



PIANO  
STRATEGICO  
DELLA PROVINCIA  
OLBIA TEMPIO

Documento  
di diagnosi  
territoriale



PROVINCIA  
OLBIA TEMPIO

# INDICE

---

<b>1</b>	<b>Premessa</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>La ricognizione del territorio</b> .....	<b>5</b>
2.1	<i>Le criticità connesse all'attività di raccolta dati</i> .....	6
2.2	<i>Il contesto dell'analisi</i> .....	7
<b>3</b>	<b>Focus 1. Il sistema infrastrutturale, l'accessibilità e la mobilità</b> .....	<b>9</b>
3.1	<i>Infrastrutture di trasporto</i> .....	9
3.1.1	I trasporti aerei .....	9
3.1.2	Il sistema di trasporto navale .....	14
3.1.3	Il sistema stradale .....	24
3.1.3.1	La mobilità .....	39
3.1.4	Il sistema ferroviario .....	44
<b>4</b>	<b>Focus 2. Il sistema ambiente</b> .....	<b>47</b>
4.1	<i>Biodiversità e aree protette</i> .....	47
4.1.1	Natura 2000 .....	47
4.1.2	Il Parco nazionale .....	50
4.1.3	Le aree marine protette .....	51
4.2	<i>I rifiuti urbani</i> .....	52
4.3	<i>L'energia</i> .....	61
4.4	<i>L'acqua</i> .....	63
4.5	<i>Il verde urbano</i> .....	65
4.6	<i>La tutela ambientale</i> .....	66
<b>5</b>	<b>Focus 3. Il sistema integrato di servizi sociali</b> .....	<b>68</b>
5.1	<i>Il sistema dell'offerta dei servizi sociali</i> .....	68
5.1.1	Interventi e servizi a favore dei minori .....	68
5.1.2	Interventi e servizi a favore degli anziani .....	72
5.1.3	Interventi e servizi a favore dei diversamente abili .....	76
5.1.4	Interventi e servizi diversi rivolti ai cittadini in situazione di svantaggio .....	79
5.1.5	Comunicazione e innovazione tecnologica .....	82
<b>6</b>	<b>La formazione</b> .....	<b>86</b>
<b>7</b>	<b>Gli strumenti di pianificazione e programmazione</b> .....	<b>86</b>
7.1	<i>Il livello sovraordinato</i> .....	86
7.1.1	Il Documento Unitario di Programmazione 2007 – 2013 .....	86
7.1.1.1	La struttura .....	87
7.1.1.2	Le strategie .....	88
7.1.1.3	Gli obiettivi generali e specifici del DUP .....	94
7.1.1.4	Gli obiettivi di servizio del QSN e il DUP .....	98
7.1.1.5	La strategia di sviluppo locale integrata .....	102
7.1.2	La programmazione operativa della Regione Sardegna .....	105
7.1.2.1	Il POR FESR Sardegna 2007 - 2013 .....	105
7.1.2.2	Il POR FSE Sardegna 2007 - 2013 .....	115

7.1.2.3	Il Programma di Sviluppo Rurale .....	123
7.1.3	Il Programma Regionale di Sviluppo – XIV legislatura 2010 – 2014 .....	128
7.1.4	Il Piano Paesaggistico Regionale .....	131
7.1.5	Il Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico.....	138
7.1.6	Il Piano di Tutela delle Acque .....	142
7.1.7	Il Piano Regionale dei Trasporti.....	144
7.1.7.1	Lo scenario trasportistico .....	146
7.1.7.2	Il progetto delle grandi maglie .....	148
7.1.7.3	Il progetto del sistema marittimo.....	151
7.1.7.4	Il progetto del sistema stradale.....	152
7.1.7.5	Il progetto del sistema ferroviario.....	155
7.1.7.6	Il progetto del sistema di trasporto pubblico locale.....	156
7.1.8	Il Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile .....	157
7.2	<i>Il livello sottordinato</i> .....	162
7.2.1	Il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti.....	162
7.2.2	Il Piano urbanistico provinciale .....	167
7.2.3	Il Piano Operativo Triennale 2009 – 2011 dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci .....	170
7.2.4	Il Piano Locale dei Servizi alla Persona (PLUS) 2007 – 2009 Ambito Nord Est Sardegna .....	174
7.2.5	I Progetti Integrati Territoriali .....	179
7.2.5.1	Linea di intervento 1. Sistemi produttivi: sughero, granito, nautica, vitivinicolo.....	179
7.2.5.2	Linea di intervento 2. Turismo costiero nella prospettiva dell’allungamento di stagione ...	184
7.2.5.3	Linea di intervento 3. Valorizzazione delle risorse delle aree interne.....	186
7.2.5.4	Le linee di intervento selezionate per la presentazione dei PIT .....	188
7.2.6	Le esperienze di pianificazione strategica nel territorio provinciale.....	189
7.2.6.1	Il Piano Strategico del Comune di Tempio Pausania .....	189
7.2.6.2	Il Piano Strategico del Comune di Olbia .....	198
7.2.6.3	Il Piano Strategico del Comune de La Maddalena .....	207

## **8 L’ANALISI SWOT..... 212**

## 1 Premessa

---

Alla base del processo di pianificazione strategica di un territorio, quale primo step progettuale, vi è la definizione di un quadro descrittivo delle dinamiche socio-economiche e delle politiche di sviluppo in esso esistenti.

Il presente documento intende fornire una rappresentazione dello *stato di fatto* del territorio della Provincia di Olbia – Tempio e costituire una base di riferimento per la individuazione degli ambiti tematici di interesse prioritario.

Il documento si articola nelle seguenti sezioni: una prima parte (cap.3-5), contenente una ricognizione degli assetti e delle tendenze del sistema economico e sociale, è finalizzata a mettere in luce le principali priorità e criticità che caratterizzano lo sviluppo del territorio; una seconda parte (cap. 6), che va a comporre una visione d'insieme dei principali strumenti di pianificazione e programmazione che insistono sull'area territoriale, rappresenta un'importante cornice di progettualità territoriale rispetto alla quale avviare un processo di costruzione del piano strategico informato a principi di coerenza e complementarietà; una terza parte (cap. 7) comprendente l'analisi SWOT del territorio provinciale, quale rappresentazione di sintesi dei dati rilevati.

I risultati così ottenuti costituiscono una base di supporto per le discussioni dei gruppi di lavoro tematici previsti nell'ambito del processo di pianificazione strategica e sono strumentali ad una riflessione generale sulle azioni e sui progetti che il Piano Strategico dovrà prevedere.

Al fine di garantire il raccordo tra il Piano Strategico Provinciale e il PUP/PTC, il presente documento acquisisce al proprio interno i dati contenuti nell'Analisi socio-economica realizzata a cura dell'Ufficio di Piano del PUP/PTC.

## 2 La ricognizione del territorio

---

L'obiettivo perseguito nell'ambito dei paragrafi che seguono è quello di effettuare una ricognizione del territorio volta a definire un quadro delle tendenze e degli assetti generali per ciascuna tematica esaminata, senza tuttavia avere la pretesa di ottenere un'analisi completa ed esaustiva.

La fase di ricognizione territoriale è stata effettuata mediante un approccio di tipo quantitativo, utilizzando i dati empirici ricavati da una rilevazione secondaria basata su statistiche ufficiali, ma anche attraverso la consultazione delle analisi dello stato di fatto a corredo dei principali strumenti di pianificazione e programmazione che insistono sull'area oggetto di riferimento.

In particolare, al fine di garantire il raccordo tra le attività di pianificazione strategica e le attività di pianificazione relative al redigendo Piano Urbanistico Provinciale, si è concordato di assimilare nell'ambito del presente documento i risultati, i dati e le informazioni contenute nell'analisi socio-economica realizzata a supporto del PUP/PTCP della Provincia di Olbia – Tempio. Ciò garantisce la costituzione di una base dati unitaria e condivisa su cui poter innescare una discussione comune.

Di seguito si presenta la struttura dell'analisi socio-economica del PUP, i cui dati costituiscono base di partenza e dunque parte integrante del presente documento:

- **Geografia della popolazione**
  - La popolazione
  - Il fenomeno dell'immigrazione
  - La domanda di abitazioni
  - Il reddito
  
- **Geografia delle attività produttive**
  - Analisi generale dei comparti produttivi
  - I distretti industriali
  - Il comparto turistico
  - L'agricoltura e la zootecnica

A partire dai dati e dalle informazioni raccolte nell'ambito della suddetta analisi socio-economica, si è cercato di spostare il campo di indagine su altre tematiche non oggetto di analisi, quali:

- ✓ **Focus 1. Le infrastrutture, l'accessibilità e la mobilità;**
- ✓ **Focus 2. Il sistema ambiente;**
- ✓ **Focus 3. Il sistema integrato di servizi sociali.**

## 2.1 Le criticità connesse all'attività di raccolta dati

---

Durante l'attività di raccolta dati, ci si è imbattuti in alcune criticità che hanno limitato la portata dell'analisi del territorio in oggetto.

Le principali criticità riscontrate durante l'analisi dei dati statistici oggetto della ricognizione territoriale sono state le seguenti:

- ✓ **difficile reperimento dei dati a livello comunale;**
- ✓ **impossibilità di disaggregare i dati a livello provinciale, ove disponibili;**
- ✓ **inesistenza di dati statistici e assenza di monitoraggi *ad hoc* su alcune tematiche di rilievo per lo sviluppo di un territorio (quali cultura, ricerca e innovazione).**

In presenza di tali limiti e di una completa assenza di dati su certe tematiche, si è cercato di ovviare consultando le analisi socio-economiche prodromiche contenute in altri strumenti di pianificazione a livello regionale e provinciale (la Proposta del Piano Regionale dei Trasporti Regione Sardegna, il P.O.T. dell'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres, il documento di scoping del Piano di Gestione dei Rifiuti della Provincia di Olbia – Tempio, il Piano Paesaggistico Regionale, il PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 – 2009; etc.).

Inoltre, a tali limiti, si è aggiunto il rischio di perdere di vista il *focus* della ricerca, dunque di ciò che realmente avrebbe potuto interessare il processo di pianificazione strategica. Spesso infatti i dati statistici erano disponibili su tematiche dalla scarsa valenza strategica, che avrebbero innalzato la quantità e non la qualità delle informazioni relative al territorio oggetto di riferimento.

## 2.2 Il contesto dell'analisi

Al fine di produrre una corretta analisi territoriale, è necessario prima di tutto individuare e definire il contesto dell'analisi stessa. Si tratta dunque di inquadrare il territorio oggetto di indagine.

La provincia di Olbia - Tempio si estende nella parte nord orientale della Sardegna per una superficie di 3.339 kmq, e comprende 26 comuni con una popolazione complessiva di 154.319 abitanti, e ha due capoluoghi Olbia e Tempio Pausania. È una nuova provincia sarda, che nasce nel 2001 in seguito ad una nuova ripartizione del territorio regionale, per effetto della **L.R. n.9 del 2001**.

Essa è costituita da 24 comuni provenienti dalla Provincia di Sassari e 2 comuni provenienti dalla Provincia di Nuoro: Aggius, Aglientu, Alà dei Sardi, Arzachena, Badesi, Berchidda, Bortigiadas, Buddusò, Calangianus, Golfo Aranci, La Maddalena, Loiri Porto San Paolo, Luogosanto, Luras, Monti, Olbia, Oschiri, Padru, Palau, Santa Teresa Gallura, San Teodoro, Sant'Antonio di Gallura, Telti, Tempio Pausania, Trinità d'Agultu e Vignola.



Del territorio provinciale fanno parte **9 Sistemi Locali del Lavoro**, secondo la classificazione operata dall'ISTAT sulla base del Censimento dell'anno 2001:

- **Olbia** (63.000 ab., include Olbia, Golfo Aranci, Loiri-Porto San Paolo, Padru, Telti, Monti, Su Canale, Berchidda, Oschiri);
- **Tempio Pausania** (21.500 ab., include Tempio Pausania, Aggius e Bortigiadas, nonché - nella Provincia di Sassari - Perfugas, Erula, Martis e Laerru);
- **Calangianus** (7.300 ab., include Calangianus e Luras);

- **La Maddalena** (14.800 ab., include La Maddalena e Palau);
- **Santa Teresa Gallura** (5.400 ab., include Santa Teresa Gallura e Aglientu);
- **Arzachena** (16.000 ab., include Arzachena, Luogosanto e Sant'Antonio di Gallura);
- **Valledoria** (10.800 ab., include Trinità d'Agultu e Vignola e Badesi, nonché - nella Provincia di Sassari - Valledoria, Viddalba e Santa Maria Coghinas);
- **San Teodoro** (9.800 ab., include San Teodoro e Budoni, nonché - nella Provincia di Nuoro - Torpè);
- **Buddusò** (6.400 ab., include Buddusò e Alà dei Sardi, nonché - nella Provincia di Nuoro - Osidda).

Il territorio della Provincia di Olbia – Tempio presenta una delimitazione amministrativa che è strettamente correlata alla delimitazione fisica della regione storica della Gallura.

La Gallura costituisce una vera e propria regione geografica, prima di tutto dal punto di vista fisico. I classici confini della Gallura sono costituiti, a Nord dalla linea di costa (Golfo dell'Asinara a Nord Ovest, Bocche di Bonifacio a Nord, Mar Tirreno a Nord Est ed Est), ad Ovest e Sud Ovest dalla Media e Bassa Valle del Coghinas, a Sud dal Corridoio tettonico di Monti.

All'interno di questo contesto l'elemento fisiografico più rilevante è certamente rappresentato dalla presenza di alcuni massicci montuosi con una robusta identità geomorfologica. Fra essi il più importante deve considerarsi il Monte Limbara, strutturato a Nord del Corridoio di Monti. A Sud del Limbara e del Corridoio di Monti emerge il massiccio dei cosiddetti Monti di Alà e ad Est il Monte Nieddu.

Appartengono alla Provincia numerose isole tra cui l'arcipelago della Maddalena e l'isola di Tavolara, rispettivamente Parco Nazionale e Area marina protetta; di elevato pregio ambientale è l'intera fascia costiera così come ampie porzioni del territorio montano – massiccio del Limbara, monti Nieddu, foreste di Alà e Buddusò.

Il paesaggio gallurese è caratterizzato dalle rocce granitiche e dall'asprezza dei rilievi che, pur non essendo particolarmente alti (il monte Limbara raggiunge i 1350 metri sopra il livello del mare) hanno costituito per millenni una barriera tra questa regione e i vicini territori delle Baronie e del Montalbo. Le campagne dell'interno sono poco densamente abitate ed è ancora possibile, in alcuni punti riconoscere l'organizzazione del territorio in stazzi.

La costa orientale è molto frastagliata e si articola in una serie continua di piccolo scogli e di isolette, che formano l'arcipelago della Maddalena, un ponte naturale verso la vicina Corsica, al cui interno si trova anche l'isola di Caprera. Il territorio che ospita la Costa Smeralda ha una forte vocazione turistica e offre servizi di ricezione e di intrattenimento.

L'antichità del territorio è testimoniata dalla presenza di numerosi monumenti, come quelli disposti lungo la strada Arzachena-Luogosanto, quali la tomba dei giganti di Li Lolghi e la necropoli preistorica di Li Muri o come quelli lungo la via Olbia-Arzachena quali il tempio nuragico di Malchittu o il nuraghe a corridoio Albucciu. Sulla costa settentrionale, si possono osservare i tagli di cava delle miniere di granito ormai abbandonate.

Tutti gli elementi aventi carattere storico-culturale sopra descritti sono stati organizzati in sistemi territoriali tali da permettere la programmazione di specifici interventi di valorizzazione.

Nell'area della regione di Gallura si riconoscono infatti i seguenti sistemi:

- **Sistema del territorio di Gallura;**
- **Sistema delle isole di Gallura;**
- **Sistema degli stazzi della Gallura.**

Limitatamente ai comuni di Budoni e San Teodoro, il territorio provinciale ricomprende una parte della regione storica delle Baronie.



### 3 Focus 1. Il sistema infrastrutturale, l'accessibilità e la mobilità

---

Il sistema infrastrutturale di un territorio è un fattore importante per promuovere e sostenere lo sviluppo economico. La libertà di muoversi sul territorio è un diritto fondamentale che ogni istituzione nazionale e locale deve essere in grado di promuovere e perseguire. Lo sviluppo delle infrastrutture favorisce da sempre lo sviluppo economico dei territori: dove ci sono strade, vie d'acqua navigabili, ferrovie e aeroporti (solo per citare i principali modi di trasporto), le imprese possono estendere i propri mercati sia di approvvigionamento sia di vendita e possono quindi specializzarsi e assumere dimensioni maggiori, sfruttando economie di scala. È dunque indispensabile che le politiche di contesto, in tema di efficienza della dotazione infrastrutturale, favoriscano il formarsi di "economie di agglomerazione" fondamentali per aumentare la produttività delle imprese già localizzate e incoraggiare la localizzazione di nuovi investimenti anche esteri.

Un'adeguata dotazione infrastrutturale è, in definitiva, per la provincia di Olbia-Tempio, una condizione essenziale per le opportunità di crescita, competitività ed attrattività del suo territorio. Per questo motivo, all'interno del quadro sulla situazione socio-economica, appare opportuno dedicare uno spazio al sistema infrastrutturale dell'area territoriale di riferimento. I dati utilizzati per inquadrare lo stato delle infrastrutture dell'area si basano sull'analisi dello stato di fatto presente nella proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti - Regione Sardegna, approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione della Giunta regionale n. 66/23 del 27.11.2008.

#### 3.1 Infrastrutture di trasporto

---

##### 3.1.1 I trasporti aerei

---

Le infrastrutture e i servizi di trasporto aereo rappresentano uno dei fattori più importanti su cui impostare le politiche di sviluppo economico (competitività), territoriale (riequilibrio) e sociale (coesione), soprattutto per una regione insulare quale quella sarda. In questa prospettiva si propone un'analisi del settore per definire gli elementi che lo contraddistinguono.

In primo luogo bisogna affermare che, in base a quanto definito nell'ambito del PRT, **la configurazione funzionale del sistema aeroportuale sardo può ritenersi definita ed in grado di affrontare, con le attuali infrastrutture presenti nel territorio, l'eventuale sviluppo del traffico previsto per il prossimo decennio**, anche se non tutti gli ambiti territoriali regionali, in particolare alcuni costieri, presentano adeguate condizioni di accessibilità ai tre aeroporti, tali da contribuire efficacemente a rompere l'isolamento.

Dal punto di vista dell'utenza residente nell'Isola, **il servizio aereo oggi garantisce la possibilità di spostamento sia in termini di tariffe agevolate che di offerta di tratte**, favorendo una maggiore accessibilità al restante territorio nazionale e comunitario con collegamenti diretti e indiretti, effettuando, in quest'ultimo caso, i consueti transiti per gli hub di Roma e Milano. Tale assetto risulta strategico anche e soprattutto per il settore turistico.

La Sardegna, in virtù della sua posizione centrale nel Mediterraneo, può aspirare a divenire scalo strategico del traffico aereo nazionale e internazionale, accrescendo così le proprie relazioni esterne. Anche **le ristrutturazioni degli scali di Cagliari – Elmas, Olbia – Costa Smeralda e Alghero-Fertilia hanno contribuito a proiettare le aerostazioni sarde tra le principali in Italia per ampiezza e livello tecnologico delle proprie apparecchiature**.

Tale nuova configurazione consente di far fronte all'aumento previsto e tanto auspicato del traffico passeggeri da e per l' Isola.

Tabella 1: Movimenti negli scali sardi, anno 2006.

MOVIMENTI 2006										
	Voli Nazion.	Variaz. %	Voli Internaz.	Variaz. %	Totale Comm.	Variaz. %	Aviaz. Gener.	Variaz. %	TOT	Variaz. %
Alghero	7.236	-2,20%	2.950	-6,10%	10.186	-3,40%	842	-29,50%	11.028	-6,00%
Cagliari	23.098	6,10%	4.022	16,70%	27.120	7,50%	4112	15,90%	31.232	8,50%
Olbia	13.374	8,90%	5.801	5,60%	19.175	7,80%	13767	3,10%	32.942	5,80%
<b>Totali</b>	<b>43.708</b>	<b>5,40%</b>	<b>12.773</b>	<b>5,70%</b>	<b>56.481</b>	<b>5,47%</b>	<b>18.721</b>	<b>3,44%</b>	<b>75.202</b>	<b>4,96%</b>

Fonte: PRT

Tabella 2: Passeggeri negli scali sardi, anno 2006.

PASSEGGERI 2006										
	Voli Nazion.	Variaz. %	Voli Internaz.	Variaz. %	Totale Comm.	Variaz. %	Aviaz. Gener.	Variaz. %	TOT	Variaz. %
Alghero	648.784	2,70%	418.899	-5,00%	1.069.595	-0,80%	896	-23,50%	1.070.491	-1%
Cagliari	2.148.073	1,40%	313.423	40,50%	2.488.964	5,80%	3.746	7,60%	2.492.710	5,80%
Olbia	1.203.909	7,80%	561.598	13,60%	1.804.667	9,70%	27.418	6,40%	1.832.085	9,60%
<b>TOTALE</b>	<b>4.000.766</b>	<b>3,46%</b>	<b>1.293.920</b>	<b>11,69%</b>	<b>5.363.226</b>	<b>5,65%</b>	<b>32.060</b>	<b>5,40%</b>	<b>5.395.286</b>	<b>5,65%</b>

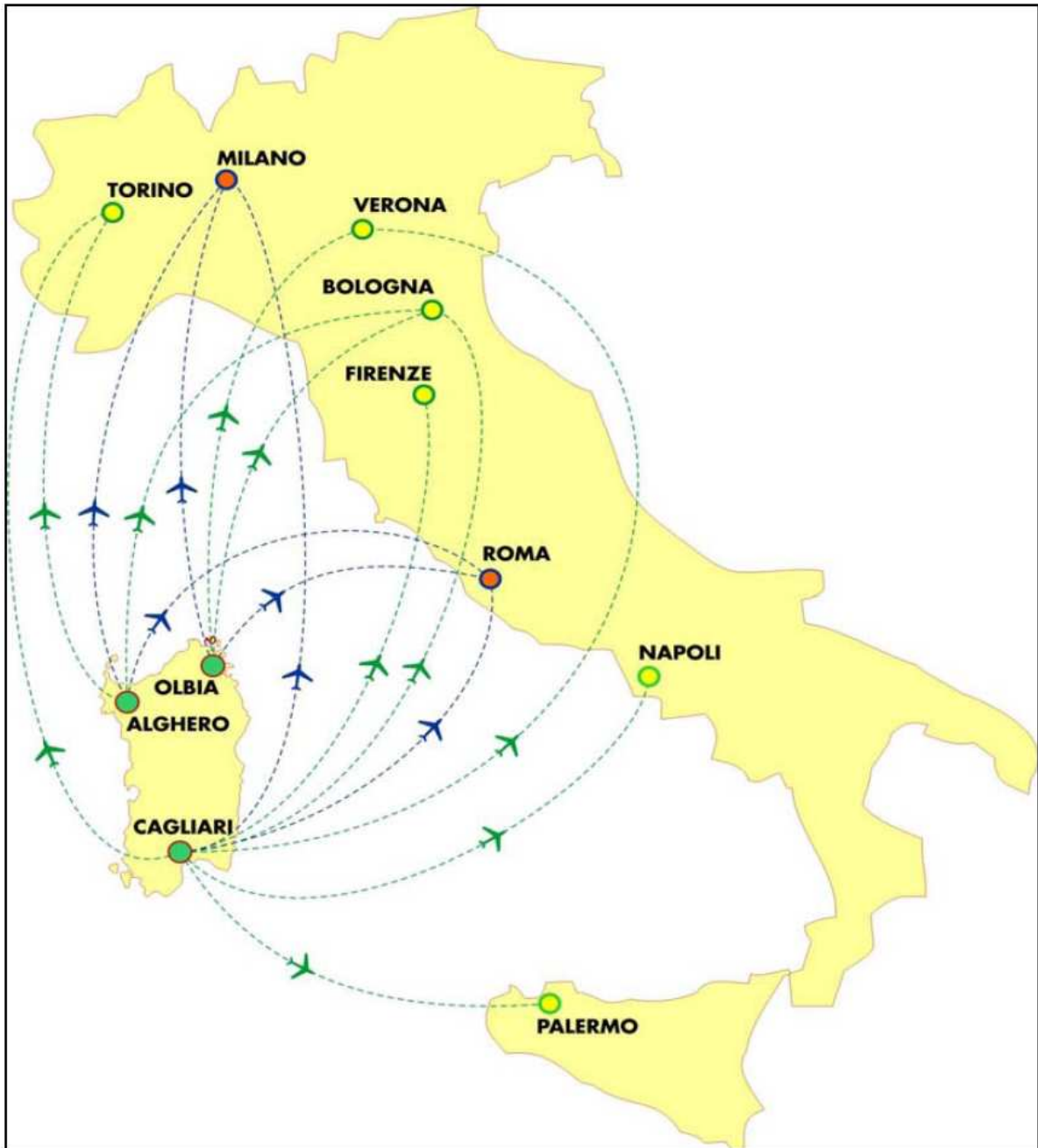
Fonte: PRT

Sulla base dei dati raccolti (tab. 1 e 2), si registra un netto aumento in termini di numero di movimenti e di passeggeri che arrivano e partono dall'aeroporto di Olbia.

L'attuale organizzazione dei servizi aerei per il collegamento nazionale in Sardegna è fortemente caratterizzata dalla **presenza di oneri di servizio pubblico** nei collegamenti tra i tre aeroporti sardi principali, Cagliari, Olbia e Alghero con Roma, Milano, Torino, Verona, Bologna, Firenze, Napoli e Palermo.

L'imposizione degli oneri, cominciata nel gennaio 2002, è stata confermata sino ad oggi. L'assetto attuale del sistema (fig.1) è definito per effetto dei D.M. n.103 del 05.08.2008 e n.36 del 29.12.2005 e dalla successiva accettazione degli oneri da parte dei vettori interessati. Il Decreto n.103 contiene le indicazioni per l'imposizione di oneri senza compensazione finanziaria sulle rotte per Roma Fiumicino e Milano Linate dai tre principali aeroporti sardi. I vettori che hanno manifestato interesse per queste rotte sono AirOne, Meridiana e Alitalia, i quali a partire dal 27 Ottobre 2008, operano congiuntamente da Cagliari verso Roma e Milano e in forma esclusiva da Alghero (AirOne) e da Olbia (Meridiana).

Figura 1: Rotte soggette a oneri di servizio pubblico (D.lgs. n.35 del 29.12.2005).



Fonte: PRT

**Lo scalo olbiese rappresenta il secondo scalo sardo in ordine di importanza e per volumi di traffico movimentato.** Esso si è sviluppato grazie alla compagnia aerea Meridiana, che ha base di armamento ad Olbia e detiene circa l'80% della società che lo gestisce, denominata GE.A.SAR. S.p.A. costituita nel 1985. Quest'ultima ha ottenuto dall'ENAC nel 2004 la Concessione che affida alla società gallurese la gestione completa dell'aeroporto per i successivi 40 anni. Contestualmente l'ENAC ha rilasciato alla stessa società il cosiddetto "Certificato di aeroporto" che certifica le società di gestione e che prevede, tra le altre cose, il presidio permanente dello scalo da parte delle stesse e la gestione delle questioni relative alla sicurezza.

La GE.A.SAR gestisce direttamente tutte le attività di servizio e di handling; inoltre si occupa di pianificare e sviluppare tutte le attività avioniche e commerciali dello scalo, oltre che le interrelazioni con il territorio, tramite un apposito servizio di sviluppo business e marketing.

Tabella 4: Caratteristiche Aeroporto di Olbia – Costa Smeralda.

Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda	
Nome impianto	Aeroporto di Olbia "Costa Smeralda"
Tipologia	Civile
Numero Passeggeri	circa 1,6 milioni l'anno
Codice ICAO	LIEO
Codice IATA	OLB
Altitudine:	11 m
Latitudine:	40° 53' 55N
Longitudine:	9° 31' 3E
Esercente	GEASAR S.p.A.
Classe ICAO	4D
Classe antincendio:	VII ICAO
Area sedime:	100 Ha
Piazzole aeromobili	45
Parcheggi auto	1.700
<b>Piste</b>	
Orientamento (QFU)	Lunghezza
06/24	2.445 m.

Fonte: PRT

L'aeroporto dista circa 3 km dal centro cittadino, che risulta collegato dal sistema di trasporto pubblico urbano.

Le connessioni con l'esterno sono costruite principalmente dalla S.S. 131 D.C.N., che collega lo scalo gallurese con Nuoro e attraverso l'innesto con la S.S. 131, col resto del sistema viario isolano; dalla S.S. 125, che attraversa tutta la fascia costiera orientale; dalla S.S. 199, che collega l'aeroporto con Sassari e quindi di nuovo con la S.S. 131.

Non risulta invece collegato alla linea ferroviaria.

Data la posizione strategica e la notevole offerta di collegamenti, anche low cost verso importanti destinazioni internazionali, **l'aeroporto di Olbia ha un bacino potenziale di utenza che abbraccia l'intera provincia di Sassari, oltre gran parte di quella di Nuoro, catturando una quota di domanda superiore allo scalo di Alghero** proprio per la maggiore offerta di destinazioni disponibili.

Rispetto a Cagliari però **il traffico è fortemente soggetto a stagionalità**, con un flusso generato soprattutto dalla forte attrattività turistica della zona. Si ha quindi nei mesi estivi un notevole incremento del numero di collegamenti, sia nazionali che internazionali. Tale stagionalità interessa, come intuibile, anche l'Aviazione Generale, che a Olbia raggiunge

livelli di traffico nettamente superiori rispetto agli altri scali dell'isola, basti pensare che **nell'agosto 2006 lo scalo gallurese è risultato essere al primo posto in Italia per il numero di movimenti di Aviazione Generale.**

### **L'accessibilità**

L'analisi delle isocrone evidenzia come il bacino di influenza di questo aeroporto sia molto più contenuto di quello di Cagliari. **I comuni raggiungibili nell'isocrona di 15' sono solo due (Olbia e Loiri)**, ed aumentano di poco anche quelli rientranti in quella di mezz'ora. **All'interno dell'ora non sono ricompresi nemmeno tutti i comuni della nuova provincia della Gallura.** Rimangono fuori i comuni di Aglientu, Trinità d'Agultu, Badesi, Vignola e tutta la fascia costiera settentrionale. Di contro all'interno di quest'ultima isocrona rientrano diversi comuni del Nuorese sulla fascia costiera nord-orientale (Posada, Siniscola) e la stessa città di Nuoro.

### 3.1.2 Il sistema di trasporto navale

---

Il sistema portuale sardo è rappresentato da diversi poli portuali (fig. 1), costituiti da uno o più scali di diversa caratterizzazione.

- **Polo di Cagliari**, costituito dal porto commerciale (interessato dal traffico passeggeri e, in una porzione, dal movimento merci su semirimorchi e rinfuse secche), dallo scalo industriale (noto come Porto Canale), dove è in forte crescita la movimentazione di container in transhipment, e dai terminal industriali di Assemini e di Porto Foxi (che a sua volta comprende due terminal petroli, uno a servizio della Saras e l'altro dell'Enichem);
- **Polo di Arbatax**, costituito dal porto commerciale e da quello industriale di Arbatax-Tortoli;
- **Polo di Olbia**, costituito dal complesso del porto commerciale e industriale di Olbia e dal porto commerciale e il terminale ferroviario di Golfo Aranci;
- **Polo Nord Orientale**, costituito dai porti di Palau, La Maddalena, Santa Teresa Gallura;
- **Polo di Porto Torres**, costituito dal porto commerciale e da quello industriale a supporto della relativa zona ed, in particolare, delle raffinerie localizzate nel retroterra portuale;
- **Polo del Sulcis-Iglesiente**, costituito dallo scalo di Portovesme, da quello di Calasetta e da quello di Carloforte, a cui si aggiunge lo scalo di Sant'Antioco dedicato alla movimentazione delle merci e al diportismo.

Il trasporto marittimo ha rappresentato, nel 2005, il 53,5% del movimento passeggeri fra la Sardegna e il Continente, che ammonta complessivamente ad un flusso di circa 11.000.000 di unità; nel periodo 1994-2005 l'incidenza del traffico marittimo su quello totale ha registrato un decremento del 5,6% determinato, prevalentemente, da un aumento considerevole del traffico aereo dovuto sia alla riduzione delle tariffe aeree che all'entrata nel mercato dei vettori low-cost (Fonte PRT)

Figura 1: Il sistema portuale della Sardegna



Fonte: PRT

Ai poli interessati dal movimento passeggeri, si aggiunge, nel sistema infrastrutturale regionale, lo scalo di Oristano-Santa Giusta, situato nel versante occidentale dell'isola,

attualmente utilizzato unicamente per la movimentazione delle merci (prevalentemente rinfuse secche e liquide).

Nel panorama dell'offerta portuale in Sardegna, oltre ai grandi poli infrastrutturali dedicati ai passeggeri e/o alle merci si aggiungono circa un centinaio di porti turistici tra i quali emergono in modo particolare Porto Cervo (700 posti barca) tra i più attrezzati dell'isola, Villasimius (750 posti barca) Alghero (500) e La Caletta-Siniscola. Alcuni dei porti attualmente con sola vocazione turistica, sia per la loro posizione geografica (nei confronti delle regioni frontaliere e dei rispettivi bacini interni di gravitazione), che per le loro potenzialità infrastrutturali, nella stagione estiva, potrebbero accogliere anche navi da crociera di piccola e media dimensione, oltre a naviglio di stazza limitata dedicato al movimento passeggeri.

L'ordinamento marittimo nazionale, come richiamato dalla Legge 84 del 28 Gennaio del 1994, prevede che i porti marittimi nazionali siano ripartiti in categorie e classi. Per gli scali sardi la classificazione risulta la seguente:

- **il porto di Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres, insieme al sistema portuale di Cagliari, appartiene alla II categoria e I classe (di rilevanza economica internazionale);**
- il porto di Arbatax risulta ancora classificato, secondo la vecchia classificazione, come porto rifugio;
- alla II categoria e II classe, (di rilevanza economica nazionale) il porto di Oristano e lo scalo di S.Antioco;
- **alla II categoria III classe (di rilevanza economica regionale e interregionale) gli scali di Palau, La Maddalena, Carloforte, Portovesme, Santa Teresa Gallura;**
- alla II categoria IV classe (secondo la vecchia classificazione) lo scalo di Calasetta.

Sempre la legge di riforma del settore (l.n. 84/94) ha trasformato il ruolo e le funzioni dei porti, introducendo nuovi modelli di gestione ed organizzazione delle attività, per le quali, gli scali, da semplici punti di imbarco e sbarco di merci e passeggeri, si stanno trasformando in nodi complessi, comprendendo, al proprio interno diverse tipologie di funzioni (di trasporto, economiche, territoriali): in questo scenario la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi, la crescente qualificazione logistica acquistano sempre più rilevanza.

### **Il Sistema Portuale di Olbia – Golfo Aranci**

Il sistema portuale di Olbia - G. Aranci, in cui ricadono le competenze della omonima Autorità Portuale di recente istituzione (D.P.R. 29 dicembre 2000), è composto da tre scali:

- **il porto commerciale di Olbia**, in cui si registrano i maggiori traffici Ro-Ro merci e passeggeri di tutto il sistema portuale sardo;
- **il porto industriale** (Porto Cocciani), di recente costruzione. In esso vengono movimentate le merci trasportate su navi bulkcarriers ma anche utilizzato come approdo di alcune navi Ro-Ro merci;
- **il porto di Golfo Aranci**, che, oltre all'attracco di tradizionali navi traghetto, è l'unico porto in grado di stivare carri ferroviari, anche se questa tipologia di trasporto sta vivendo un momento di forte crisi per via del disimpegno del Gruppo Ferrovie dello Stato sui collegamenti con la Sardegna.

Il sistema portuale di Olbia – Golfo Aranci si estende per una superficie di 4.944.000 m<sup>2</sup>: 4.926.000 m<sup>2</sup> del Porto di Olbia (216.894 m<sup>2</sup> di superficie a terra) 18.500 m<sup>2</sup> del Porto di Golfo Aranci (7.860 m<sup>2</sup> di superficie a terra).



Sono presenti complessivamente 15 accosti, 10 relativi al porto di Olbia e 5 al porto di Golfo Aranci. In particolare, nel porto di Olbia 8 accosti sono ubicati nello scalo dell'Isola Bianca e 2 nel porto Cocciani. La profondità dei fondali varia da un minimo di 6,5 m alla Banchina Commerciale di Golfo Aranci ad un massimo di 10 m al Porto Cocciani.

**Il porto di Olbia ha come principale attività quella del traffico Ro-Ro, merci e passeggeri, seguita da quello delle rinfuse secche che si svolge unicamente nel nuovo porto industriale.**

**Il porto di Golfo Aranci è prevalentemente strutturato per consentire l'intermodalità "ferro-mare":** tra il trasporto ferroviario e quello marittimo. Prevede così 2 accosti (invasature) dedicati alle navi FS Cargo. Un'ulteriore accosto per navi Ro-Ro è stato ricavato nel lato sud interessato da traffici passeggeri e merci ed utilizzato da Marzo a Ottobre.

### **L'accessibilità**

In termini di **accessibilità**, a partire dal porto di Olbia, i comuni che possono essere raggiunti in meno di 30 minuti sono solo 14; **l'isocrona si estende prevalentemente lungo la costa, soprattutto a sud, grazie al collegamento della SS131 dnc** (Diramazione Centrale Nuorese) - arrivando a comprendere il comune di Posada - a 30 minuti dal porto e verso l'interno, lungo la SS 199 (sino al comune di Berchidda, 30 minuti). **I centri inseriti all'interno di quest'isocrona sono fra quelli che prevalentemente registrano il maggior numero di presenze turistiche nei periodi estivi, quali Porto Cervo, Porto Rotondo, Arzachena, San Teodoro e Budoni.**

Alla seconda isocrona (da 30 minuti a 1 ora di percorrenza) appartengono invece 29 comuni; l'isocrona si estende a ovest, lungo la SS 199, sino a Mores e Ploaghe (a 60 minuti dal porto), a sud sino ai comuni di Irgoli e Loculi (a 60 minuti). In questa isocrona si trovano sia località ad elevato potenziale turistico, come l'arcipelago de La Maddalena, Palau e Santa Teresa Gallura, (quest'ultima collegata con la Corsica), sia importanti nuclei industriali come Chilivani-Ozieri e Siniscola. Inoltre all'interno dell'isocrona si trova anche il comune di Tempio Pausania, capoluogo, insieme ad Olbia, della neonata Provincia della Gallura.

Nell'isocrona dei 90 minuti (tra 60 e 90 minuti di viaggio) rientra una fascia di comuni che si estende a ovest sino a Sassari (a distanza temporale di 75 minuti dal porto di Olbia), a sud-ovest, grazie alla SS131 dnc, sino a Paulilatino (90 minuti) e a sud, grazie alla stessa direttrice, sino a Fonni (che dista 75 minuti dal porto).

Tenuto conto che il porto di Golfo Aranci dista da quello di Olbia solo 15 minuti, a meno di tale differenza valgono in questo caso le considerazioni fatte per il porto di Olbia, in quanto la viabilità di accesso risulta la stessa.

In riferimento al sistema portuale di Olbia – Golfo Aranci presentiamo di seguito i dati censiti dall'Autorità portuale Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres e analizzati nell'ambito del Piano Operativo Triennale 2009 – 2011.

### **Trasporto passeggeri**

In occasione di un primo bilancio su otto mesi gennaio – agosto del 2008, i dati di traffico forniti dalla Capitaneria di Porto segnano una crescita del 3,02% all'Isola Bianca, con 3 milioni e 49 mila passeggeri in arrivo e partenza, e del 3,22% sui movimenti delle navi di linea, che passano da 5.312 a 5.483. Incremento che si riscontra su auto e camper, con più 6,97%, per un totale di 977.225 veicoli. Nello specifico, Olbia va in negativo nel mese di gennaio, con 26 accosti di differenza rispetto al 2007 e quindi un calo dell'1,15% dei passeggeri, e in quello di aprile, con un incremento di traghetti in movimento, ma una percentuale di perdita che si attesta attorno al 28,50, legata alle consultazioni elettorali e alla cosiddetta "Pasqua bassa". Sempre sul versante passeggeri, picchi di incremento si

registrano invece a maggio, con un più 9,78% e ad agosto, che con più 5,81% consente di raggiungere la rilevante cifra di 1.076.651 persone (Fonte Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres)

**Tabella 1: Porto Olbia Arrivi/Partenze. Anni 2007 - 2008**

<b>Olbia dati globali Arrivi/partenze</b>						
<b>Mese</b>	<b>Tot. Navi di Linea</b>			<b>Passeggeri</b>		
	2007	2008	Diff%	2007	2008	Diff%
<b>Gennaio</b>	436	410	-5,96%	77.743	76.846	-1,15%
<b>Febbraio</b>	394	406	3,05%	59,404	61,719	4,02%
<b>Marzo</b>	440	447	1,59%	83.717	115.629	38,12%
<b>Aprile</b>	434	472	8,76%	190.824	136.443	-28,50%
<b>Maggio</b>	588	598	1,70%	215.924	237.039	9,78%
<b>Giugno</b>	928	946	1,94%	521.811	539.282	3,35%
<b>Luglio</b>	1036	1085	4,73%	792.377	805.018	1,60%
<b>Agosto</b>	1056	1119	5,97%	1.017.548	1.076.651	5,81%
<b>Settembre</b>	868	840	-3.23%	485,714	474,166	-2.38%
<b>Ottobre</b>	442	488	10.41%	130,145	131,232	0.84%
<b>Novembre</b>	408	405	-0.74%	74,950	74,848	-0.14%
<b>Dicembre</b>	360	374	3.89%	92,500	91,056	-1.56%
<b>Totali</b>	5.312	5483	3,22%	2.959.348	3.048.699	3,02%

Fonte: dati Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres

Nello scalo di Golfo Aranci, sei mesi su undici chiudono in negativo. Diminuisce del 19,88% il numero degli accosti sulle tratte con il continente (421 in meno) e del 13,48% quello riferito ai passeggeri, con una perdita di oltre 125 mila unità.

Tabella 2: Porto Golfo Aranci Arrivi/Partenze. Anni 2007 - 2008

<b>Golfo Aranci globali Arrivi/partenze</b>						
<b>Mese</b>	<b>Tot. Navi di Linea</b>			<b>Passeggeri</b>		
	2007	2008	Diff%	2007	2008	Diff%
<b>Gennaio</b>	121	121	0,00%	15.834	16.049	1,36%
<b>Febbraio</b>	106	99	-6,60%	8.234	7.207	-12,57%
<b>Marzo</b>	124	136	9,68%	10.736	18.751	74,66%
<b>Aprile</b>	146	125	-14,38%	40.176	25.422	-36,72%
<b>Maggio</b>	130	154	18,46%	36.863	48.883	32,61%
<b>Giugno</b>	248	231	-6,85%	124.037	108.163	-12,80%
<b>Luglio</b>	363	230	-36,64%	187.266	164.797	-12,00%
<b>Agosto</b>	425	326	-23,29%	298.355	275.089	-7,80%
<b>Settembre</b>	273	161	-41,03%	171.556	93.325	-45,60%
<b>Ottobre</b>	122	78	-36,07%	23.634	33.063	39,90%
<b>Novembre</b>	90	60	-33,33%	12.323	13.061	5,99%
<b>Dicembre</b>						
<b>Totali</b>	2,148	1,721	-19,88%	929,023	803,810	-13,48%

Fonte: dati Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres

### **Trasporto merci**

Sul versante merci, lo scenario muta radicalmente rispetto a quello affrontato nell'analisi dei traffici passeggeri. Meno tonnellate trasportate sui tre porti e traffico su gomma sempre più in crescita rispetto a quello soccombente su rotaia. Ad Olbia, fatto salvo il mese di aprile, la quantità di merce varia movimentata segna un -10,51%, con cali evidenti nel mese di marzo, in occasione delle festività pasquali, e nel periodo estivo luglio agosto, per via della chiusura delle aziende.

Tiene, invece, il numero di veicoli industriali trasportati sui traghetti ro – ro e ro – pax, con un più 3,82%.

Tabella 3: Porto Olbia Merce Varia. Anni 2007 – 2008

<b>Olbia – Merce varia</b>			
	2007	2008	Diff%
<b>Gennaio</b>	519.737	507.480	-2,36%
<b>Febbraio</b>	540.899	507.131	-6,24%
<b>Marzo</b>	655.245	499.695	-23,74%
<b>Aprile</b>	502.112	516.754	2,92%
<b>Maggio</b>	598.710	546.066	-8,79%
<b>Giugno</b>	610.159	542.220	-11,13%
<b>Luglio</b>	730.029	621.313	-14,89%
<b>Agosto</b>	434.757	374.175	-13,93%
<b>Settembre</b>	606,286	603,623	-0.44%
<b>Ottobre</b>	599,895	530,479	-11.57%
<b>Novembre</b>	577,320	464,680	-19.51%
<b>Dicembre</b>	409,694	358,093	-12.60%
<b>Totali</b>	6,784,843	6,071,709	-10.51%

Fonte: dati Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres

Tabella 4: Porto Olbia Veicoli industriali. Anni 2007 – 2008

<b>Olbia – Veicoli industriali</b>			
	2007	2008	Diff%
<b>Gennaio</b>	25.420	26.505	4,27%
<b>Febbraio</b>	26.409	29.377	11,24%
<b>Marzo</b>	31.480	29.644	-5,83%
<b>Aprile</b>	26.537	30.434	14,69%
<b>Maggio</b>	33.502	33.059	-1,32%
<b>Giugno</b>	32.635	32.514	-0,37%
<b>Luglio</b>	34.778	36.985	6,35%
<b>Agosto</b>	24.766	23.804	-3,88%
<b>Settembre</b>	30,045	32,333	7.62%
<b>Ottobre</b>	31,792	32,128	1.06%
<b>Novembre</b>	29,047	27,994	-3.63%
<b>Dicembre</b>	22,514	27,486	22.08%
<b>Totali</b>	348,925	362,263	3.82%

Fonte: dati Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres

A Golfo Aranci, la perdita sulle merci si attesta a meno 58,58%. Dato che rispecchia il duro contraccolpo della **lenta dismissione del trasporto su rotaia avviato da Trenitalia Cargo**. Complice anche l'ingresso in cantiere della motonave Garibaldi, da giugno ad agosto, infatti, la percentuale relativa alle merci trasportate è passata dal -57,40%, relativa al mese di giugno, al -100% per il mese di agosto. Conseguente, i dati relativi ai carri movimentati, passati da 1241 a 683 per il mese di giugno, e da 961 a zero per agosto.

Tabella 5: Porto Golfo Aranci Veicoli industriali. Anni 2007 – 2008

	Golfo Aranci – Veicoli Industriali			Carri FS		
	2007	2008	Diff%	2007	2008	Diff%
<b>Gennaio</b>	1.269	1709	34,67%	1.510	1.187	-21,39%
<b>Febbraio</b>	1.641	1.568	-4,45%	1.334	1.031	-22,71%
<b>Marzo</b>	2.125	1.529	-28,05%	1.775	1.376	-22,48%
<b>Aprile</b>	1.996	1.915	-4,06%	1.446	1.088	-24,76%
<b>Maggio</b>	2.222	1.955	-12,02%	1.390	785	-43,53%
<b>Giugno</b>	2.759	2.149	-22,11%	1.241	683	-44,96%
<b>Luglio</b>	2.667	1.871	-29,85%	1.416	486	-65,68%
<b>Agosto</b>	172	475	176,16%	961	-	-100%
<b>Settembre</b>	1,569	1,302	-17,02%	1,387	17	-98,77%
<b>Ottobre</b>	2,504	2,021	-19,29%	1,906	87	-95,44%
<b>Novembre</b>	2,679	1,733	-35,31%	729	14	-98,08%
<b>Dicembre</b>						
<b>Totali</b>	21,603	18,227	-15,63%	15,095	6,754	-55,26%

Fonte: dati Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres

Un preoccupante calo, quello del settore merci, dovuto a molteplici fattori, tra i quali si possono evidenziare il **caro petrolio e le difficoltà del settore industriale**.

È noto, inoltre, che gli operatori e le imprese si affidano sempre più al nolo di navi merci di passaggio per abbattere notevolmente i costi di trasporto.

Come è altresì ipotesi confermata, quella che vede la Sardegna diventare sempre più importatrice di merce a discapito dell'export di prodotti locali, in primis lapidei e sughero.

**Tabella 6: Porto Golfo Aranci Merce varia. Anni 2007 – 2008**

<b>Golfo Aranci – Merce varia</b>			
	2007	2008	Diff%
<b>Gennaio</b>	45.219	34.095	-24,60%
<b>Febbraio</b>	38.356	27.788	-27,55%
<b>Marzo</b>	54.091	36.123	-33,22%
<b>Aprile</b>	41.879	29.730	-29,01%
<b>Maggio</b>	42.534	19.055	-55,20%
<b>Giugno</b>	35.700	15.207	-57,40%
<b>Luglio</b>	46.790	12.193	-73,94%
<b>Agosto</b>	25.021	-	-100,00%
<b>Settembre</b>	38,702	366	-99,05%
<b>Ottobre</b>	32,525	902	-97,23%
<b>Novembre</b>	22,797	16	-99,93%
<b>Dicembre</b>			
<b>Totali</b>	423,614	175,475	-58,58%

Fonte: dati Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres

### **Traffico crocieristico**

Il 2008 è l'anno del raddoppio per il traffico crocieristico ad Olbia, con un conseguente incremento delle presenze in Gallura, stimabile attorno alle 210 mila unità, rispetto alle 102 mila del 2007. Molte compagnie hanno oggi scoperto la sempre più attraente realtà del Nord – Est Sardegna. Una scommessa, quella lanciata dall'Ente, che ha trovato consensi principalmente nel gruppo Msc, che ha programmato un numero sempre maggiori di accosti e che è sempre più interessata all'home port crocieristico, con una serie di stop over sotto forma di pacchetto vacanze da una settimana negli alberghi convenzionati della Gallura. Sin dal 2008, anche le società Island Cruise Lines, Sea Cloud, Azamara, Oceania, la low cost Thomson Cruise approdano ad Olbia. Per accogliere le nuove navi, in particolare la Jade, lunga circa trecento metri, oltre al molo 9, l'Autorità Portuale conta di si è attrezzata in termini di nuovi interventi infrastrutturali. Infrastrutture oramai indispensabili per la crescente richiesta di accosti e di certezza nel rispetto degli orari dei movimenti delle navi.

Il settore crocieristico in Europa è una fonte dinamica di attività economiche che fornisce benefit a tutti i paesi e le industrie coinvolte.

Alcuni dati possono dare la dimensione di tale settore.

Nel 2007 oltre 3,3 milioni di cittadini residenti in Europa hanno prenotato una crociera; di questi, più di 2,8 milioni si sono imbarcati in porti europei (Fonte Autorità portuale Olbia – Golfo Aranci).

La maggior parte di queste crociere ha toccato porti del Mediterraneo; i crocieristi hanno speso circa 1,6 miliardi di euro nel corso delle loro visite.

### **Il porto di Palau**

Il Porto di Palau si trova a circa 2 miglia ad ovest di punta Capo d'Orso. Lo scalo ospita un ampio molo, da cui partono i traghetti per La Maddalena e per i porti di Genova e Napoli nel periodo estivo.

A sud si trova il "Porto Turistico" attrezzato per il diporto.

### **Il porto de La Maddalena**

Il porto de La Maddalena è localizzato nell'isola dell'omonimo arcipelago, a nord-est della Sardegna. La zona di attracco delle barche da pesca va da Punta Nera ad ovest fino a Punta Moneta ad est, ma la maggior parte dei pescherecci e le barche da diporto utilizzano lo scalo di Cala Gavetta (il porticciolo con 86 posti barca). Le navi commerciali e di linea attraccano alla banchina Amendola mentre la banchina della Posta è invece riservata al traffico commerciale. Porto Massimo, invece, è un porto privato realizzato dall'ITAS (Iniziativa Turistiche Alberghiere Sarde) situato nel lato orientale dell'insenatura di Porto Lungo, costituito da un molo foraneo a gomito e da un molo interno perpendicolare alla costa. Porto Massimo offre buoni approdi, moderne attrezzature e può ospitare circa 200 imbarcazioni.

### **Il porto di S.Teresa Gallura**

S. Teresa Gallura è la città più settentrionale della Sardegna, localizzata sulle bocche di Bonifacio; il suo complesso portuale comprende un moderno porto turistico e un'area destinata al traffico passeggeri per la Corsica, situata in prossimità della stazione marittima.

### **3.1.3 Il sistema stradale**

---

Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) è costituito dall'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono i servizi di trasporto di livello nazionale.

**La rete stradale che fa parte dello SNIT è composta dalle autostrade e dalle principali strade statali, quelle cioè che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali delle funzioni in materia di viabilità**, disposto dal Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112 ed attuate con il Decreto Legislativo 29 ottobre 1999 n. 461.

**La rete stradale SNIT di primo livello, è costituita dagli assi che formano la struttura portante fondamentale.** L'appartenenza alla rete di primo livello è definita sulla base delle funzioni svolte dalle varie infrastrutture stradali, tenendo conto delle diverse caratteristiche geometriche, dei livelli di congestione e degli standard di sicurezza. In particolare, fanno parte dello "SNIT di primo livello" gli assi stradali ed autostradali che collegano fra loro le varie regioni del Paese e queste con la rete viaria principale, che sono prevalentemente interessati da flussi di traffico a lunga percorrenza (> 300 km).

In Sardegna, le strade che appartengono alla rete di 1° livello SNIT sono:



- S.S. 131 Porto Torres-Sassari-Cagliari;
- **S.S. 597-S.S. 199 Olbia-Sassari;**
- S.S. 291 Sassari-Aeroporto di Alghero.

Innanzitutto si nota come queste strade siano quelle che formano la cosiddetta “Y”, ovvero che garantiscono i collegamenti con i principali porti (Cagliari, Olbia, Porto Torres) ed aeroporti (Cagliari, Olbia, Alghero) dell’isola.

L’altro aspetto rilevante è che il Piano Regionale dei Trasporti considera facente parte della rete un intero itinerario (es. Olbia-Sassari) e non la singola strada, proprio a voler enfatizzare una scelta rivolta più alle relazioni da soddisfare che alle singole infrastrutture in senso stretto.

Le altre strade che in Sardegna fanno parte dello SNIT, ma non della rete di 1° livello, collegano fra loro gli assi principali della rete, rafforzando l’interconnessione anche con i porti e gli aeroporti di interesse nazionale (tab.1).

**Tabella 1: Tratte stradali sarde incluse nella rete di secondo livello dello SNIT**

S.S. N°	Denominazione	Capisaldi Strada
125	ORIENTALE SARDA	Intero percorso
126	SUD OCCIDENTALE SARDA	Da inn. S.S.195 a inn. S.S.131
130	IGLESIENTE	Intero percorso
131 DCN	DIR. CENTRALE NUORESE	Da inn. S.S.131 presso Abbasanta a inn. S.S.199 presso Olbia
133	DI PALAU	Da inn. S.S.133 Bis a Ponte Liscia, a inn. S.S.125
133 Bis	DI PALAU	Intero percorso
195	SULCITANA	Intero percorso
195 Rac	Via San Paolo	Da inn. S.S.195 presso Cagliari a inn. S.S.130
198	DI SEUI E LANUSEI	Da inn. S.S.389 a Tortoli
389	DEL BUDDUSO E DEL CORREBOI	Da Nuoro a inn. S.S.198
554	CAGLIARITANA	Intero percorso

Fonte: PRT

### **La rete stradale in Sardegna**

Il sistema stradale sardo è attualmente composto da una rete di 49.000 km, suddivisa, dal punto di vista amministrativo, secondo la seguente ripartizione:

- rete statale, di 3.002 km, (pari al 6 % del totale) suddivisa in:
  - strada statale di interesse nazionale, di 1.254 km pari al 42 %;
  - strada statale di interesse regionale, di 1.748 km, pari a 58 %;
- rete provinciale, di 5.541 km, pari a 11 % del totale;
- rete comunale ed altri, di 40.457 km, pari a 83 % del totale.

Questa classificazione amministrativa discende dal riordino della viabilità avviato con il D.L. 461/99, che riporta, per ciascuna regione, le strade statali o parte di esse che rimarranno di competenza nazionale, e quelle che invece verranno trasferite alle regioni.

L'elenco delle "Strade Statali di Interesse Regionale" sono state definite con DPCM del 21 febbraio 2000 e successivamente aggiornate, il 21 settembre 2001, in seguito alle attività di concertazione con la Regione Autonoma della Sardegna.

In particolare, è bene ricordare le funzioni e i compiti in materia di infrastrutture stradali conferite dalla Regione Sardegna alle Amministrazioni provinciali (si veda la recente Legge Regionale n°9 del 12 giugno 2006 "Conferimento di funzioni e compiti agli enti locali").

Nello specifico, vengono attribuite alle province le funzioni e i compiti in materia di:

- progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle opere di viabilità ex ANAS non rientranti nella rete stradale nazionale. È altresì trasferita al demanio della provincia competente per territorio la viabilità ex ANAS;
- progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione della rete stradale regionale con esclusione della viabilità di interesse comunale (la Regione promuove accordi di programma nel caso di strade interprovinciali o di rilevante importanza, al fine di assicurare omogeneità alle caratteristiche funzionali delle strade);
- rilascio delle autorizzazioni per le competizioni sportive su strada sulla base della rispettiva competenza territoriale.

Nelle tab. 2 e 3 sono riportate le dotazioni, assolute e percentuali, delle strade statali e provinciali per le otto province sarde. Dall'analisi dei dati gli aspetti più rilevanti riguardano:

- quella di Sassari risulta la provincia con la maggior estensione di strade sia statali che provinciali di tutta l'isola;
- nella provincia di Oristano la dotazione di strade provinciali è pari a tre volte la propria dotazione di strade statali;
- la provincia di Cagliari, nonostante abbia ceduto circa 600 Km di strade provinciali e 300 di strade statali, risulta avere ancora la maggior consistenza infrastrutturale rispetto a quelle generate del Medio Campidano e del Sulcis Iglesiente;
- la provincia di Nuoro è, dopo quella di Sassari, quella che, in valore assoluto ha il maggior numero di Km di strade statali e provinciali;
- la provincia di Carbonia-Iglesias e del Medio Campidano registrano dotazioni di strade provinciali pari al doppio di quelle statali;
- l'Ogliastra risulta la provincia con la minor percentuale di strade sia provinciali che statali;
- **la provincia di Olbia-Tempio ha una discreta dotazione infrastrutturale, sia di tipo provinciale che statale.**

Tabella 2: Ripartizione delle strade all'interno delle province sarde

Province	Strade Statali (Km)	S.S. di Interesse Nazionale (Km)	S.S. di Interesse Regionale (Km)	Strade Provinciali	TOTALE (Km)
Cagliari	522,714	240,021	282,693	739,049	1.261,763
Medio Campidano	176,225	54,585	121,640	300,507	476,732
Carbonia - Iglesias	132,883	94,262	38,621	306,788	439,671
Ogliastra	219,510	149,115	70,395	156,943	376,453
Oristano	300,937	107,023	193,914	896,852	1.197,789
Nuoro	592,011	270,843	321,168	887.342	1.479,353
Olbia - Tempio	453,184	196,261	256,923	753,760	1.206,944
Sassari	605,501	141,997	463,504	1.500,069	2.105,570
Tot. Km	3.002,965	1254,107	1.748,858	5.541,310	8.544,275

Fonte: PRT

Tabella 3: Percentuale di ripartizione delle strade all'interno delle province sarde

Province	% di Strade Statali	% di S.S. di interesse nazionale	% di S.S. di interesse regionale	% di S.P.	% sul Totale
Cagliari	17,41%	19,14%	16,16%	13,34%	14,77%
Medio Campidano	5,87%	4,35%	6,96%	5,42%	5,58%
Carbonia - Iglesias	4,43%	7,52%	2,21%	5,54%	5,15%
Ogliastra	7,31%	11,89%	4,03%	2,83%	4,41%
Oristano	10,02%	8,53%	11,09%	16,18%	14,02%
Nuoro	19,71%	21,60%	18,36%	16,01%	17,31%
Olbia - Tempio	15,09%	15,65%	14,69%	13,60%	14,13%
Sassari	20,16%	11,32%	26,50%	27,07%	24,64%
Totale Km	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: PRT

Di seguito si riporta un'analisi sui risultati riportati in tabella:

- nella provincia di Sassari la dotazione di strade in rapporto alla superficie (pari a 49,17 km/ 100 kmq) è la più alta di tutta l'isola; ciò è dovuto ad un'elevata dotazione sia di strade provinciali, sia regionali, mentre i km di strade rispetto al numero di abitanti (4,41 km/ 10.000 ab.) è fra i più bassi dell'isola, meno della metà della media regionale;
- la provincia di Oristano con 39,4 km di strade per 100 kmq di superficie, è la seconda provincia per dotazione stradale nel territorio, valore vicino alla media regionale rispetto al numero di abitanti,
- la provincia di Cagliari con 27,61 km di strade per 100 kmq di superficie, risulta tra le province con la dotazione più bassa, (superiore solo all'Ogliastra) e con un valore molto basso (4,41 km/ 10.000 ab) rispetto alla popolazione;

- **le province di Nuoro e Olbia-Tempio, hanno dotazioni simili, sia in termini di km totali di strade rapportati alla superficie (rispettivamente 37,61 km Nuoro e 35,51 km O.- T.), in media con il valore regionale e molto superiore alla ripartizione per abitanti;**
- la provincia dell'Ogliastra registra un valore basso di km di rete rispetto al territorio, ma elevato (il più alto) rispetto alla popolazione servita (oltre 3 volte la media regionale);
- la province di Carbonia-Iglesias con 29,32 km di strade per 100 kmq e con 7,15 km/10.000 ab, ha una discreta dotazione di strade in media con il dato regionale;
- infine la provincia del Medio Campidano con 31,44 km di strade per 100 kmq, ha una buona dotazione stradale rispetto al territorio servito, ma bassa (5,18) rispetto alla popolazione (inferiore alla media regionale).

In conclusione, dalla lettura dei dati provinciali, emergono due elementi rilevanti:

- le due province (Cagliari e Sassari) con all'interno i due nuclei urbani più popolosi, evidenziano, nel caso di Sassari, una più che rilevante dotazione infrastrutturale (determinata da una diffusa rete provinciale), mentre nel caso di Cagliari un evidente deficit infrastrutturale, ancora più marcato nei territori periferici;
- **le province interne evidenziano, nel caso delle province di Nuoro e Gallura, presentano una buona dotazione infrastrutturale in rapporto al territorio ed alla popolazione servita,** mentre nel caso dell'Ogliastra emerge un deficit rispetto al territorio servito soprattutto per la bassa dotazione di strade provinciali.

Analizzando le caratteristiche fisiche delle infrastrutture e alle velocità di percorrenza ciascuna provincia presenta aree con carenze differentemente marcate per estensione o gravità. In particolare **risultano scadenti le prestazioni infrastrutturali:**

- nel settore sud-occidentale della provincia di Sassari (Villanova Monteleone - Bosa – Cuglieri);
- **nella porzione nord-occidentale della provincia di Olbia – Tempio (Alta Gallura tra Tempio Pausania – Calangianus – Luogosanto – Aglientu – Trinità d'Agultu);**
- **nel settore di territorio regionale compreso tra la parte sud-occidentale della Provincia di Olbia – Tempio e quella settentrionale della Provincia di Nuoro tra il Goceano e il Montacuto (Buddusò, Alà dei Sardi, Pattada, Bono, Benetutti)**
- nella parte occidentale della provincia del Medio Campidano e settentrionale della provincia di Carbonia-Iglesias (arburese e fluminese);
- nell'estremità sud occidentale della regione tra le province di Cagliari e di Carbonia – Iglesias (Teulada, Domus de Maria, Sant'Anna Arresi, Santadi)
- nella vasta porzione di territorio regionale che parte dal settore nord-orientale dalla provincia di Cagliari (Sarrabus – Gerrei), attraverso il Sarcidano, il Gennargentu e il Supramonte sino a comprendere il Mandrolisai e la Barbagia nella parte meridionale della Provincia di Nuoro.

Tabella 4: Indicatori di ripartizione provinciale dell'estensione stradale regionale

Province	Km strade provinciali per 10.000 abitanti	Km Strade Statali di Interesse Regionale per 10.000 abitanti	Km Strade Statali di Interesse Nazionali per 10.000 abitanti	Strade Statali per 10.000 abitanti	Totale Strade per 10.000 abitanti
CAGLIARI	13,60	5,20	4,42	9,62	23,22
MEDIO CAMPIDANO	28,51	11,54	5,18	16,72	45,23
CARBONIA - IGLESIAS	23,26	2,93	7,15	10,08	33,34
OGLIASTRA	26,88	12,06	25,54	37,59	64,47
ORISTANO	53,39	11,54	6,37	17,92	71,31
NUORO	54,02	19,55	16,49	36,04	90,06
OLBIA - TEMPIO	54,49	18,57	14,19	32,76	87,25
SASSARI	46,54	14,38	4,41	18,79	65,32
SARDEGNA	33,96	10,72	7,69	18,40	52,36
ITALIA MERIDIONALE			4,90		
ITALIA			3,00		

Fonte: PRT

Nel P.R.T. del 2001 è stata proposta una suddivisione della rete stradale sarda in quattro categorie, distinte per le diverse funzionalità ad esse assegnate:

- ◆ la **rete fondamentale**, che individua la grande maglia di livello nazionale ed europeo con funzioni di collegamento tra i capoluoghi di provincia e i nodi di interscambio con l'esterno.
- ◆ la **rete di interesse regionale** (e di connessione nazionale) **di primo livello** con la funzione di collegare tra loro le nuove province ed i centri urbani di riferimento e le stesse con i principali nodi di interscambio a completamento della rete fondamentale. In questo primo livello vengono fatti rientrare anche gli itinerari che presentano particolare interesse per lo sviluppo socio-economico dell'isola a sostegno dei sistemi produttivi, turistici ed insediativi.
- ◆ la **rete di interesse regionale** (e di connessione nazionale) **di secondo livello** con le funzioni direttrici di connettività per le nuove province ed il relativo sistema urbano di riferimento e di collegamento e/o raccordo con la rete di primo livello.
- ◆ la **rete di interesse regionale** (e di connessione nazionale) **di terzo livello**;
- ◆ la **rete dei livelli di interesse sub-regionale e provinciale**, a completamento della maglia della rete provinciale e locale, che deve realizzare in particolare i collegamenti di ambito locale in riferimento allo schema di assetto territoriale d'ambito (connessione costa-zone interne, ecc.).

Alla ripartizione proposta dal PRT del 2001, sono state fatte una serie di integrazioni necessarie per le trasformazioni subite nel tempo da alcuni itinerari precedentemente individuati. Essa è così strutturata:

**Alla rete fondamentale risultano appartenere alcuni importanti infrastrutture stradali che attraversano il territorio provinciale di Olbia – Tempio, quali la S.S. 131 DCN, la S.S. 597 e S.S. 199.**

Di seguito, l'articolazione dell'intera rete fondamentale sarda, in evidenziato le infrastrutture stradali di interesse della provincia di Olbia - Tempio: (fig. 1):

**SS 131 (229 km):** è la **Cagliari - Sassari – Porto Torres** e rappresenta l'arteria più importante della regione Sardegna, non solo per i flussi di traffico che vi transitano, ma soprattutto per la funzione di collegamento dei principali insediamenti produttivi, direzionali e residenziali e dei principali poli di interscambio con l'esterno (porti ed aeroporti). Rappresenta inoltre l'armatura portante del corridoio plurimodale Sardegna/Continente e pone in collegamento diretto tra loro i centri di Cagliari, Oristano, Sassari e Porto Torres.

**SS 131 DCN (144,5 km):** rappresenta l'itinerario Abbasanta (innesto S.S. 131) - Nuoro - Olbia a cui va aggiunto il collegamento il porto industriale e con il porto di G. Aranci attraverso la circonvallazione di Olbia e la S.P. 82. Tale infrastruttura completa la rete fondamentale connettendo Cagliari ed Oristano con Nuoro e con il nodo di Olbia-G. Aranci fungendo da supporto nell'ultimo tratto (Siniscola-Olbia) al forte sviluppo delle iniziative turistiche sulla costa. Anche questo tratto fa parte del corridoio plurimodale Sardegna - Continente, in quanto connette le porte di Olbia e Golfo Aranci con il resto dell'isola.

**S.S. 597 (61 Km) e S.S. 199 (24,15 km):** da Codrongianus (innesto 131) - Oschiri - Monti - Olbia che rappresenta il collegamento fra i centri di Sassari ed Olbia e tra i porti e gli aeroporti del Nord Sardegna, a completamento quindi degli assi stradali del corridoio plurimodale Sardegna/Continente. La sua riconnessione verso Sassari, in direzione nord, avviene attraverso la restante parte del S.S. 597 a carreggiata unica a due corsie attraverso i territori tra Mores e Codrongianus sino alla S.S. 131.

**S. 291 (37,2 km):** è la Sassari - Aeroporto Fertilia - Alghero che garantisce il collegamento fra i centri urbani di Sassari ed Alghero ma che soprattutto connette l'aeroporto di Fertilia con il resto dell'isola. La strada è stata ammodernata (carreggiate separate) nel tratto Sassari – Olmedo, mentre il completamento ad Alghero è in fase di approvazione il progetto esecutivo.

**S.S. 125 e 125 dir (139.8 km, 4,3 km):** si tratta della Cagliari - Tortolì - Arbatax che definisce innanzitutto l'itinerario di connessione fra la provincia dell'Ogliastra e il capoluogo regionale; inoltre rappresenta il collegamento del Cagliariitano con il versante costiero sud-orientale, a forte vocazione residenziale estensiva e turistica (litorale di Quartu e Villasimius), e con quello orientale a più forte connotazione turistico-balneare (Villaputzu-Muravera-Castias); allo stato attuale l'arteria è oggetto di lavori di adeguamento a standard CNR di tipo III e CNR tipo IV. L'itinerario prevede tre varianti rispetto al tracciato esistente: la nuova tratta della S.S. 125 che connette la Nuova Circonvallazione di Cagliari con San Priamo, la variante di Muravera - Villaputzu e la variante di Genna 'e Cresia da Tertenia a Cardedu.

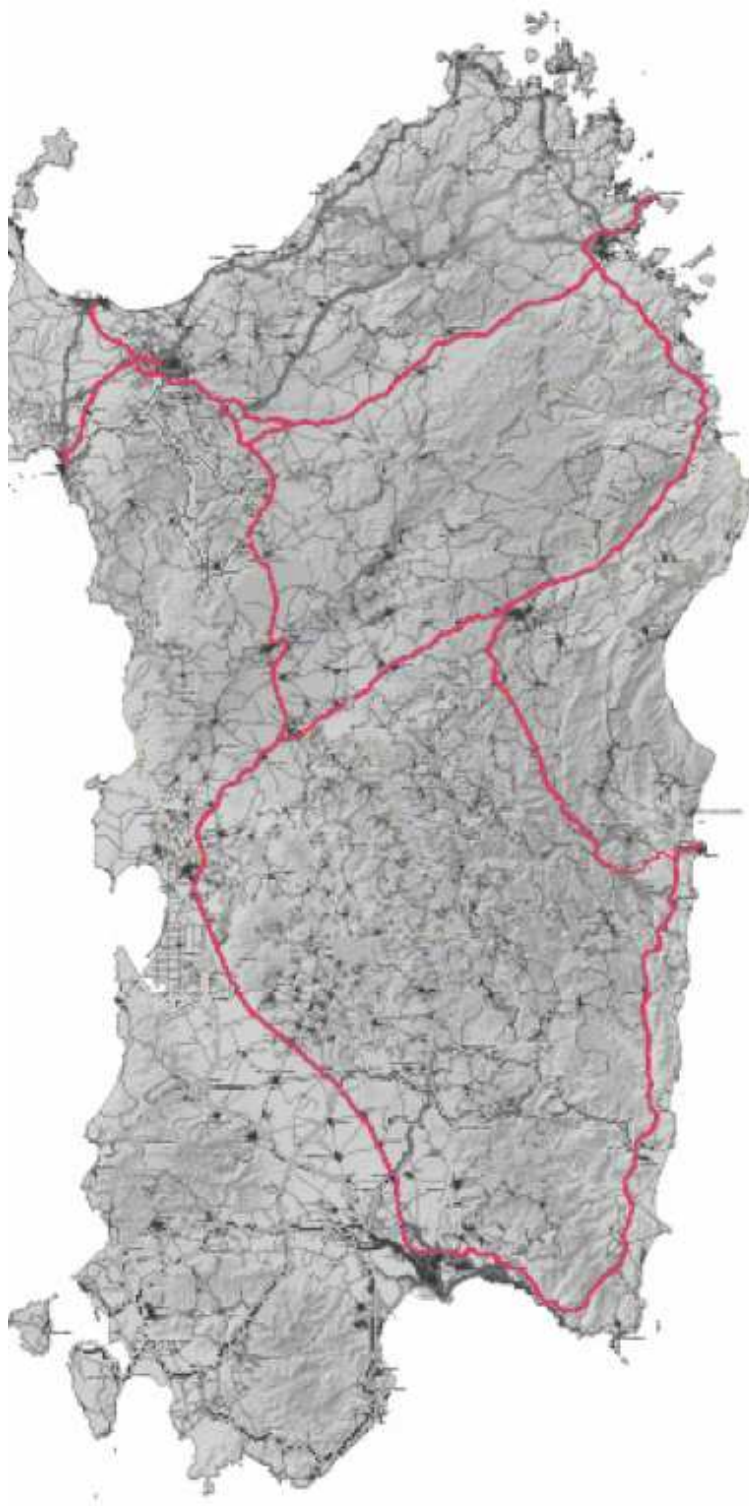
**S.S. 198 e S.S. 389:** è la Nuoro - Mamoiada - Lanusei - Tortolì - Arbatax che definisce l'itinerario che consente di collegare fra loro i territori dell'Ogliastra e del Nuorese ed in particolare il sistema urbano Tortolì - Lanusei con la città di Nuoro; esso costituisce inoltre un valido accesso per il Centro - Nord Sardegna verso i porti di Arbatax e l'adiacente aeroporto di terzo livello, nonché un possibile sbocco verso le zone marittime dell'Ogliastra per le aree interne della Barbagia. Il primo tratto è costituito dalla Nuoro - Mamoiada - Cant. Pira 'e Onni e si connette a Nord con la Circonvallazione Sud di Nuoro. L'itinerario è a scorrimento veloce (a carreggiata singola) nel tratto Nuoro – Villanova Strisaili, mentre è ancora in fase di progettazione la continuazione dello stesso verso Lanusei e Tortolì;

**Dorsale Casic – SP 2 - Nuova Circonvallazione Esterna di Cagliari (N.C.E.):** l'itinerario rappresenta il nuovo asse di circonvallazione dell'area metropolitana di Cagliari. Esso connette la principale area industriale della regione (Macchiareddu- Sarroch), il principale aeroporto e i maggiori servizi di rango regionale (ospedalieri, amministrativi, universitari) tra

loro e con la S.S. 131. La cintura in corso di strutturazione si sviluppa per circa 40 km dal versante occidentale a quello orientale dell'area cagliaritana;

**S.S.195:** il collegamento mette in relazione il polo petrolchimico di Sarroch, il relativo porto e gli insediamenti scientifico-tecnologici presenti nell'area con il restante territorio regionale attraverso la Dorsale CASIC, la SP 2 e la N.C.E. di Cagliari.

Figura 1: Rete stradale fondamentale



Fonte: PRT

### **Gli itinerari che compongono la rete di primo livello risultano:**

**S.S.125, S.S.133 e S.S.133bis:** Olbia (dall'innesto S.P.16 per G. Aranci) – Arzachena - Palau - Santa Teresa Gallura (in parte individuata nel D.L. del 31/3/99 di interesse nazionale), che rappresenta il prolungamento della S.S. 125 e consente di collegare la Gallura con il resto dell'isola, esso rappresenta l'armatura infrastrutturale portante al servizio dello sviluppo turistico-costiero del Nord-Est Sardegna.

**S.S. 672, S.S.127, S.S.427 e S.P.38:** rappresenta l'itinerario Ploaghe – Tempio Pausania – Olbia: si innesta dalla S.S.597 nei pressi di Codrongianus, prosegue fino ad immettersi sulla S.S.127 (loc. Scala Ruia) che conduce a Tempio Pausania. L'itinerario prosegue sulla S.S.127 sino a Calangianus e Luras e attraverso la S.S.427 e la S.P.38 giunge sino ad Olbia. Questo ramo della rete di I livello regionale permette la connessione della parte montana dell'Alta Gallura con Sassari e Olbia. Nella sua parte orientale svolge l'importante funzione di rafforzare il sistema di relazioni interno della nuova provincia di Olbia-Tempio.

**S.S.129** solo per quanto concerne il tratto fra Macomer (innesto S.S.131) e l'innesto con la S.S.131 dcn, consente la connessione trasversale fra i versanti orientali e occidentali dell'isola;

**S.S.128 e S.P. 22:** l'itinerario si sviluppa sulla S.S.128 nei pressi di Monastir, attraversando la Trexenta per Laconi, Sorgono e Gavoi, per immettersi sulla provinciale Sarule - Ottana e raccordarsi sulla S.S.131 dcn nei pressi di Ottana, questo itinerario viene completato con la S.P. 22 (Sarule Mammojada) che garantisce la connessione della S.S. 131 dcn con la S.S. 389; l'itinerario rappresenta l'asse portante dell'intera regione interna montana della Trexenta, del Sarcidano e delle barbagie.

**S.S.130:** rappresenta il collegamento Cagliari – Decimo – Iglesias attraverso la valle del Cixerri e costituisce la connessione fondamentale della provincia di Iglesias - Carbonia con il resto della rete stradale sarda;

**S.P. 2, S.P. 86, S.S. 126:** tale itinerario permette la connessione più veloce del Sulcis con la S.S. 130 e quindi con la restante rete stradale regionale. L'itinerario parte dalla S.S. 130, in prossimità di Domusnovas, percorre la S.P. 86 sino a Villamassargia e giunge a Carbonia attraverso la S.P. 2. L'itinerario prosegue sino a Sant'Antioco attraverso la S.S. 126 e nel tratto occidentale della S.P. 2, oltre Carbonia, consente il collegamento con la zona industriale di Portovesme.

### **La rete di interesse regionale (e di connessione nazionale) di II livello**

Essa è costituita da un sistema di itinerari che svolgono funzioni, talvolta molteplici, di connessione dei sistemi territoriali locali con la rete stradale fondamentale e di interesse regionale di I livello. A questa funzione si somma frequentemente quella di asse portante dei sistemi locali, all'interno del quale si svolgono la maggior parte delle relazioni degli ambiti urbani diffusi. Talvolta tali itinerari integrano le aree costiere con le aree interne attigue, rafforzano i collegamenti tra i centri minori e i relativi centri di servizi, creando un sistema di itinerari trasversali per connettere in modo più efficiente le aree interne con la rete fondamentale. Tali funzioni devono essere potenziate, con interventi infrastrutturali tali da incrementare l'accessibilità territoriale complessiva.

Questi itinerari comprendono:

**S.S. 200 e S.P. 90** rappresenta l'itinerario Sassari – Santa Teresa Gallura, che svolge le funzioni di supporto agli insediamenti lungo la costa nord dell'isola;

**S.P. 42 “Due Mari” Porto Torres** - intersezione S.S. 291 (Alghero) (22.8 km); tale collegamento fa parte del sistema insediativo tripolare Sassarese e collega i due principali poli regionali di interscambio con l'esterno (aeroporto di Fertilia - porto di Porto Torres);



**S.S. 128 bis (innesto 131), e S.S. 389 dirA (nei pressi di Buddusò):** va da Monti a Lanusei passando per Alà dei Sardi, Buddusò, Bitti e Nuoro.

**S.S. 389 e S.P. Nuova Strada del Fondovalle del Tirso Ottana - Stabilimenti Enichem - Cantoniera del Tirso (innesto S.S. 129 Loc. Iscra) - variante provinciale S.S. 128bis - innesto S.S. 389 dirA (nei pressi di Buddusò) – S.S. 389** tra Buddusò – Alà dei Sardi e Monti (innesto con S.S. 199); tale arteria collega tutta l'area del Goceano e della Gallura più medionale alla rete fondamentale (a sud con la S.S. 131dcn e a nord con la S.S. 199) ed a quella di I livello regionale.

**S.S. 388 per Simaxis sino a Samugheo** e SP Samugheo-Atzara. L'itinerario permette il collegamento tra le Barbagie e l'oristanese.

**S.S. 197 Guspini - S.Gavino - Sanluri** (innesto S.S. 131), e S.S. 547 Sanluri – Guasila - Senorbì (innesto S.S. 128) - Sant'Andrea Frus (innesto S.S. 387) – S.S. 387 tra Sant'Andrea Frius – Ballao e San Vito (innesto S.S. 125).

**S.S. 196 Guspini – Villacidro – Decimomannu** (innesto S.S. 130) rappresenta un itinerario che collega direttamente il centro del Medio Campidano e l'area dell'arburese con il Cagliariatano;

**S.S. 293 Giba – Nuxis - Siliqua** (innesto S.S. 130) - Vallermosa - Samassi – innesto S.S. 131 (bivio Villasanta): tale itinerario pone direttamente in comunicazione il basso Sulcis con la Sardegna centro-settentrionale (connessione fra S.S. 130 e S.S. 131),

**Circonvallazione di Uta**, tale itinerario consente il collegamento diretto della Dorsale Casic alla S.S. 130;

**S.S. 195 da San Giovanni Suergiu a Pula e bivio Chia in comune di Domus de Maria** (37.6 km).

### **Rete di interesse regionale di III livello**

Ulteriori elementi che completano la rete di interesse regionale sono dati da una serie di infrastrutture stradali tra cui quelle di interesse per il territorio provinciale olbiese:

**S.S. 133 da Tempio – Luogosanto – Palau.** L'itinerario permette di rafforzare ed integrare il territorio montano dell'Alta Gallura con la costa nord-orientale oltre che con la portualità turistica di Palau e Santa Teresa, rafforzandone gli scambi turistici;

**S.P. Aggius – Valle della Luna – Trinità d'Agultu – Isola Rossa.** Il collegamento permette di rafforzare le relazioni tra l'Alta Gallura montana e la costa settentrionale, incentivando i reciproci flussi turistici;

**S.P. tra Perfugas – Sedini e Castelsardo.** L'itinerario consente l'integrazione tra l'Anglona, l'Alta Gallura e la valle del Coghinas e i territori costieri a nord al fine di potenziarne gli scambi turistici tra la costa e l'entroterra di pregio;

**S.P. da Alà dei Sardi a S.S. 131 dcn attraverso Padru.** L'itinerario costituisce il completamento corridoio Fondovalle del Tirso (Ottana – Buddusò). Esso riveste due funzioni principali: riconnette il sistema locale produttivo di Buddusò – Alà dei Sardi con l'itinerario fondamentale S.S. 131 dcn; consente collegare l'entroterra montano con la costa orientale (Siniscola- Costa Smeralda) a forte valenza turistica;

**S.S. 132 tra S.S. 128 bis e S.S. 597.** L'itinerario permette di connettere il Monteacuto con il corridoio fondamentale S.S. 597 e S.S. 199 tra Sassari e Olbia;

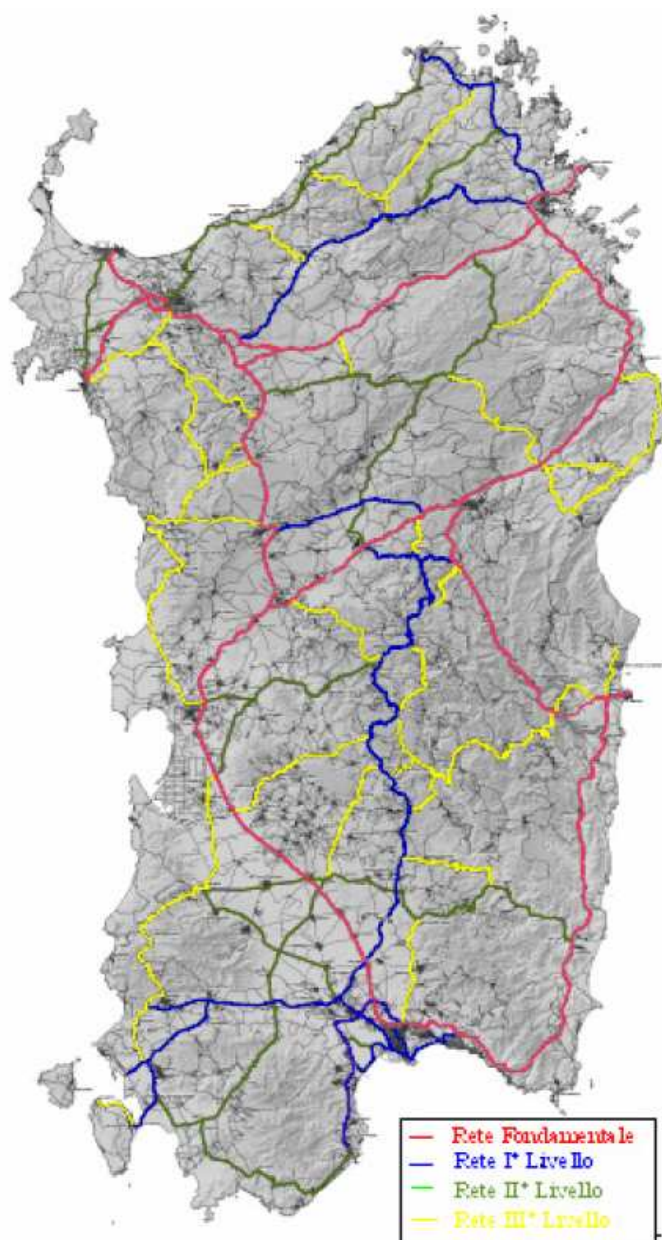
**S.S. 389 tra Buddusò e Bitti** e prosecuzione su S.P. Bitti – Lula S.S. 131 dcn. L'itinerario trasversale permette di collegare i territori del nuorese settentrionale con la rete fondamentale (S.S. 131 dcn). Esso si protende verso la parte costiera della Baronia;

**S.S. 125 tra Dorgali, Orosei e Siniscola.** L'itinerario consente i collegamenti costieri, locali e turistici, connettendoli con la rete fondamentale regionale. Protendendosi verso nord amplia i bacini di utenza dell'aeroporto di Olbia, rendendo turisticamente più accessibile una vasta porzione di territorio costiero a sud dello scalo;

Le strade che rientrano nella rete fondamentale e nel I e II livello di interesse regionale, rappresentano elementi di congiunzione del capoluogo di regione con i nodi di interscambio con l'esterno e quindi con le altre regioni italiane, allacciano la rete delle strade statali, i porti marittimi, gli aeroporti ed i centri di particolare importanza industriale (es. Sarroch) e turistica (es. Arzachena), e sono indispensabili per sostenere le attività economiche di importanza nazionale.

Pertanto la denominazione assegnata alle strade di I e II livello regionale non deve confondersi con la funzione "nazionale" che tali collegamenti invece assolvono.

Figura 2: Rete stradale fondamentale, I e II livello regionale



Fonte: PRT

Nell'ambito dell'analisi dello stato di fatto del Piano Regionale dei Trasporti, l'**indagine sui flussi veicolari** ha consentito di rilevare l'impegno a cui è sottoposta la rete stradale regionale nel periodo estivo, nel quale si registra la presenza di un forte movimento turistico concentrato per lo più nelle zone costiere. Questo fenomeno stagionale produce su gran parte del sistema viario di accesso ai principali luoghi di villeggiatura balneare un forte carico veicolare, il più delle volte di gran lunga superiore alla capacità delle infrastrutture, che nella maggior parte dei casi non sono state dimensionate per sopportare carichi così elevati. In generale c'è da osservare che nel periodo estivo le strade al servizio degli insediamenti turistici registrano, oltre ad un carico di punta abbastanza elevato, un uso dell'infrastruttura più distribuito nell'arco della giornata, e concentrato in particolari giorni della settimana (sabato e domenica). Inoltre su di esse si riversano diverse tipologie di utenza, in quanto si hanno viaggi per motivi di lavoro (addetti ed occupati nelle strutture turistiche e alberghiere), per motivi turistici di accesso ai luoghi di soggiorno, per accedere ai luoghi di balneazione, per ricreazione e svago dei residenti (in estate si ha una maggior disponibilità allo spostamento).

Analizzando la distribuzione oraria dei flussi di traffico lungo tutto l'arco della giornata nelle diverse sezioni stradali censite si può osservare che:

- nelle strade al servizio dei bacini turistici costieri le fasce di punta sono concentrate principalmente dalle 17:00 alle 19:00 (S.P. 17 Terra Mala sulla Cagliari – Villasimius, S.S. 195 Santa Margherita di Pula, S.S. 125 nei pressi di San Priamo, Muravera e Tertenia, Lotzorai, S.P. 66 Marina di Arbus, lungo la S.S. 292 nei pressi di Riola Sardo, lungo la S.S. 129 a Sindia, tra Macomer e Bosa, sulla S.S. 131 d.c.n. nei pressi di Posada, lungo la S.P. 34 prima di Stintino), che presumibilmente coincide con l'orario di ritorno dalla spiaggia;
- **altra fascia oraria caratterizzata da traffico intenso è quella del mattino, compresa tra le 9:00 e le 12:00 ( S.S. 125 Olbia – Arzachena, forse dovuta all'arrivo delle navi ad Olbia, S.P. 90 Santa Teresa Gallura, S.S. 292 nei pressi di Cuglieri).** Su queste stesse strade inoltre si evidenziano discreti volumi di traffico anche nelle ore notturne. In generale si può affermare che l'andamento dei flussi nell'arco della giornata su queste strade è mediamente distribuito su un fronte molto ampio di ore che va dalle 7:00 alle 23:00 / 24:00. Valori molto più contenuti di flusso, rispetto a quelli di punta, si registrano solo nelle prime ore del mattino (2:00 / 3:00 / 4:00 del mattino);
- nelle sezioni delle strade interne, rispetto a quelle costiere, le ore di punta continuano ad essere concentrate nella fascia del mattino 7:00 / 10:00 ( S.S. 387 nei pressi di Soleminis, S.S. 131 a Bonorva e Muros, S.S. 597 nei pressi di Oschiri, S.S. 128 a Nurallao), anche se tutta la fascia diurna è impegnata in modo abbastanza uniforme;
- le sezioni più cariche sono concentrate lungo le strade di servizio dei bacini turistico – costieri (S.S. 195 nei pressi di Santa Margherita di Pula, con circa 13.000 veicoli / giorno nei due sensi di marcia, S.S. 131 d.c.n. nei pressi di Posada circa 11.000 veicoli / giorno, **S.S. 125 vicino a Olbia 11.500 veicoli / giorno, S.P. 90 nei pressi di Santa Teresa Gallura 10.300 veicoli / giorno**, S.S. 126 presso Sant'Antioco 12.300 veicoli / giorno) e **all'ingresso degli aeroporti (13.300 veicoli / giorno ad Olbia, 10.100 a Cagliari - Elmas)**; il valore più alto tuttavia si è registrato lungo la S.S. 131, nei pressi di Villagrecia, vicino a Cagliari, con 19.500 veicoli / giorno, mentre la seconda sezione più trafficata è sempre sulla S.S. 131, a Muros, vicino a Sassari, con un flusso giornaliero di 14.600 veicoli. I due centri urbani più importanti e più grandi della Sardegna esercitano, anche nel periodo estivo, una forte capacità attrattiva /generativa di traffico;
- le percentuali di veicoli pesanti e commerciali risultano mediamente più contenute sulle sezioni delle strade sul versante costiero, che fanno registrare valori medi

intorno al 12% (ma anche con valori molto più bassi), in considerazione del fatto che il numero di auto è di gran lunga superiore;

- lungo le strade interne o interessate da flussi di lunga percorrenza (rete fondamentale) la percentuale di mezzi pesanti raggiunge valori più elevati (24% sulla S.S. 387, 17 % sulla S.S. 131 Villagrecia, 20 % sulla S.S. 389, **23,5 % sulla S.S. 131 d.c.n. Ottana**, 35 % sulla S.S. 131 a Bonorva e così via).

Tabella 5: Flussi giornalieri

ID	Località	flusso
16	SS 131 Villagrecia	19.521
63	SS 131 Muros	14.566
82	Aeroporto Costa Smeralda	13.276
6	SS 195 Santa Margherita di Pula	12.867
103	SS 126 Sant'Antioco	12.307
98	SS 125 Olbia	11.471
49	SS 131 dcn Posada	10.927
100	SP 90 Santa Teresa di Gallura	10.304
84	Aeroporto di Elmas (12 ore)	10.195
45	SS 131 Bonorva	8.007
42	SS 131 dcn Ottana	7.803
104	SS 125 dir Arbatax (12 ore)	7.801
73	SS 125 Arzachena	7.639
74	SS 125 Palau	7.055
101	SP 34 Stintino	7.019
2	SS 387 Soleminis	6.695
57	SS 597 Oschiri	5.964
83	Aeroporto di Alghero Fertilia	5.770
1	SP 17 Terra Mala	5.419
70	SP 90 Valledoria	3.647
44	SS 129 bis Sindhia	3.410
34	SS 292 Riola Sardo	2.922
13	Nuova SS 125 San Priamo	2.604
18	SP 66 Guspini	2.335
39	SS 389 ssv Villanova Strisaili	2.237
99	SP 92 Perfugas	2.213
40	SS 125 Lotzorai	2.101
31	SS 125 Tertenia	1.994
102	SS 292 Cuglieri	1.391
81	SS 128 Nurallao	508

Fonte: PRT

In merito alla distribuzione oraria dei flussi di traffico, facendo un confronto tra i mesi invernali e quelli estivi, si può rilevare come le fasce di punta siano opposte: la mattina in inverno (7:00 – 10:00) e la sera in estate (17:00 – 20:00). In quasi tutte le sezioni poi il traffico notturno è di gran lunga superiore rispetto al periodo invernale; come già osservato

l'uso della strada nei mesi estivi è più distribuito nell'arco delle 24 ore rispetto ai mesi invernali.

L'analisi dei rilievi nella fascia del mattino (7:00 – 10:00 per le sezioni sulle strade interne e 8:00 – 11:00 per quelle costiere, al servizio dei bacini turistici) conferma le tendenze evidenziate dall'esame dei rilievi giornalieri: i flussi più consistenti si registrano in prossimità della città di Cagliari, lungo la S.S. 130 (prima dell'aeroporto) con 11.400 veicoli complessivi, lungo la S.S. 131, prima del bivio di Sestu, con 12.500 veicoli e lungo la S.S. 125 in località La Maddalena spiaggia con 6.245 veicoli totali.

L'area cagliaritana risulta l'ambito nel quale, sia nel periodo estivo che in quello invernale, si riversa la più rilevante quota di mobilità veicolare della Sardegna, sia per la concentrazione di abitanti residenti e di attività lavorative e di studio, sia per la posizione baricentrica rispetto a due importanti bacini turistici, quello della costa sud-occidentale (Pula - Domusdemaria) e quello sud-orientale (Villasimius - Costa Rey - Muravera).

Di gran lunga più contenuti risultano invece i flussi, nella stessa fascia oraria, nelle altre sezioni della rete stradale; **si registrano valori intorno ai 3.600 veicoli complessivi nei pressi dei centri urbani più importanti (Sassari e Nuoro) ed in prossimità degli accessi ai bacini turistici costieri, dei porti (Olbia in particolare) e degli aeroporti. In particolare tali valori di flusso veicolare si rilevano vicino ad Alghero, Olbia, in prossimità del bivio per porto Rotondo – Costa Smeralda (S.P. 73, circa 3.700 veicoli totali) e vicino ad Arzachena, al bivio per Porto Cervo e presso la circonvallazione di Arzachena.** La percentuale di veicoli pesanti e commerciali registrata si aggira mediamente attorno al 15 %, con punte del 31 % lungo la S.S. 597, del 26 % sulla S.S. 125 Olbia – Arzachena, e percentuali significative sulle sezioni delle strade interne (S.S. 130, S.S. 196 e S.S. 197).

Anche sui rilievi della fascia oraria del mattino è possibile effettuare un confronto con i rilievi invernali. Il numero di sezioni che coincidono è notevolmente superiore rispetto ai rilievi giornalieri, anche se come già fatto osservare il periodo di punta risulta diverso nel periodo estivo (17:00 – 20:00) rispetto al periodo invernale (7:00 – 10:00); tale confronto può comunque descrivere la differenza di impegno della rete stradale nei due periodi dell'anno. Nonostante ciò anche in questa fascia oraria (di punta del mattino per l'invernale e non di punta del mattino per il periodo estivo) si registrano flussi veicolari estivi superiori rispetto a quelli del periodo invernale.

**Gli incrementi più consistenti si rilevano nelle sezioni delle strade al servizio quasi esclusivo dei bacini turistici costieri, che in alcuni casi fanno registrare flussi veicolari quadrupli o doppi rispetto ai valori censiti nel periodo invernale.** Ad esempio sulla S.S. 133 bis tra Palau e Santa Teresa Gallura si registra un incremento del 335 %, in quanto si passa da 485 veicoli nella fascia oraria mattutina invernale a 2.188 veicoli in quella estiva; sulla S.P. 90 nei pressi di Aglientu, tra Tempio e Vignola Mare, si ha un aumento del 240 % (326 veicoli nel periodo invernale contro i 1.209 in quello estivo); sulla S.S. 200 nei pressi di Castelsardo si passa da 1.129 a 2.184 veicoli, per un incremento pari al 93 %.

Incrementi più contenuti ma comunque interessanti si rilevano sulla S.S. 195 nei pressi di Sant'Anna Arresi (+ 80 %), sulla S.S. 125 nei pressi di Tertenia (+ 54 %), sulla S.S. 131 d.c.n. presso Lula (+ 73 %), sulla S.S. 199 all'ingresso di Olbia (+ 58 %), sulla S.P. 42 tra Porto Torres e Alghero (+ 52 %), sulla S.P. 74 vicino ad Aggius (+ 79 %), sulla S.S. 125 tra Olbia e Arzachena (+ 49 %), sulla S.S. 133 nei pressi di Luogosanto (+ 43 %), all'ingresso dell'Aeroporto di Olbia – Costa Smeralda (+ 48 %) e nella strada di accesso all'Aeroporto di Cagliari – Elmas (+ 50 %).

Un ulteriore approfondimento dei dati rilevati ha riguardato l'analisi dei flussi veicolari lungo i principali itinerari stradali regionali, con particolare riferimento a quelli costieri e di integrazione fronte mare – aree interne. Anche in questo caso, come avvenuto per gli itinerari individuati per analizzare i rilievi invernali, una prima valutazione riguarda la distribuzione dei carichi lungo l'intero percorso per verificare la presenza e/o la consistenza

degli spostamenti di lunga percorrenza. Gli itinerari individuati che rientrano nella prima tipologia (itinerari costieri) sono:

- Cagliari – Tortoli via S.P. 17 per Villasimius
- Cagliari – Carbonia via SS 195 per Pula - Teulada
- Olbia - Arzachena - Santa Teresa Gallura
- Palau – Sassari attraverso la SS 133 bis, la SP 90 e la SS 200.

Nella seconda tipologia rientrano sia gli itinerari di integrazione regionale nord – sud, est – ovest e nord – est e sud – ovest che di bacino. In particolare si sono individuati gli itinerari:

- Cagliari – Porto Torres lungo la SS 131
- Olbia – Alghero lungo la SS 597 e SS 199
- Olbia – Oristano lungo la SS131 dcn
- Tortoli – Nuoro lungo la SS 387 e SS 198
- Cagliari – Carbonia lungo la SS 130

### 3.1.3.1 La mobilità

---

#### Tasso di motorizzazione

Da una rilevazione Istat "Dati Ambientali nelle città", si rileva che **il comune di Olbia rientra tra i 7 capoluoghi di provincia che nel 2008 hanno fatto registrare più di 700 vetture per mille abitanti**, superando la media nazionale che è pari a 616,7 vetture per 1000 abitanti:

Viterbo (752,3), Latina (730,7), Frosinone (714,8), **Olbia (713,0)**, Roma (706,7), Potenza (706,2), L'Aquila (700,1). Anche a **Tempio Pausania** si registra un numero elevato di vetture, pari a **609,3** per 1000 abitanti.

Tabella 1: Tasso di motorizzazione per i comuni capoluogo di provincia sardi- Anni 2004-2008 (autovetture per 1000 abitanti)

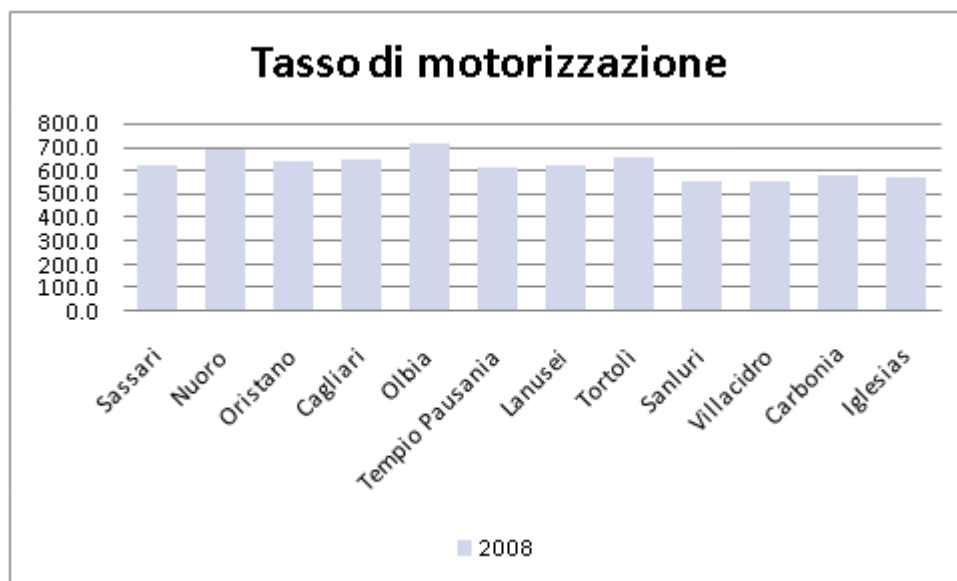
COMUNI	2004	2005	2006	2007	2008
Sassari	631.0	629.3	628.3	630.0	624.5
Nuoro	654.0	666.9	680.7	688.9	692.9
Oristano	609.6	615.3	622.2	630.7	636.5
Cagliari	637.3	641.6	650.9	657.2	650.8
Olbia	698.6	710.3	726.8	723.0	713.0
Tempio Pausania	581.8	598.9	606.7	608.5	609.3
Lanusei	559.2	571.9	594.5	612.3	624.3
Tortolì	588.9	609.8	628.0	635.8	653.7
Sanluri	501.8	512.9	532.3	537.5	550.8
Villacidro	493.2	510.7	530.3	541.9	549.3
Carbonia	525.3	542.7	560.6	570.6	577.5
Iglesias	531.3	546.8	560.4	567.1	570.4
Italia <sup>1</sup>	<b>613.1</b>	<b>615.6</b>	<b>617.3</b>	<b>615.2</b>	<b>616.7</b>

Fonte: Elaborazione su dati Istat

---

<sup>1</sup> La dicitura Italia si riferisce al complesso dei 111 comuni capoluogo di provincia.

Figura 1: Tasso di motorizzazione per i comuni capoluogo di provincia sardi- Anno 2008 (autovetture per 1000 abitanti)



Fonte: Elaborazione su dati Istat

Nel corso degli anni si è osservato un **crescente uso di motocicli**, il cui numero per mille abitanti è, per il complesso dei comuni capoluogo di provincia, pari a 124,7 (+3,7% sul 2007). Fin dal 2000 si assiste, infatti, a una maggior diffusione dei veicoli a due ruote destinati al trasporto di persone, aumentati, rispetto al 2000, del 71,0%, con una variazione media annua del +6,9%. Possono essere diversi i motivi collegati a tale incremento: la scarsa disponibilità di aree destinate alla sosta, il crescente congestionamento del traffico urbano, l'aumento delle aree per le quali è stata disposta la limitazione o l'interdizione alla circolazione dei veicoli. Tali difficoltà del trasporto privato nei capoluoghi di provincia sono confermate ancora di più dal confronto con i restanti comuni, nei quali il numero di motocicli per mille abitanti è pari a 86,8, con un aumento del 4,3% rispetto al 2007.

Nel 2008 sono 5 i comuni capoluogo di provincia con più di 200 motocicli per mille abitanti; Imperia (238,9), Livorno (237,2), Savona (220,0), Genova (216,3) e Pesaro (212,0). Villacidro (38,9 per mille abitanti) e Sanluri (37,0) presentano, al contrario, i valori più bassi dell'indicatore.

Anche tra i comuni capoluogo di provincia sardi si osserva negli anni un crescente uso di motocicli (fig.2). In particolare, nel 2008, il Comune di Olbia presenta il numero più elevato di motocicli, 103,1 per 1000 abitanti.

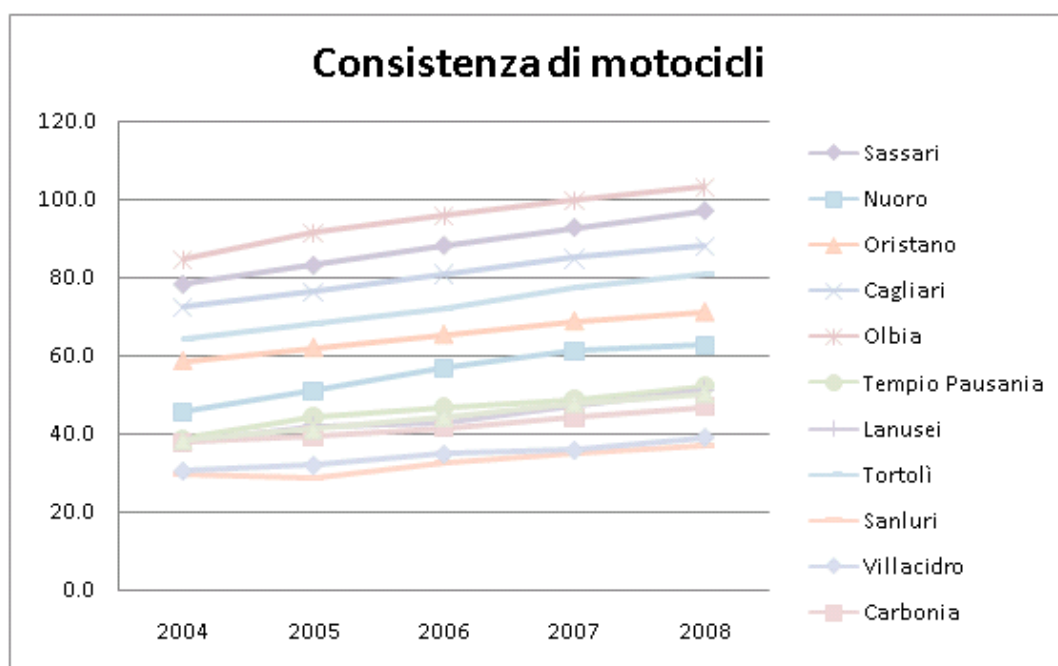


Tabella 2: Consistenza dei motocicli per i comuni capoluogo di provincia sardi - Anni 2004-2008 (motocicli per 1.000 abitanti)

COMUNI	2004	2005	2006	2007	2008
Sassari	78.3	83.2	88.3	92.9	97.1
Nuoro	45.6	51.0	56.7	61.1	62.6
Oristano	58.5	61.9	65.3	68.7	71.0
Cagliari	72.5	76.4	80.9	84.8	87.9
Olbia	84.5	91.3	95.8	99.6	103.1
Tempio Pausania	38.7	44.1	46.5	48.6	52.0
Lanusei	38.1	42.0	43.0	47.3	51.0
Tortolì	64.2	67.9	72.2	77.6	80.8
Sanluri	29.7	28.6	32.7	35.1	37.0
Villacidro	30.4	31.8	34.7	35.7	38.9
Carbonia	37.8	39.4	41.4	44.0	46.7
Iglesias	38.2	41.0	44.2	47.8	50.3
<b>Italia</b>	<b>100.3</b>	<b>107.7</b>	<b>115.1</b>	<b>120.3</b>	<b>124.7</b>

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Figura 2: Consistenza dei motocicli per i comuni capoluogo di provincia sardi - Anni 2004-2008 (motocicli per 1.000 abitanti)



Fonte: Elaborazione su dati Istat

### **Domanda di trasporto pubblico urbano**

Il **trasporto pubblico urbano** è l'insieme delle modalità di trasporto (autobus, tram, filobus, metropolitana e funicolare) che, su scala urbana, consente l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini mediante l'uso di mezzi non di proprietà. Una delle principali risposte per ridurre gli impatti ambientali e sanitari derivanti dal traffico veicolare privato consiste nell'incentivare l'uso dei diversi sistemi modali di trasporto collettivo, al fine di attrarre domanda di mobilità sottraendola alla componente individuale.

Nel 2008 i mezzi pubblici del complesso dei comuni capoluogo di provincia hanno trasportato 234,5 viaggiatori per abitante, con un incremento sul 2007 del 2,2%.

In Sardegna, Cagliari risulta essere nel 2008 il comune che nel complesso ha trasportato un numero maggiore di viaggiatori per abitante, 257,2, superando il valore della media nazionale (234,5). Il Comune di Olbia ha trasportato nel 2008 58,9 passeggeri, mentre Tempio Pausania solo 3,0.

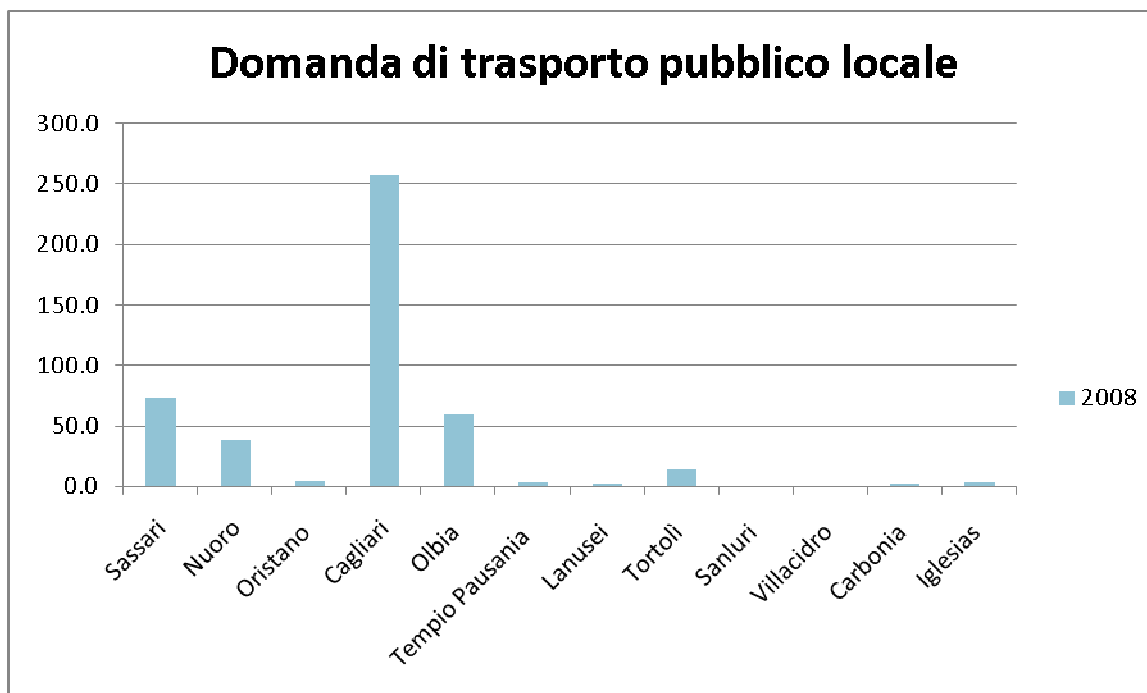
**Tabella 3: Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia sardi- Anni 2004-2008 (passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante)<sup>2</sup>**

<b>COMUNI</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Sassari</b>	75.0	74.9	76.8	76.5	72.6
<b>Nuoro</b>	36.0	37.4	37.5	39.4	38.4
<b>Oristano</b>	3.7	3.7	3.7	3.9	4.2
<b>Cagliari</b>	205.3	211.5	242.1	244.5	257.2
<b>Olbia</b>	52.4	53.0	52.4	59.2	58.9
<b>Tempio Pausania</b>	3.5	3.1	3.3	3.1	3.0
<b>Lanusei</b>	0.0	0.0	1.0	2.4	2.4
<b>Tortolì</b>	12.0	12.2	12.1	11.8	13.3
<b>Sanluri</b>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Villacidro</b>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Carbonia</b>	1.1	1.1	1.1	1.7	1.7
<b>Iglesias</b>	4.1	4.0	3.7	3.6	3.6
<b>Italia</b>	<b>212.9</b>	<b>213.9</b>	<b>218.8</b>	<b>229.5</b>	<b>234.5</b>

Fonte: Elaborazione su dati Istat

<sup>2</sup> Sono inclusi anche i passeggeri trasportati dai vaporetta

Figura 3: Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia sardi-  
Anni 2004-2008 (passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per  
abitante)



Fonte: Elaborazione su dati Istat

### 3.1.4 Il sistema ferroviario

---

La rete ferroviaria della Regione Sardegna, pur essendo ramificata nel territorio, risulta eterogenea sia dal punto di vista delle Imprese Ferroviarie che vi espletano servizio, sia dal punto di vista delle caratteristiche delle infrastrutture. Vi sono infatti tre operatori: Trenitalia, le Ferrovie Meridionali Sarde, che erogano servizio interamente attraverso autolinee urbane, extraurbane e sostitutive del servizio ferroviario (soppresso con la Legge n. 309 del 16 luglio 1974), e le Ferrovie della Sardegna, che erogano il servizio in parte attraverso autolinee urbane, extraurbane ed in parte su ferrovia. L'intera infrastruttura ferroviaria, che si sviluppa per di circa 1.100 km, non è elettrificata.

La rete nazionale gestita da Rfi, è a singolo binario ad esclusione della tratta Cagliari- Decimomannu, a doppio binario. La rete gestita dalle Ferrovie della Sardegna è a scartamento ridotto ed anch'essa interamente a trazione diesel.

Le stazioni (o fermate) abilitate al movimento di passeggeri nella rete sarda sono attualmente 49; di queste, presenziate da Trenitalia con proprio personale e con servizi all'utenza, ve ne sono solo 11: Cagliari, Serramanna, S. Gavino, Marrubiu, Oristano, Abbasanta, Macomér, Olbia, Sassari, Iglesias e Carbonia. È in atto un processo di riorganizzazione delle due società (Trenitalia per la gestione del servizio e Rfi per la gestione dell'infrastruttura), attraverso due processi che nel corso di questi ultimi anni hanno concorso a modificare anche la tradizionale struttura ingessata della holding ferroviaria nazionale operante in Sardegna:

- il telecomando generalizzato di tutte le operazioni di movimentazione treni che, precedentemente all'estensione del CTC (Centralized Traffic Control = comando centralizzato del traffico) a quasi tutta la rete, richiedevano personale in loco.
- la progressiva automazione delle operazioni di biglietteria da apposite emettitrici, la bigliettazione elettronica on-line e la vendita da punti vendita esterni autorizzati.

**Le principali stazioni della rete risultano ubicate abbastanza centralmente nel tessuto urbano e ben connesse con il sistema gommato collettivo urbano e extraurbano.**

**La stazione di Olbia, di tipo passante, è centralmente posizionata nel tessuto urbano, mentre sono carenti i sistemi di disimpegno delle due modalità di trasporto.** La linea ben si presta a realizzare sulla Golfo Aranci-Olbia un servizio di tipo navetta con una o più fermate nel centro urbano di Olbia. Ad Olbia, afferiscono 3 autolinee extraurbane, 2 vettori pubblici (Arst, Aspo); altre autolinee extraurbane private sono a 10min dalla stazione Fs.

#### I servizi ferroviari di Trenitalia

##### **I collegamenti a lunga distanza**

Tra i collegamenti di lunga distanza di interesse per la Provincia di Olbia – Tempio, si nota che:

- la **relazione Cagliari-Olbia** (≈278km in ferrovia, altrettanti su strada) è servita giornalmente da 5 collegamenti: 1 diretto e 4 con 1 cambio treno a Chilivani o Oristano. Il collegamento più veloce impiega 3h31m realizzando la velocità comm. di ≈79km/h, gli altri hanno tempi alquanto superiori, dalle 3h57m alle 4h17m.
- in **senso discendente, OL-CA, vi sono 5 collegamenti**, uno solo diretto; il più veloce impiega 3h45m (V.comm ≈74 km/h), gli altri hanno tempi compresi nel range 3h59m÷4h08m Valgono le stesse considerazioni fatte in precedenza per la relazione CA-SS; il collegamento non è competitivo con il percorso stradale effettuato con l'autovettura o con il bus. La Vcomm mediata su tutti i collegamenti (pari e dispari) è di 69km/h.

- per i **collegamenti Sassari/Olbia**, che rientrano in questa categoria di lunghe distanze non esistono treni diretti e sono necessari da uno a tre cambi treno;
- le **relazioni S. Gavino-Olbia** (228km), appoggiate alla “dorsale” hanno una numerosità di collegamenti coincidente in quantità e “qualità” con quelle della Cagliari-Sassari/Olbia;
- il **collegamento più veloce Olbia-S. Gavino** (3h9m) è inaspettatamente quello effettuato con cambio treno a Chilivani; il diretto impiega, invece, 3h20m.

Tabella 1: Quadro riepilogativo collegamenti di lunga distanza di Trenitalia

Collegamento	lunghezza [km]	treniTot/d [n°]	treni diretti/d [n°]	Treno/colleg.to +veloce [durata]	Vcomm treno/colleg.to+veloce	Vcom media tutti i treni/collegamenti
Cagliari-Sassari	254	5	3	2h 59m	84 km/h	70 km/h
Sassari-Cagliari		6	4	3h 21m	75 km/h	
Cagliari-Olbia	278	5	1	3h 31m	79 km/h	69 km/h
Olbia-Cagliari		5	1	3h 45m	74 km/h	
S. GavinoSassari	204	5	2	3h 07m	65 km/h	64 km/h
Sassari-S. Gavino		5	4	2h 46m	74 km/h	
S. Gavino-Olbia	228	5	1	3h 29m	65 km/h	64 km/h
Olbia-S. Gavino		5	1	3h 09m	72 km/h	
Iglesias-Sassari	275	5	0	4h 09m	66 km/h	59 km/h
Sassari-Iglesias		4	0	4h 16m	64 km/h	
Iglesias-Olbia	298	5	0	4h 29m	66 km/h	60 km/h
Olbia-Iglesias		4	0	4h 30m	66 km/h	
Carbonia-Sassari	287	5	0	4h 24m	65 km/h	59 km/h
Sassari-Carbonia		3	0	4h 23m	66 km/h	
Carbonia-Olbia	311	5	0	4h 44m	66 km/h	60 km/h
Olbia-Carbonia		3	0	4h 37m	67 km/h	

Nota. I collegamenti da Iglesias/Carbonia per Sassari/Olbia richiedono da min 2 a max 3 cambi treno.

Fonte: PRT

### I collegamenti di media distanza

Tra i collegamenti di media distanza di interesse per la Provincia di Olbia – Tempio, si nota che:

- sulla **Olbia-Sassari** vi sono 7 treni (4 diretti); anche in questo senso, il collegamento più veloce - 1h50m,  $V_{comm}$  63km/h - si realizza mediante cambio treno a Chilivani. Gli altri 6 collegamenti sono realizzati in tempi attorno alle 2h. L'orario è strutturato in modo da consentire il rientro in giornata con partenze ai terminali nelle prime ore del mattino (6:00-6:30) e rientri o nel pomeriggio o nella tarda serata;
- per il **collegamento Oristano-Olbia** (183km), i treni sono 5; 2 i diretti; il collegamento più veloce non è un diretto e impiega 2h32m;
- sulla **OL-OR** vi sono 5 collegamenti, 1 è diretto, il più veloce - 2h42m,  $V_{comm}$  di 68km/h - è quello che richiede un cambio treno a Chilivani; l'orario s'accorda con gli imbarchi serali delle N.T. a Olbia. Gli orari dei treni del mattino e della sera consentono il proseguo dei viaggiatori provenienti/diretti dalla/all'a nave Tirrenia.

Tabella 2: Riepilogo dei collegamenti di media distanza tra capoluoghi di provincia - Trenitalia

Collegamento	Lunghezza [km]	treniTot/d [n°]	tr. diretti/d [n°]	tr+veloc e [tempo]	Vcomm treno+v eloce	Vmedia tutti i treni
Sassari-Olbia	116	8	4	1h 43m	68 km/h	60 km/h
Olbia-Sassari		7	4	1h 50m	63 km/h	
Sassari-Oristano	159	6	5	2h 03m	77 km/h	63 km/h
Oristano-Sassari		5	3	2h 00m	79 km/h	
Oristano-Olbia	183	5	2	2h 32m	72 km/h	65 km/h
Olbia-Oristano		5	1	2h 42m	68 km/h	
Cagliari-Oristano	94	20	18	0h 57m	100 km/h	69 km/h
Oristano-Cagliari		17	17	0h 54m	105 km/h	
Iglesias-Oristano	115	14	0	1h 42m	68 km/h	52 km/h
Oristano-Iglesias		10	0	1h 37m	71 km/h	
Carbonia-Oristano	128	14	0	1h 57m	66 km/h	52 km/h
Oristano-Carbonia		10	0	1h 44m	74 km/h	

Fonte: PRT

### I collegamenti di breve distanza

Tra i collegamenti di breve distanza, attestati attorno ai 50 Km, di interesse per la Provincia di Olbia – Tempio, si notano:

- la **Olbia-G. Aranci (23km)**; a nord di Olbia (40.746ab) la linea arriva, e lì termina, all'approdo per N.T. per Civitavecchia di Golfo Aranci (1958ab) in circa 25m toccando le località turistico-costiere di Marinella e Cala Sabina; attualmente è servita da 6 coppie di treni/giorno che effettuano tre fermate intermedie. Si potrebbe studiare un servizio estivo cadenzato.
- la **Olbia-Oschiri (48km)**: a sud di Olbia la linea tocca, dopo 23km, Telti (1968ab) e Monti (2427ab, a 3km dalla linea), dopo 38km Berchidda (3177ab con stazione a 2,5km dall'abitato) e, dopo 48km, Oschiri (3749ab, con stazione eccentrica rispetto all'abitato); la tratta è servita da 9 coppie di treni che compiono la Olbia-Oschiri in 41-49m; l'offerta di collegamenti è largamente eccedente la domanda: circa 1000 posti offerti/giorno a fronte di circa 300 pax presenti. Vi sono due treni nella fascia oraria del mattino al servizio di spostamenti di tipo pendolare con Olbia.

## 4 Focus 2. Il sistema ambiente

---

Considerare l'ambiente come una risorsa diventa, oggi, un assunto da cui non è possibile prescindere, la protezione del sistema naturale permette di porre basi solide per un duraturo sviluppo territoriale e in tale direzione si presentano di seguito alcune variabili utili a definire il "peso" della risorsa ambientale all'interno del sistema economico locale.

### 4.1 Biodiversità e aree protette

---

#### 4.1.1 Natura 2000

---

**Natura 2000** è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della **Direttiva 92/43/CEE "Habitat"** per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete Natura 2000 è costituita da Zone Speciali di Conservazione (ZSC) istituite dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, e comprende anche le **Zone di Protezione Speciale (ZPS)** istituite ai sensi della **Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"**.

L'obiettivo è quello di creare una rete europea di Zone Speciali di Conservazione e Zone di Protezione Speciale destinata alla conservazione della biodiversità, denominata appunto Natura 2000.

In Italia, i SIC e le ZPS coprono complessivamente il 20% circa del territorio nazionale.

In Sardegna le prime 9 ZPS sono state istituite nel 1989 individuate nelle 8 zone Ramsar e all'interno dell'oasi del WWF di Monte Arcosu. Altre 6 sono state istituite nel 2004 con deliberazione di Giunta regionale n. 52/15 del 15.12.2004, e ulteriori 22 nel 2007 con la deliberazione di Giunta regionale n.9/17 del 7 marzo 2007 sulla base delle "IBA" (Important Birds Areas), individuate in uno studio del 1989 di "Birdlife International". Pertanto le ZPS, attualmente, risultano essere 37 per un totale di circa 296.000 ettari.

Ad oggi, secondo gli ultimi elenchi delle ZPS e dei SIC, aggiornati al 2009, (rispettivamente con Decreti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 19 giugno 2009 e del 30 marzo 2009), in Sardegna sono presenti complessivamente 121 siti Natura 2000, che coprono circa il 22% del territorio regionale.

Tabella 1: Numero, estensione totale in ettari e la percentuale rispetto al territorio complessivo regionale, rispettivamente delle ZPS, dei SIC e dell'intera rete Natura 2000 (dati aggiornati a dicembre 2009)

<b>Natura 2000 Regione Sardegna</b>			
	<b>n.siti</b>	<b>sup.(ha)</b>	<b>%</b>
<b>ZPS</b>	37	296.217	12,3
<b>SIC</b>	92	426.251	17,7
<b>Natura 2000*</b>	121	529.838	22,0

\* Il numero ed estensione dei siti Natura 2000 per Regione è stato calcolato escludendo le sovrapposizioni fra i SIC e le ZPS.

Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

A livello provinciale, si nota che la Gallura possiede una superficie molto vasta di aree sottoposte a regime di protezione ambientale.

Il territorio provinciale è interessato dalle seguenti ZPS:

- **Arcipelago de La Maddalena:** 20956 ha / 14 habitat;
- **Capo Figari e Isola Figarolo:** 4052,83 ha;
- **Area Marina Protetta Tavolara Punta Coda Cavallo:** 18.174, 71 ha;
- **Campo di Ozieri e Pianure:** 21077 ha;

<b>Nome area</b>	<b>Comuni interessati</b>	<b>Superficie ha</b>	<b>Codice identificativo</b>
<b>Parco Nazionale Arcipelago La Maddalena</b>	La Maddalena	20.956,225	ITB013017
<b>Area Marina Protetta Tavolara Punta Coda Cavallo</b>	Olbia, Loiri Porto San Paolo, San Teodoro	18.174,71	ITB023019
<b>Capo Figari e Isola Figarolo</b>	Golfo Aranci	4,053,00	ITB013018
<b>Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri</b>	Oschiri, Berchidda	21,077,00	ITB013048



Per quanto riguarda i SIC, il territorio provinciale è interessato al suo interno da:

- **SIC Monte Russu:** 1971 ha/16 habitat;
- **SIC Stagno di San Teodoro:** 816 ha/10 habitat;
- **SIC Monte Limbara:** 16588 ha/9 habitat;
- **SIC Campo di Ozieri e Pianure:** 20437 ha/1 habitat;
- **SIC Capo Figari e Isola Figarolo:** 851 ha/11 habitat;
- **SIC Capo Testa:** 1217 ha/9 habitat;
- **SIC Foci del Coghinis:** 2267 ha/ 7 habitat;
- **SIC Isola Rossa - Costa Paradiso:** 5409 ha/16 habitat;
- **SIC Isole Tavolara, Molara, Molarotto:** 3764 ha /15 habitat;
- **SIC La Maddalena:** 20955 ha/15 habitat;

Nella tabella che segue, si mostrano i comuni e/o le frazioni della Provincia che insistono sui SIC:

Nome area	Comuni interessati	Superficie ha	Codice identificativo
<b>Parco Nazionale Arcipelago La Maddalena</b>	La Maddalena	20.956,225	ITB013017
<b>Area Marina Protetta Tavolara Punta Coda Cavallo</b>	Olbia, Loiri Porto San Paolo, San Teodoro	18.174,71	ITB023019
<b>Capo Figari e Isola Figarolo</b>	Golfo Aranci	4,053,00	ITB013018
<b>Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri</b>	Oschiri, Berchidda	21,077,00	ITB013048
<b>Stagno di San Teodoro</b>	San Teodoro	816,314	ITB010011
<b>Capo Testa</b>	Santa Teresa Gallura	1.216,571	ITB010007

<b>Monte Russu</b>	Aglientu e Santa Teresa Gallura	1.971,380	ITB010006
<b>Isola Rossa – Costa Paradiso</b>	Trinità d'Agultu e Vignola	5.409,599	ITB012211
<b>Foci del Coghinas</b>	Badesi e Trinità d'Agultu e Vignola	2.267,272	ITB010004
<b>Monte Limbara</b>	Tempio, Calangianus, Oschiri e Berchidda	16.588,785	ITB011109

#### 4.1.2 Il Parco nazionale

Con riferimento ai Parchi Nazionali, il territorio della Provincia di Olbia-Tempio può vantare la presenza del **Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena**.

Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena è un parco geomarino; si estende su una superficie - tra terra e mare - superiore ai 12.000 ettari con ben 180 chilometri di coste. Comprende tutte le isole e gli isolotti appartenenti al territorio del Comune di La Maddalena.

<b>CARTA D'IDENTITÀ</b>	
<b>Superficie a terra (ha)</b>	5.100,00
<b>Superficie a mare (ha)</b>	15.046,00
<b>Regioni</b>	Sardegna
<b>Province</b>	Olbia-Tempio
<b>Comuni</b>	La Maddalena
<b>Provv.ti istitutivi</b>	LN 10 4/01/1994
<b>Elenco Ufficiale AP</b>	EUAP0018

Fonte: Regione Sardegna

### 4.1.3 Le aree marine protette

---

L'**Area Marina Protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo**, istituita nel 1997 con decreto del Ministero dell'Ambiente, costituisce l'unica area marina presente sul territorio provinciale. Essa ricomprende circa 15.000 ettari di mare e i territori costieri dei comuni di Olbia, Loiri Porto San Paolo e San Teodoro. Gli stessi enti ne costituiscono il Consorzio di Gestione.

Nel 2007 ha ottenuto il riconoscimento di ASPIM (Area Specialmente Protetta d'Importanza Mediterranea) e comprende nel suo interno lo Stagno di San Teodoro e l'Isola di Tavolara, Molara e Molarotto.

<b>CARTA D'IDENTITÀ</b>	
<b>Superficie a mare (ha)</b>	15.357,00
<b>Regioni</b>	Sardegna
<b>Province</b>	Olbia-Tempio
<b>Comuni</b>	Loiri Porto San Paolo, Olbia, San Teodoro
<b>Provv.ti istitutivi</b>	DMAMB 12/12/1997 - DM 28/11/01
<b>Elenco Ufficiale AP</b>	EUAP0952

Fonte: Regione Sardegna

## 4.2 I rifiuti urbani

---

Come illustrato nell'ambito della premessa, al fine di pervenire ad un quadro attendibile dei principali indicatori che possono influenzare le politiche di sviluppo della Provincia di Olbia – Tempio, laddove non siano disponibili dati attendibili di ultimo aggiornamento si provvede a fare riferimento alle analisi dello stato di fatto contenute nei principali e più recenti strumenti di pianificazione e programmazione che insistono sull'area territoriale di riferimento.

Nell'ambito dell'analisi della produzione dei rifiuti urbani nella Provincia di Olbia Tempio si è fatto ricorso ai dati pubblicati dall'Osservatorio sui Rifiuti, che fa capo all'Assessorato della difesa dell'Ambiente della Regione Autonoma della Sardegna ed elaborati nell'ambito del *Documento di scoping* del redigendo Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti Urbani di Olbia-Tempio.

Si riportano di seguito i principali indicatori che possono risultare indispensabili per la calibrazione del processo di pianificazione strategica provinciale in merito al settore ambientale.

I dati di seguito presentati fanno riferimento ad un arco temporale di quattro anni che va dal 2005 al 2008.

### **La produzione totale di rifiuti solidi urbani**

I dati considerati relativi agli anni 2005 – 2008 si riferiscono alla produzione totale di rifiuti urbani e assimilati e comprendono tutte le categorie di rifiuti gestiti dal servizio pubblico di igiene urbana, ed in particolare:

- rifiuti urbani e assimilati indifferenziati, destinati a smaltimento;
- rifiuti ingombranti (mobili, divani, ecc.);
- residui dello spazzamento stradale;
- verde pubblico (gli sfalci e le potature);
- rifiuti cimiteriali;
- rifiuti riciclabili avviati a recupero e riciclo;
- rifiuti pericolosi quali pile, farmaci, toner.

A partire dall'anno 2005 sono disponibili anche i dati stimati relativi al contributo fornito alla produzione di rifiuti urbani dalla popolazione residente e quello attribuibile invece agli abitanti stagionali. Nei comuni di Arzachena, Golfo Aranci, Palau, Santa Teresa Gallura, Aglientu, San Teodoro, Trinità d'Agultu e Vignola la componente attribuita agli abitanti non residenti costituisce più del 50% della produzione totale.

Nella tabella che segue si riportano i dati relativi alla produzione totale di rifiuti solidi urbani nella Provincia di Olbia – Tempio Pausania, per il periodo 2005 – 2008, con il dettaglio dei singoli Comuni.

**Tabella 1: Produzione totale di rifiuti solidi urbani nella Provincia di Olbia – Tempio, anni 2005 - 2008**

Produzione totale rifiuti (t/anno)					
N°	comune	2005	2006	2007	2008
1	Aggius	780,900	806,680	666,481	599,719
2	Aglientu	1.582,731	1.665,590	1.573,002	2.030,361
3	Alà dei Sardi	900,245	873,120	954,510	930,640
4	Arzachena	14.771,740	15.277,140	13.352,718	13.866,785
5	Badesi	1.458,860	1.431,490	1.394,720	1.587,887
6	Berchidda	1.165,820	1.137,163	1.117,840	1.188,910
7	Bortigiadas	324,640	315,620	343,086	376,443
8	Buddusò	1.736,740	1.811,440	1.797,940	1.757,890
9	Budoni	5.315,680	5.692,560	5.926,200	5.972,470
10	Calangianus	1.902,240	1.884,390	1.700,843	1.584,215
11	Golfo Aranci	3.329,921	3.496,480	3.774,760	3.756,699
12	La Maddalena	9.552,134	9.575,860	8.876,631	8.660,036
13	Loiri Porto San Paolo	2.240,060	2.215,040	2.524,240	2.489,300
14	Luogosanto	769,160	765,220	862,188	950,332
15	Luras	1.023,740	1.009,320	1.027,255	926,824
16	Monti	1.131,160	1.053,680	1.093,250	1.080,725
17	Olbia	38.022,178	44.719,475	52.254,496	56.171,363
18	Oschiri	1.457,961	1.345,310	1.014,209	1.118,260
19	Padru	991,210	1.029,380	1.046,780	845,350
20	Palau	6.063,310	6.469,500	6.314,370	6.355,345
21	San Teodoro	6.940,440	7.065,616	7.321,420	7.611,550
22	Santa Teresa Gallura	5.980,055	6.272,610	6.442,560	6.416,885
23	Sant'Antonio di Gallura	808,600	799,700	857,360	602,470
24	Telti	880,560	919,880	921,240	1.091,842
25	Tempio Pausania	6.757,528	6.519,325	6.181,504	6.608,230
26	Trinità d'Agultu e Vignola	2.373,000	2.504,058	2.502,860	2.560,892
	<b>Totale</b>	<b>118.260,613</b>	<b>126.655,647</b>	<b>131.842,463</b>	<b>137.141,423</b>
	<b>variazione %</b>		<b>7,10%</b>	<b>4,10%</b>	<b>4,02%</b>

Fonte: Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

La produzione totale dell'intera provincia nell'anno 2008 anno ha raggiunto le **137.141,42 tonnellate**, con un incremento del 4,02% rispetto alla produzione registrata nel 2007.

La produzione più cospicua risulta essere ancora quella del Comune capoluogo **Olbia**, che con un aumento di quasi 4000 tonnellate (+7,50%) ha influito significativamente sul trend provinciale. I **maggiori incrementi percentuali** rispetto all'anno precedente, si sono osservati nei **Comuni di Aglientu** (+29,08%), di **Telti** (+18,52%), e **Badesi** (+ 13,85%).

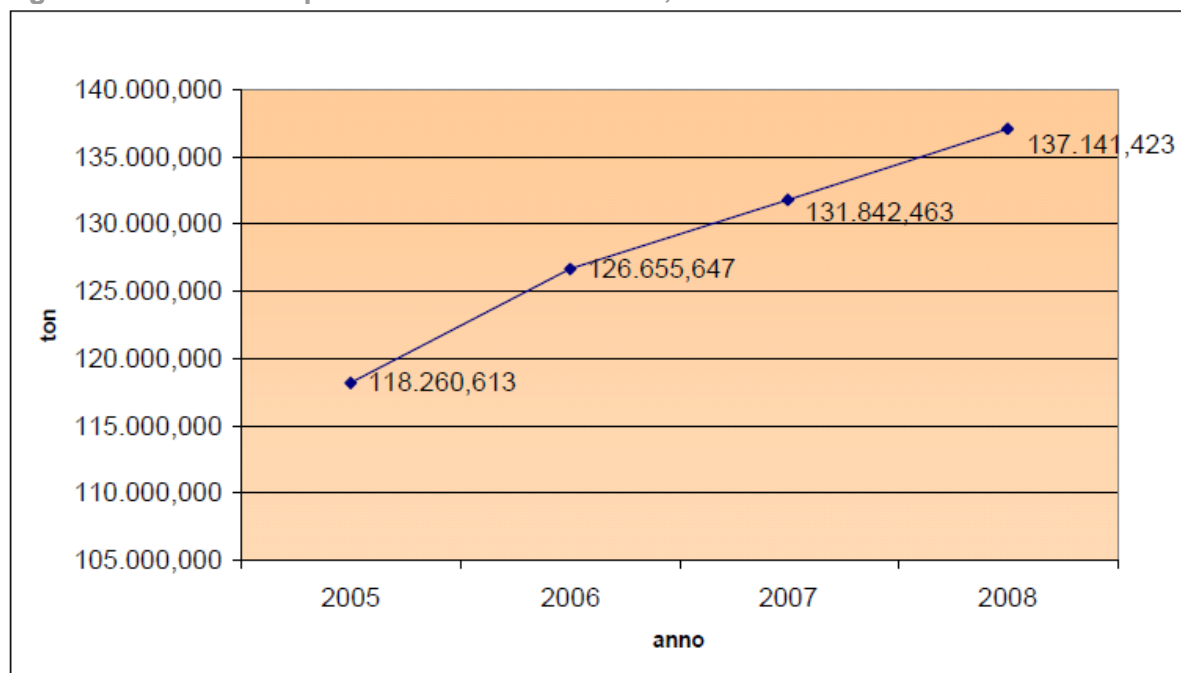
Va rilevato un dato particolarmente interessante: quasi la metà dei Comuni della Provincia di Olbia Tempio (12 su 26) nel 2008 hanno fatto registrare una riduzione della produzione di rifiuti; si segnalano in particolare , i Comuni di Sant'Antonio di Gallura con una riduzione del 29,73%, Padru del 19,24%, Aggius del 10,02% e Luras del 9,78%.

L'incremento annuo maggiore nel quadriennio considerato si è registrato nell'anno 2006, che ha visto crescere la produzione del 7,10% rispetto all'anno precedente.

Analizzando le singole realtà comunali, l'incremento maggiore del periodo 2005 – 2008, si è avuto nel Comune di Olbia dove la produzione totale di rifiuti è aumentata complessivamente del 39,47%; il Comune di Oschiri invece ha visto decrescere la produzione del 28,54%.

Il grafico che segue pone in evidenza il trend di crescita della produzione di rifiuti nel periodo 2005 – 2008.

Figura 1: Andamento produzione totale di rifiuti, anni 2005 - 2008



Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

Per una migliore comprensione delle dinamiche di produzione dei rifiuti può risultare utile un'analisi comparativa dei flussi di rifiuti indifferenziati generati da abitanti residenti e da abitanti stagionali. A questo proposito nella tabella che segue si riportano i dati relativi alla produzione di rifiuto indifferenziato dei Comuni della Provincia Olbia – Tempio Pausania, disaggregati in due componenti: la produzione stimata per gli abitanti fluttuanti/stagionali, e quella stimata per gli abitanti residenti.

I dati evidenziano come **il contributo alla produzione di rifiuto indifferenziato attribuita agli abitanti fluttuanti costituisca quasi il 50% di quello attribuito ai residenti nel 2005**, per poi scendere a circa il 40% nel 2007 e tornare a crescere leggermente nel 2008 (41,66%).

E' inoltre interessante osservare come **i due flussi abbiano un andamento analogo nel periodo osservato: entrambi infatti decrescono di anno in anno, mentre le percentuali di raccolta differenziata aumentano.**

Tabella 2: Produzione rifiuti indifferenziati generati da abitanti fluttuanti e residenti, anni 2005 - 2008

Rifiuti indifferenziati	2005		2006		2007		2008	
	da abitanti fluttuanti (t/anno)	da abitanti residenti (t/anno)	da abitanti fluttuanti (t/anno)	da abitanti residenti (t/anno)	da abitanti fluttuanti (t/anno)	da abitanti residenti (t/anno)	da abitanti fluttuanti (t/anno)	da abitanti residenti (t/anno)
Aggius	0,000	780,900	0,000	587,580	0,000	403,620	14,680	318,120
Aglientu	926,874	609,806	837,800	458,280	916,700	461,080	954,780	550,320
Alà dei Sardi	0,000	866,760	0,000	855,920	0,000	913,040	0,000	909,130
Arzachena	7.952,280	6.697,440	7.107,240	8.002,680	3.690,608	5.029,152	4.118,030	4.264,200
Badesi	614,440	824,720	416,990	1.431,490	481,224	611,966	579,000	532,840
Berchidda	0,000	1.165,820	18,755	752,945	25,569	736,451	30,124	707,136
Bortigiadas	0,000	324,640	0,000	237,490	0,000	212,110	29,310	219,180
Buddusò	0,000	1.736,740	0,000	1.811,440	0,000	1.797,940	0,000	1.754,390
Budoni	2.744,364	2.528,016	2.793,760	2.665,360	2.643,240	2.743,800	2.988,980	2.628,060
Calangianus	0,000	1.902,240	0,000	1.424,420	49,100	975,000	34,680	898,600
Golfo Aranci	1.997,780	1.258,620	2.157,780	1.133,680	1.840,580	1.636,280	1.311,793	1.457,057
La Maddalena	2.365,264	7.031,376	2.102,020	6.707,200	1.418,700	5.478,640	1.003,324	5.372,246
Loiri Porto San Paolo	432,270	1.289,230	698,660	840,760	761,366	948,754	761,050	734,360
Luogosanto	0,000	769,160	0,000	574,550	23,019	548,891	35,950	539,080
Luras	0,000	1.023,740	0,000	762,180	24,886	594,764	15,490	537,040
Monti	0,000	1.069,160	0,000	886,000	0,000	889,900	0,000	820,800
Olbia	7.521,232	26.461,248	6.465,608	26.654,352	6.719,760	29.592,000	7.137,416	30.157,584
Oschiri	0,000	1.422,920	0,000	1.241,580	0,000	592,060	0,000	681,660
Padru	0,000	979,220	0,000	1.013,880	0,000	1.040,940	0,000	560,540
Palau	2.914,320	2.341,320	2.571,880	1.938,780	2.099,536	1.917,024	1.650,620	1.896,180
San Teodoro	4.600,500	2.258,280	4.185,460	2.771,760	3.911,700	3.190,880	3.371,439	3.805,011
Santa Teresa Gallura	3.092,240	2.532,840	2.889,580	2.399,640	2.293,880	2.724,240	2.246,460	2.409,990
Sant'Antonio di Gallura	0,000	784,480	16,860	747,600	16,156	748,824	13,850	307,950
Telti	0,000	848,960	0,000	826,280	0,000	797,520	16,506	880,964
Tempio Pausania	0,000	6.239,940	0,000	4.772,610	0,000	3.445,830	237,760	3.081,760
Trinità d'Agultu e Vignola	1.370,632	903,648	1.413,716	988,224	1.217,361	1.181,349	1.368,110	992,700
<b>Totale Provincia Olbia-Tempio</b>	<b>36.532,196</b>	<b>74.651,224</b>	<b>33.676,109</b>	<b>72.486,681</b>	<b>28.133,386</b>	<b>69.212,054</b>	<b>27.919,352</b>	<b>67.016,898</b>
<b>contributo % fluttuanti/residenti</b>	<b>48,94%</b>		<b>46,46%</b>		<b>40,65%</b>		<b>41,66%</b>	

Fonte: Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

In termini di produzione pro-capite dei rifiuti, si evidenzia ancora una volta il peso del flusso turistico sulla produzione di rifiuti.

Tabella 3: Produzione pro-capite, anni 2005 - 2008

Produzione pro capite (kg/ab anno)					
N°	Comune	2005	2006	2007	2008
1	Aggius	474	493	406	365
2	Aglientu	1.406	1.455	1.341	1.695
3	Alà dei Sardi	465	456	492	477
4	Arzachena	1.262	1.264	1.070	1.076
5	Badesi	784	773	741	839
6	Berchidda	384	382	377	400
7	Bortigiadas	379	380	418	459
8	Buddusò	425	446	445	436
9	Budoni	1.219	1.252	1.256	1.241
10	Calangianus	416	419	379	356
11	Golfo Aranci	1.509	1.501	1.616	1.578
12	La Maddalena	833	839	761	731
13	Loiri Porto San Paolo	893	805	879	841
14	Luogosanto	422	409	454	498
15	Luras	390	386	384	343
16	Monti	454	420	439	437
17	Olbia	789	892	1.004	1.046
18	Oschiri	394	373	283	316
19	Padru	470	483	490	392
20	Palau	1.574	1.646	1.465	1.436
21	San Teodoro	1.947	1.804	1.821	1.836
22	Santa Teresa Gallura	1.301	1.300	1.275	1.236
23	Sant'Antonio di Gallura	502	496	517	358
24	Telti	447	454	445	507
25	Tempio Pausania	483	464	435	464
26	Trinità d'Agultu e Vignola	1.172	1.198	1.173	1.183
	<b>Media Provincia</b>	<b>822</b>	<b>859</b>	<b>871</b>	<b>889</b>

Fonte: Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

Nel 2008 si è raggiunto il valore medio provinciale di 889 kg/ab\*anno, pari ad un incremento del 2,02% rispetto all'anno precedente. **L'incremento percentuale rilevato rispetto al 2007 (+ 2,02%) risulta circa la metà di quello relativo alla produzione totale di rifiuti (+ 4,02%); tale dato si giustifica analizzando la variazione della popolazione provinciale residente: essa infatti ha subito un incremento del 1.96% dal 2007 al 2008**, passando cioè dai 151.346,00 ai 154.319,00 abitanti totali, mitigando così l'incremento del dato di produzione pro capite rispetto a quello di produzione totale.



Tabella 4: Variazione annua della produzione totale, della popolazione e della produzione pro-capite, anni 2005 - 2008

	2005	2006	2007	2008
Produzione totale (t/anno)	118.261	126.656	131.842	137.141
variazione annua %		7,10%	4,10%	4,02%
Abitanti	143.921	147.387	151.346	154.319
variazione annua %		2,41%	2,69%	1,96%
Produzione pro capite (kg/abxanno)	822	859	871	889
variazione annua %		4,54%	1,41%	2,02%

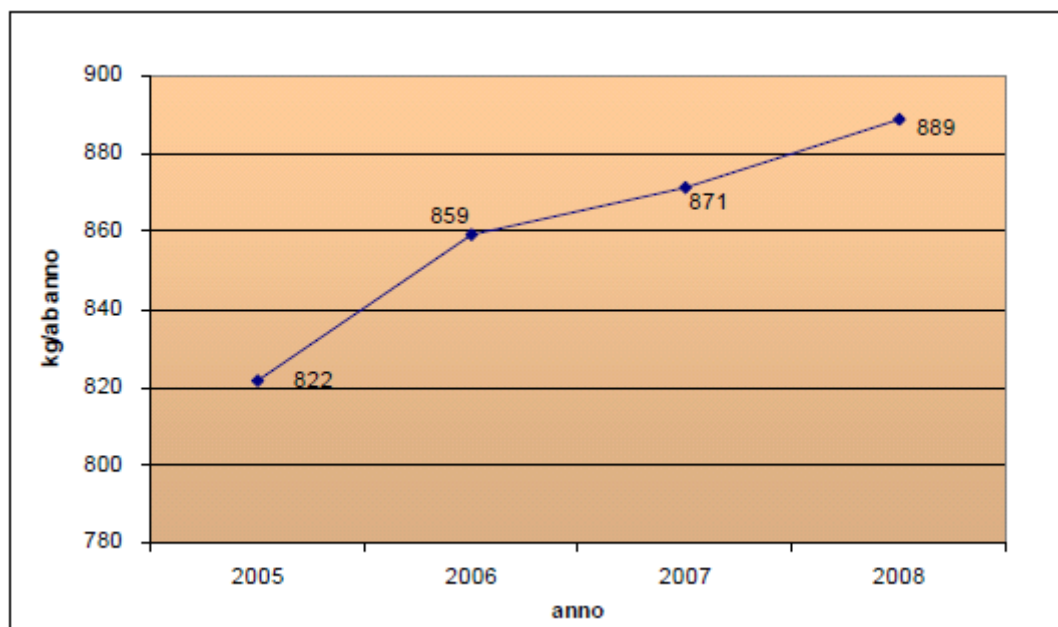
Fonte: Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

Il Comune di San Teodoro detiene il primato della produzione pro capite con ben 1.836 kg/ab\*anno, seguito da Aglientu con 1.695 kg/ab\*anno, Golfo Aranci con 1.578 kg/ab\*anno, Padru con 1.436 kg/ab\*anno, Budoni con 1.241 kg/ab\*anno.

L'incremento maggiore della produzione pro capite si è osservato nel Comune di Aglientu con un +26,38% rispetto al dato del 2007; la contrazione di maggior rilievo si è invece registrata a Sant'Antonio di Gallura con un -30,81%. I capoluoghi di provincia Olbia e Tempio Pausania hanno registrato aumenti rispettivamente del 4,21% e 6,76% della produzione pro capite.

I dati riportati evidenziano situazioni analoghe per tutti gli anni esaminati, nei quali le **produzioni pro capite permangono elevate per i comuni costieri ad elevato flusso turistico, e risultano viceversa contenute per i piccoli comuni dell'entroterra.**

Figura 2: Andamento produzione pro-capite anni 2005 - 2008



Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

### La raccolta differenziata

Partendo dai dati forniti dall'Osservatorio sui Rifiuti della Regione Sardegna, sono stati calcolati i valori assoluti e percentuali di raccolta differenziata raggiunti nei comuni della Provincia di Olbia Tempio e ne è stata studiata l'evoluzione per il periodo 2005 – 2008.

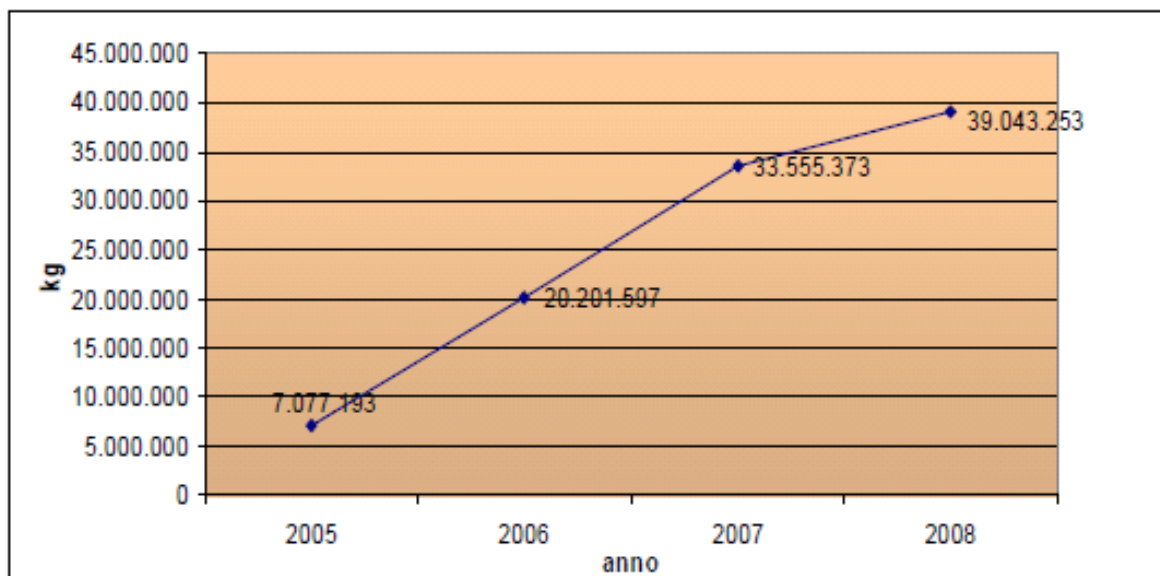
Tabella 5: Raccolta differenziata %, anni 2005 - 2008

Raccolta differenziata %					
N°	comune	2005	2006	2007	2008
1	Aggius	0,00%	21,58%	39,05%	43,25%
2	Aglientu	2,91%	20,31%	12,26%	25,12%
3	Alà dei Sardi	3,72%	1,97%	4,34%	2,31%
4	Arzachena	0,83%	1,09%	33,98%	39,50%
5	Badesi	1,35%	22,98%	21,42%	29,73%
6	Berchidda	0,00%	32,14%	31,83%	37,99%
7	Bortigiadas	0,00%	22,70%	37,56%	32,97%
8	Buddusò	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%
9	Budoni	0,81%	4,10%	9,02%	5,95%
10	Calangianus	0,00%	22,28%	39,57%	40,39%
11	Golfo Aranci	2,21%	5,86%	6,77%	19,84%
12	La Maddalena	1,63%	7,99%	22,30%	26,38%
13	Loiri Porto San Paolo	23,15%	30,50%	32,25%	39,93%
14	Luogosanto	0,00%	22,80%	33,32%	37,92%
15	Luras	0,00%	22,36%	39,47%	39,37%
16	Monti	5,48%	15,91%	18,60%	24,05%
17	Olbia	10,62%	24,69%	29,91%	29,51%
18	Oschiri	2,40%	7,54%	40,59%	35,48%
19	Padru	1,21%	1,31%	0,56%	33,69%
20	Palau	13,32%	30,28%	36,39%	44,19%
21	San Teodoro	1,18%	1,53%	2,68%	5,72%
22	Santa Teresa Gallura	5,94%	15,04%	22,11%	27,43%
23	Sant'Antonio di Gallura	2,98%	4,41%	10,77%	46,59%
24	Telti	3,59%	10,18%	13,43%	17,80%
25	Tempio Pausania	7,66%	23,19%	37,77%	42,96%
26	Trinità d'Agultu e Vignola	4,16%	2,52%	2,92%	5,60%
	<b>Media Provincia</b>	<b>5,98%</b>	<b>15,95%</b>	<b>25,45%</b>	<b>28,47%</b>
	<b>Incremento annuo (%)</b>	<b>21,05%</b>	<b>166,53%</b>	<b>59,57%</b>	<b>11,86%</b>

Fonte: Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

Nella Provincia di Olbia – Tempio Pausania, come evidenziato nella tabella precedente, **la raccolta differenziata ha seguito un trend positivo di crescita per tutto il periodo 2005 – 2008, partendo da una media provinciale pari al 5,98% nel 2005 per attestarsi al 28,47% nel 2008**; tuttavia **i diversi Comuni hanno visto crescere in maniera assai diversa questo parametro**: si noti infatti come il Comune di Oschiri nel 2007 avesse già raggiunto il 40% di raccolta differenziata, imitato nel 2008 da altri 5 Comuni (Aggius, Calangianus, Palau, Sant'Antonio di Gallura e Tempio Pausania), mentre altre realtà della Provincia sono rimaste praticamente a livelli assai modesti (si vedano i casi di Alà dei Sardi, 2,31%, e Buddusò, 0,2%).

Figura 3: Andamento raccolta differenziata Provincia di Olbia – Tempio Pausania, anni 2005 - 2008



Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

Il grafico mette in risalto la **crescita in valore assoluto della raccolta differenziata nel quadriennio**: all'aumento costante delle raccolte differenziate registrato nel periodo 2005-2007 (circa +13.000 t/anno) ha fatto seguito nel 2008 un aumento più limitato (+5.500 t).

Analizzando nel dettaglio le diverse raccolte differenziate avviate nel circuito dei RSU, **risulta rilevante il dato relativo alla raccolta degli scarti verdi biodegradabili**: nel 2008 sono state infatti raccolte 16.237,73 tonnellate di questo flusso di rifiuti, che rappresentano ben il 41,59% dei rifiuti raccolti in maniera selettiva – con il caso particolarmente significativo del Comune di Olbia in cui ai rifiuti verdi va attribuito ben il 79% del dato delle raccolte differenziate totali.

**Non considerando nel calcolo della percentuale di raccolta differenziata il contributo degli scarti verdi, i risultati sarebbero tutt'altro che confortanti: la percentuale provinciale di raccolta differenziata per il 2008 risulterebbe infatti pari al 16,63%.**

Tabella 6: Confronto % raccolta differenziata con e senza scarto verde

Anno	Scarto verde (ton)	% RD con scarto verde	% RD senza scarto verde
2006	9.119,881	15,95%	8,75%
2007	14.448,215	25,45%	14,49%
2008	16.237,735	28,47%	16,63%

Confronto % raccolta differenziata con e senza scarto verde

Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio sui Rifiuti, Regione Sardegna

## Il sistema impiantistico

Nel territorio provinciale risultano attivi i seguenti impianti:

- **2 impianti di trattamento meccanico/biologico (TMB) dei rifiuti indifferenziati** per la produzione di frazione secca e biostabilizzato:
  - **Loc. Spiritu Santu (Olbia)**, di proprietà e gestito da CIP Gallura (ex Cines – Consorzio Industriale Nord Est Sardegna);
  - **Tempio Pausania**, di proprietà dell'Unione dei Comuni "Alta Gallura" e gestito dall'ATI Gesenu – Secit;
- **1 discarica per rifiuti urbani in Loc. Spiritu Santu (Olbia)**, di proprietà e gestita da CIP Gallura (ex Cines – Consorzio Industriale Nord Est Sardegna);
- **1 impianto di compostaggio della frazione organica da raccolta differenziata, Tempio Pausania**, di proprietà dell'Unione dei Comuni "Alta Gallura" e gestito dall'ATI Gesenu – Secit facente parte dell'impianto di TMB sopra indicato;
- **2 impianti di compostaggio dei rifiuti verdi da raccolta differenziata** (verde pubblico e privato):
  - **Loc. Spiritu Santu (Olbia)**, di proprietà e gestito dalla Società Sarda Compost;
  - **San Teodoro**, nell'area del depuratore comunale dei reflui civili, gestito alla ditta Puliedil;
- **2 impianti di valorizzazione delle frazioni secche da raccolta differenziata** (vetro, plastica e carta/cartone), entrambi contigui agli impianti di TMB sopra riportati:
  - **Loc. Spiritu Santu (Olbia)**, di proprietà e gestito da CIP Gallura (ex Cines – Consorzio Industriale Nord Est Sardegna);
  - **Tempio Pausania**, di proprietà dell'Unione dei Comuni "Alta Gallura" e gestito dall'ATI Gesenu – Secit.

**L'impianto TMB di Olbia (Loc. Spiritu Santu)** è dotato di fossa tradizionale a 3 settori con sistema di movimentazione mediante carroponete e benna a polipo (gruista in cabina isolata e pressurizzata). E' costituito da due linee differenti di selezione che adottano alcune differenze impiantistiche, comunque dotate entrambe di triturazione (mediante mulini a martelli), deferrizzazione, vagliatura (una linea con vaglio rotante e l'altra con vaglio a dischi), di potenzialità complessiva nominale di 108.000 t/anno. Il sopravaglio è inviato alla contigua discarica mediante l'impiego di una pressa o di bilici del tipo walkingfloor.

La biostabilizzazione è invece costituita da una miscelazione con fanghi di depurazione in testa alla linea di processo, sezione ACT per 30 giorni in capannone chiuso (tenuto in depressione) con insufflazione di aria e rivoltamento con pala gommata. Il trattamento dell'aria estratta viene realizzato mediante biofiltri in 4 sezioni ubicati in celle chiuse del medesimo capannone e tenute anch'esse in depressione. La potenzialità complessiva nominale è di 24.000 t/anno.

**L'impianto TMB di Tempio Pausania** è dotato di fossa tradizionale a 2 settori con sistema di movimentazione mediante carroponete e benna a polipo (gruista in cabina isolata e pressurizzata). E' costituito da una linea di selezione dotata di deferrizzazione, vaglio rotante con tre vagli (sopravaglio di primo stadio, sopravaglio di secondo stadio e sottovaglio) e coltelli rompiscacco (mediante mulini a martelli), di potenzialità complessiva nominale di 30.000 t/anno. Il sopravaglio è inviato alla discarica di Ozieri-Chilivani (esterna al bacino provinciale) mediante l'impiego di bilici del tipo walking-floor.

La biostabilizzazione è invece composta da una miscelazione con fanghi di depurazione in testa alla linea di processo, sezione ACT per 30 giorni in capannone chiuso (tenuto in depressione) con insufflazione di aria e rivoltamento con carroponete rivolta cumuli a coclee

(tecnologia Secit). Il trattamento dell'aria estratta viene realizzato mediante primo stadio con scrubber a umido e secondo stadio costituito da biofiltri in 2 sezioni ubicati all'aperto in elementi prefabbricati. La potenzialità complessiva nominale è di 17.700 t/anno.

**La discarica di Olbia (Loc. Spiritu Santu)** è al servizio non solo dell'attiguo impianto TMB ma di tutto il bacino della Provincia di Olbia – Tempio. Essa è contigua alla vecchia discarica comunale, oggetto di bonifica, ed è del tipo parzialmente in rilevato. La discarica è dotata di: pozzi spia per il monitoraggio sottotelo; un canale perimetrale di raccolta delle acque di precipitazione; pozzi di convergenza esterni della rete di drenaggio e trasporto del percolato; rete di captazione e trasporto del biogas con un sistema tradizionale di pozzi che convergono a un impianto di recupero energetico mediante la combustione dello stesso in un motore Jenbacher. Il percolato estratto viene inviato al trattamento mediante autobotti presso impianto di depurazione esterno.

**L'impianto di compostaggio di Tempio Pausania** è costituito da una parte dedicata del capannone dell'impianto di biostabilizzazione. Per la gestione è disponibile un biotrituratore. La raffinazione avviene in capannone attiguo, dotato di sistema di raffinazione multistadio (con vagliatura finale a due tagli) e separatore a ciclone. Il compost maturato viene attualmente depositato sulla pavimentazione industriale all'aperto. La potenzialità complessiva nominale è di 22.500 t/anno.

**Gli impianti di compostaggio della frazione verde di Olbia (Loc. Spiritu Santu) e San Teodoro** utilizzano il principio del processo in cumuli all'aperto (l'impianto di San Teodoro, che è autorizzato a trattare anche i fanghi provenienti dall'adiacente impianto di depurazione, ha anche un primo stadio di maturazione con insufflazione di aria all'interno di una sezione a guisa di serra), con rivoltamento mediante pala gommata. Entrambi gli impianti sono dotati di biotrituratore, miscelatore e vaglio per la raffinazione del compost.

Le potenzialità complessive nominali sono rispettivamente di 15.000 t/anno e di 4.700 t/anno.

**L'impianto di valorizzazione della frazione secca da raccolta differenziata di Olbia (Loc. Spiritu Santu)** attualmente è poco utilizzato. E' costituito da un'area pavimentata scoperta, in cui sono ubicati contenitori vari e presse ed in cui viene stoccata la carta pressata ed imballata in fascette metalliche.

**L'impianto di valorizzazione della frazione secca da raccolta differenziata di Tempio Pausania** è costituito da un'area pavimentata coperta, in cui sono ubicati: tramoggia a Provincia di Olbia Tempio.

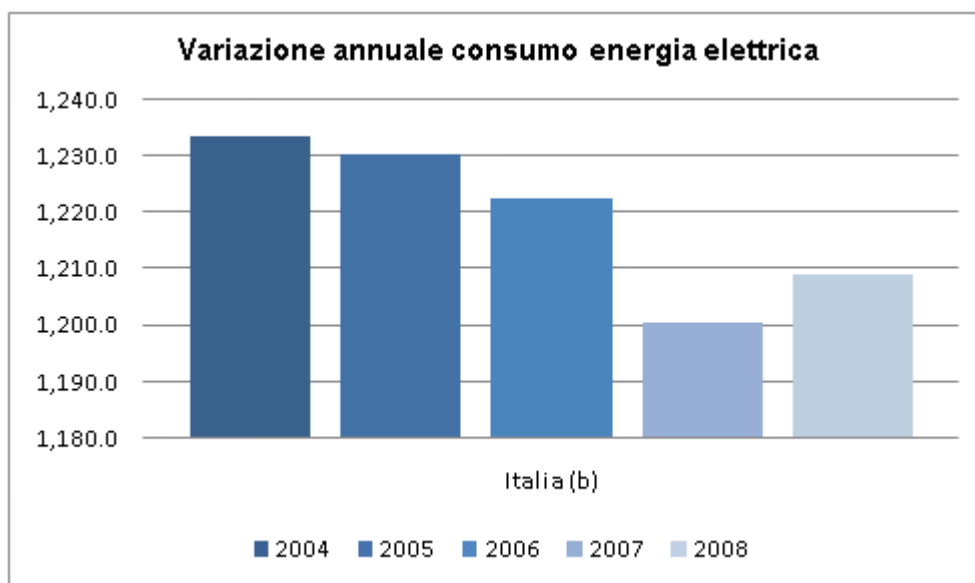
### 4.3 L' energia

---

L'analisi dei consumi di energia elettrica consente di stimare ed individuare il fabbisogno energetico di un territorio.

Nel 2008, il consumo pro capite di energia elettrica per uso domestico su 111 comuni capoluogo di provincia è diminuito di circa il 2%, raggiungendo il valore di 1.209,2 kWh per abitante (fig.1). Tra questi, nell'ultimo anno, Matera risulta il comune con il più basso consumo pro capite di energia elettrica (873,8 kWh per abitante), mentre **Olbia presenta il livello di consumo più alto (1.750,9 kWh per abitante)** (tab.1). In generale sono da notare consumi più alti della media in Sardegna, dove è peraltro assente la rete di distribuzione del gas metano, eccezion fatta per Lanusei, Villacidro e Tortolì.

Figura 1: Consumo di energia elettrica per uso domestico (kWh per abitante) per il complesso dei comuni capoluogo di provincia - Anni 2000-2008



Fonte: Elaborazione su dati Istat

I livelli di consumo di energia elettrica dei comuni capoluogo di provincia sardi mostrano di superare la media nazionale, salvo i comuni di Lanusei, Tortolì, Villacidro.

Tabella 1: Consumo di energia elettrica per uso domestico per i principali comuni capoluogo di provincia sardi- Anni 2004-2008

COMUNI	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Sassari</b>	1,491.9	1,494.5	1,521.8	1,414.8	1,479.7
<b>Nuoro</b>	1,226.8	1,254.1	1,225.5	1,233.6	1,236.3
<b>Oristano</b>	1,319.9	1,300.1	1,284.4	1,278.0	1,282.0
<b>Cagliari</b>	1,679.9	1,640.6	1,564.7	1,591.5	1,549.4
<b>Olbia</b>	1,703.2	1,889.0	1,802.9	1,786.1	1,750.9
<b>Tempio Pausania</b>	1,211.7	1,293.2	1,264.4	1,258.6	1,290.1
<b>Lanusei</b>	984.4	972.6	968.5	951.7	1,001.7
<b>Tortolì</b>	1,200.1	1,164.9	1,151.8	1,168.5	1,200.8
<b>Sanluri</b>	1,150.6	1,190.5	1,266.8	1,156.5	1,242.4
<b>Villacidro</b>	951.3	1,075.0	1,013.7	1,002.7	1,023.9
<b>Carbonia</b>	1,458.8	1,427.0	1,447.4	1,371.3	1,426.0
<b>Iglesias</b>	1,277.8	1,271.5	1,259.3	1,279.6	1,295.9
<b>Italia<sup>3</sup></b>	<b>1,233.5</b>	<b>1,230.5</b>	<b>1,222.4</b>	<b>1,200.5</b>	<b>1,209.2</b>

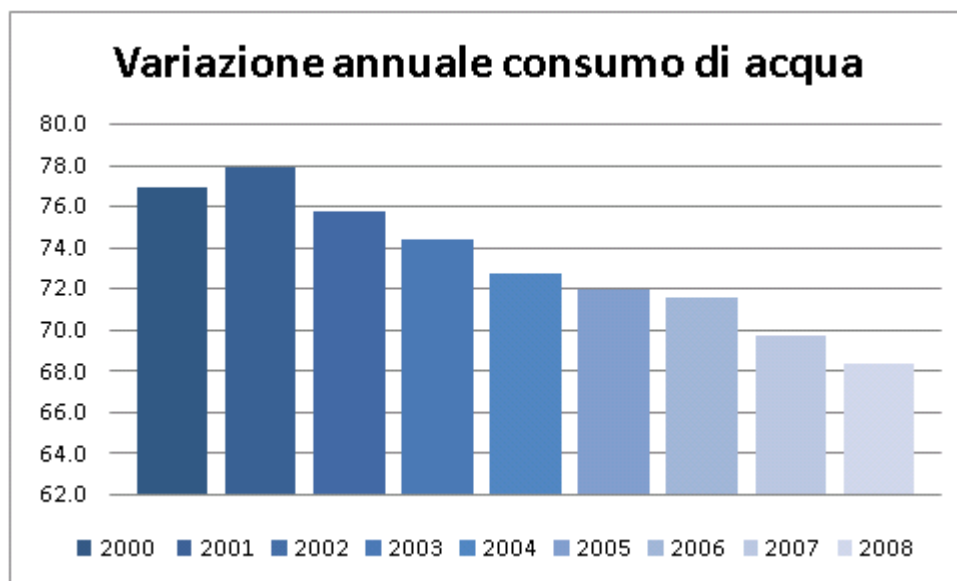
Fonte: Elaborazione su dati Istat

<sup>3</sup> La dicitura Italia si riferisce al complesso dei 111 comuni capoluogo di provincia.

#### 4.4 L'acqua

Nel 2008 il consumo pro capite di acqua per uso domestico, inteso come media per il complesso dei 111 comuni capoluogo di provincia, è 68,4 m<sup>3</sup> per abitante<sup>17</sup>, in diminuzione dell'1,9% rispetto al valore del 2007. **Prosegue dunque la contrazione dei consumi di acqua che si è verificata negli ultimi anni e che testimonia una maggiore attenzione all'utilizzo della risorsa idrica.**

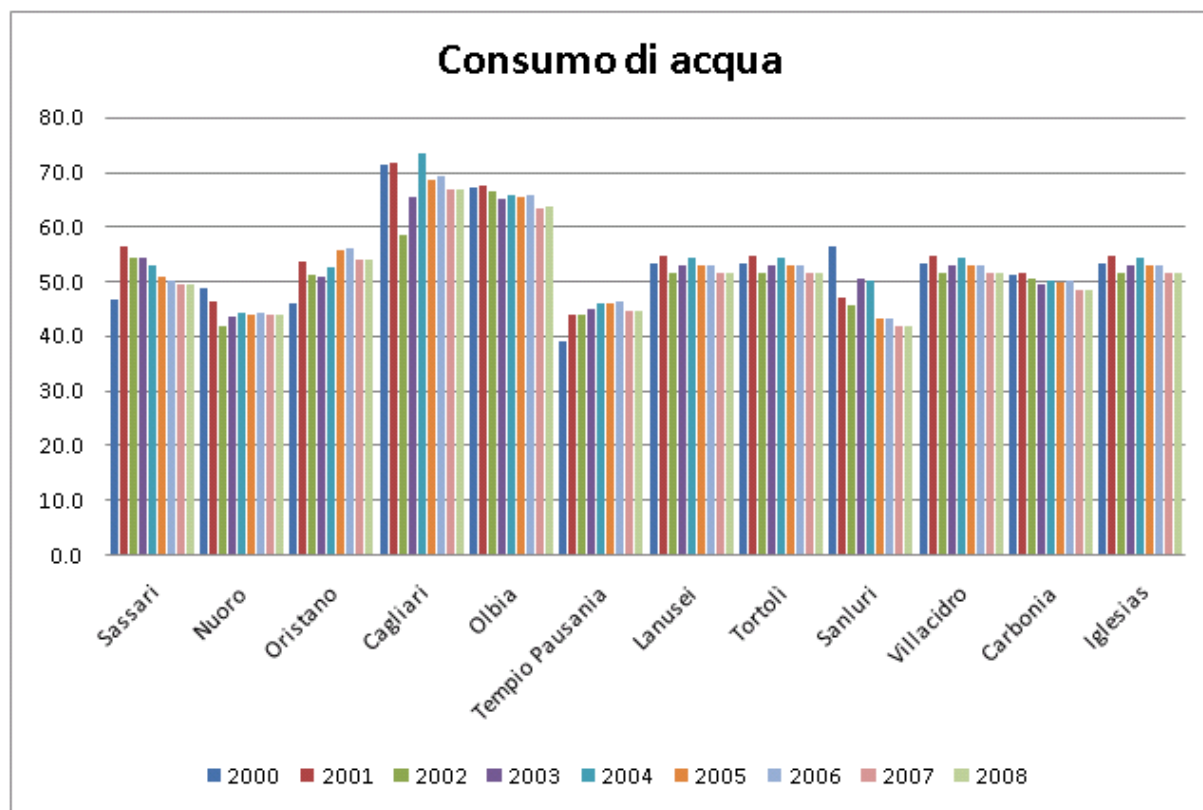
Figura 1: Consumo di acqua per uso domestico (m<sup>3</sup> per abitante) per il complesso dei comuni capoluogo di provincia - Anni 2000-2008



Fonte: Elaborazione su dati Istat

Anche nei comuni capoluoghi di provincia sardi, si registra nel 2008 nei livelli di consumo di acqua per uso domestico una lieve contrazione rispetto all'anno precedente. Tra questi, **i comuni di Cagliari e Olbia presentano nel 2008 i maggiori livelli di consumi di acqua in Sardegna, rispettivamente 66,9 e 63,6 m<sup>3</sup> per abitante, livelli tra i più alti sul complesso dei 111 comuni capoluogo.** Si registra, infatti, che il consumo medio complessivo dei 111 comuni capoluogo è nel 2008 pari a 68,4 m<sup>3</sup> per abitante.

Figura 2: Consumo di acqua per uso domestico (m<sup>3</sup> per abitante) per comuni capoluogo di provincia sardi- Anni 2000-2008



Fonte: Elaborazione su dati Istat

In riferimento alla presenza di impianti di depurazione delle acque reflue urbane sul territorio sardo, il Comune di Nuoro e di Tempio Pausania risultano essere al 2008 i comuni meno serviti, rispettivamente con il 50% e il 60% di popolazione residente servita. Tali valori sono, insieme a quelli registrati nei comuni di Catania (23%), Trapani (35%), Enna (60%), tra i più bassi tra tutti i 111 comuni capoluogo di provincia.



**Tabella 1: Percentuale di popolazione residente nel comune servita da impianti di depurazione delle acque reflue urbane - Anni 2004-2008**

COMUNI	2004	2005	2006	2007	2008
Sassari	95.0	95.0	95.0	95.0	95.0
Nuoro	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0
Oristano	99.0	99.0	99.0	99.0	99.0
Cagliari	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Olbia	90.0	90.0	90.0	90.0	90.0
Tempio Pausania	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0
Lanusei	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Tortolì	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Sanluri	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Villacidro	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Carbonia	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0
Iglesias	68.0	68.0	68.0	68.0	68.0
Italia	83.5	84.9	86.7	87.5	87.7

Fonte: dati Istat

#### 4.5 Il verde urbano

La progettazione e realizzazione delle aree verdi sono strettamente associate alla pianificazione urbanistica delle città. La presenza del verde migliora, difatti, il paesaggio urbano e rende più gradevole la permanenza in città, per cui diventa fondamentale favorire un'integrazione fra elementi architettonici e verde nell'ambito della programmazione urbanistica. In particolare, fra le più importanti funzioni della vegetazione, in termini di miglioramento ambientale, si annoverano la mitigazione del clima urbano, la filtrazione e purificazione dell'aria dalle polveri e dagli inquinanti, l'attenuazione dei rumori e delle vibrazioni, la protezione del suolo.

Nel corso degli anni le procedure di misurazione delle aree verdi tendono a essere più precise, grazie all'uso da parte delle amministrazioni comunali di strumenti informatici e tecnologie di rilevazione basati sulla georeferenziazione (vedi GIS, per esempio), che consentono una lettura più completa del patrimonio verde di ciascun territorio. Questo aspetto, unito alla riorganizzazione e/o revisione degli archivi amministrativi, se da una parte costituisce sicuramente un contributo al miglioramento della qualità dell'informazione statistica ambientale, dall'altra può comportare da un anno all'altro variazioni (positive o negative), anche significative dei dati sul verde. Ciò implica l'aggiornamento dell'intera serie storica dei dati relativi all'indicatore per una stessa città, che va a sostituire quella precedente.

Per il complesso dei comuni capoluogo di provincia la densità di verde urbano (percentuale di aree verdi gestite, direttamente o indirettamente, da enti pubblici) risulta essere, nel 2008, pari a 8,3%, rimanendo pressoché costante rispetto al 2007 (+0,03 punti percentuali). Massa (34,6%), Palermo (31,6%), Brescia (28,7%), Roma (27,4%), Napoli (24,0%), Torino (14,2%),

Milano (11,6%) e Bologna (9,7%) registrano sia una densità di verde urbano superiore alla media sia una crescita delle aree verdi maggiore di quella registrata a livello nazionale.

Tra i comuni capoluogo di provincia sardi, solo Cagliari e Nuoro registrano una buona percentuale di densità di verde urbano sul territorio, superiore alla media (8,3 %). Il comune di Tempio Pausania, insieme a quello di Sassari, registrano invece valori bassissimi, quasi prossimi allo zero.

**Tabella 1: Densità di verde urbano per i comuni capoluogo di provincia sardi- Anni 2004-2008 (percentuale sulla superficie)**

COMUNI	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Sassari</b>	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
<b>Nuoro</b>	11.3	11.3	11.3	11.3	11.3
<b>Oristano</b>	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
<b>Cagliari</b>	12.2	12.5	12.4	12.4	12.4
<b>Olbia</b>	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
<b>Tempio Pausania</b>	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
<b>Lanusei</b>	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
<b>Tortolì</b>	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
<b>Sanluri</b>	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
<b>Villacidro</b>	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
<b>Carbonia</b>	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
<b>Iglesias</b>	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
<b>Italia</b>	<b>8.2</b>	<b>8.2</b>	<b>8.2</b>	<b>8.3</b>	<b>8.3</b>

Fonte: dati Istat

#### 4.6 La tutela ambientale

Nell'ambito della rilevazione "Dati ambientali nelle città" realizzata dall'Istat, è stata osservata l'adozione ad opera delle amministrazioni pubbliche di interventi di tutela ambientale.

In un classifica stilata tra i 111 comuni capoluogo di provincia (tab. 1), il comune di Olbia rientra tra i 10 capoluoghi di provincia che mostrano meno attenzione al tema dell'eco-compatibilità, attestandosi al 108° posto (perdendo 1 posizione rispetto al 2007). Anche il comune di Tempio Pausania non sembra andar meglio, occupando l'85° posto (perdendo 3 posizioni rispetto al 2007). Le ragioni dei posizionamenti assunti dai capoluoghi della Provincia di Olbia – Tempio, nella classifica 2008 sulle amministrazioni più sensibili al tema dell'eco-compatibilità, possono essere spiegati attraverso la lettura della tab.2.

**Tabella 1: Primi 10 e ultimi 10 comuni capoluogo di provincia per maggiore attenzione all'eco-compatibilità. Anni 2007, 2008**

COMUNI	2007	2008	Differenza 2008-2007 (a)	N. d'ordine 2007	N. d'ordine 2008	Differenza N.d'ordine 2008-2007
Trento	7,1	7,2	0,1	1	1	0
Venezia	6,8	6,9	0,1	2	2	0
Bologna	6,8	6,9	0,1	3	3	0
Foggia	6,1	6,5	0,4	13	4	9
Biella	6,3	6,5	0,2	5	5	0
Termi	5,9	6,4	0,5	24	6	18
Belluno	6,4	6,4	-0,1	4	7	-3
Ravenna	6,1	6,4	0,2	8	8	0
Modena	6,1	6,3	0,3	10	9	1
Novara	6,2	6,3	0,1	7	10	-3
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Trapani	4,6	4,6	0,0	100	102	-2
Imperia	4,6	4,6	0,0	99	103	-4
Chieti	4,6	4,6	0,0	102	104	-2
Rimini	4,5	4,4	0,0	104	105	-1
Catania	4,2	4,3	0,1	106	106	0
Enna	3,8	4,2	0,4	110	107	3
Olbia	4,0	4,1	0,0	107	108	-1
Iglesias	4,0	4,0	0,0	108	109	-1
Siracusa	3,8	3,8	0,0	109	110	-1
Massa	3,6	3,7	0,1	111	111	0

(a) Alcune apparenti incongruenze sono causate dall'approssimazione a una cifra decimale.

Fonte: dati Istat

**Tabella 2: Confronto in termini di adozione di interventi di tutela ambientale tra i comuni capoluoghi della Provincia di Olbia-Tempio (2008)**

Interventi di tutela ambientale	Comune di Tempio Pausania	Comune di Olbia
<b>Approvazione della zonizzazione acustica</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>Piano di risanamento acustico</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>
<b>Centraline fisse di monitoraggio del rumore</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>
<b>Piano Energetico Comunale</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>
<b>Censimento del verde urbano</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>Piano Urbano del Traffico</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>

Fonte: elaborazione su dati Istat

## **5 Focus 3. Il sistema integrato di servizi sociali**

---

Nelle pagine che seguono, si fornisce una panoramica generale sul sistema di offerta dei servizi sociali presente sul territorio provinciale. Quanto descritto riporta i dati elaborati e condivisi nell'ambito del *Piano Locale dei Servizi alla Persona 2007 – 2009 Ambito Nord Est Sardegna*.

Per la definizione del profilo sociale dell'ambito territoriale provinciale, si fa rimando all'analisi socio-economica del PUP – sezione Geografia della Popolazione.

### **5.1 Il sistema dell'offerta dei servizi sociali**

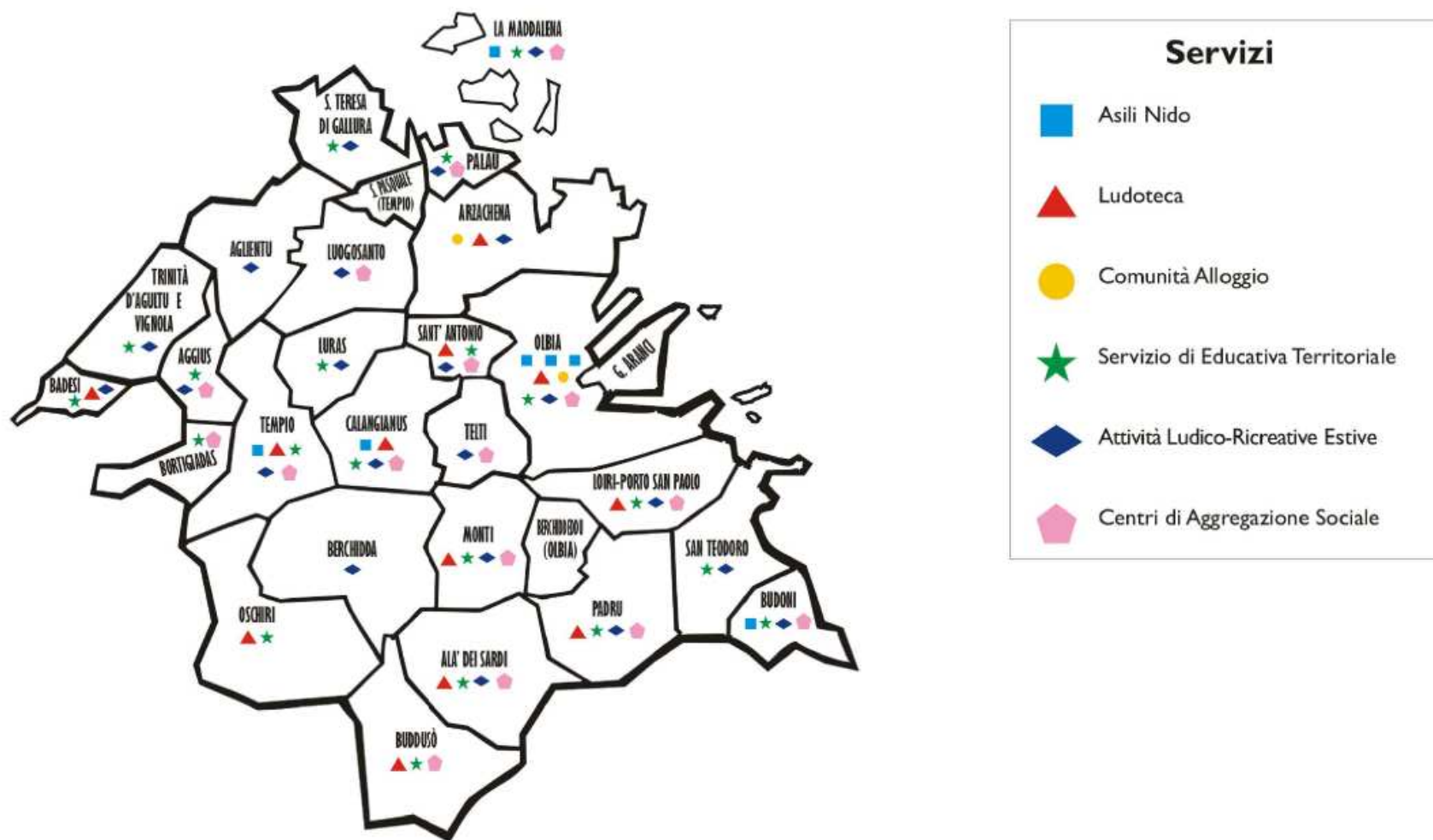
---

#### **5.1.1 Interventi e servizi a favore dei minori**

---

La figura che segue fornisce una rappresentazione del sistema di servizi rivolti ai minori, distribuiti sul territorio provinciale.

Figura I: Distribuzione dei servizi rivolti ai minori nei Comuni della Provincia di Olbia-Tempio.



### Gli asili nido

Sul territorio provinciale in esame sono presenti 7 asili nido (dati 2005), tutti di proprietà comunale, che accolgono complessivamente 265 bambini. Tutti i servizi sono stati esternalizzati e affidati in appalto.

La tabella che segue fornisce una rappresentazione numerica della distribuzione delle strutture nel territorio

Tabella 1: asili nido presenti nell'ambito della Provincia Olbia – Tempio. 2005

Comune	N° sedi	posti autorizzati	Bambini 0-3 anni
Budoni	1	20	154
Calangianus	1	33	85
La Maddalena	1	20	284
Olbia	3	136	1446
Tempio	1	56	341
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>265</b>	<b>2156</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### Le ludoteche

Nel territorio della Provincia di Olbia – Tempio sono attivi n.12 servizi di ludoteca, in alcuni casi il servizio viene svolto solo in alcuni giorni della settimana o in determinati periodi dell'anno. In alcuni casi non è presente una struttura adibita esclusivamente a ludoteca, sebbene le attività ludiche vengono svolte presso altri locali comunali. I servizi di ludoteca coinvolgono complessivamente 524 bambini in età compresa tra i 3 e i 12 anni. Quasi tutti i servizi censiti sono stati affidati in appalto.

Tabella 2: servizio di ludoteca presenti nell'ambito della Provincia Olbia – Tempio. 2005

Comuni in cui è presente il servizio di ludoteca	N° utenti	Bambini 3 - 12 anni
Alà dei Sardi	30	172
Arzachena	30	1039
Badesi	50	106
Buddusò	45	393
Loiri P. S. Paolo	50	212
Monti	45	196
Olbia	80	4602
Oschiri	50	324
Padru	40	173
S. Antonio di G.	30	132
Tempio Pausania	41	1204
<b>Totale</b>	<b>491</b>	<b>8.553</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### Le comunità alloggio per i minori

Sul territorio provinciale sono presenti solo 2 Comunità alloggio per minori, entrambe pubbliche, con una disponibilità di 17 posti a carattere residenziale di cui 3 destinati al pronto

intervento. Le 2 comunità alloggio si concentrano geograficamente nella fascia costiera a nord-est nei due comuni limitrofi di Olbia e Arzachena.

### **Il servizio di educativa territoriale**

Il servizio che si presenta come strumento di prevenzione, di recupero e di sostegno, risulta molto diffuso sul territorio di riferimento.

Esso è presente in 21 Comuni su 26. In quasi tutti i casi il servizio, che coinvolge 347 ragazzi, è affidato in appalto seppur con modalità di finanziamento e gestioni diversificate.

**Tabella 3: minori che usufruiscono del servizio di educativa territoriale. Provincia Olbia – Tempio. 2005**

<b>Comuni in cui è presente il servizio educativo territoriale</b>	<b>N° utenti</b>
Aggius	30
Alà dei Sardi	8
Badesi	18
Bortigiadas	9
Buddusò	10
Budoni	10
Calangianus	9
La Maddalena	15
Loiri P. S. Paolo	33
Luras	15
Monti	12
Olbia	31
Oschiri	22
Padru	11
Palau	20
S. Antonio di G.	15
S. Teodoro	15
S. Teresa Gallura	15
Telti	6
Tempio Pausania	30
Trinità D'Agultu e Vignola	13
<b>Totale</b>	<b>347</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### **Attività ludico ricreative estive**

Le attività classificabili come “ludico ricreative estive” presentano una buona diffusione sul territorio. Tali attività sono presenti su 21 comuni e coinvolgono circa 1.000 bambini.

Tabella 4: minori che usufruiscono delle attività ludico ricreative estive. Provincia Olbia – Tempio. 2005

Comuni	Servizio	utenti
Aggius	colonie estive minori	30
Aglientu	colonie estive minori	11
Ala' dei Sardi	attività natatorie a favore dei minori (trasporto)	40
Arzachena	attività ludico ricreativa estiva	90
Badesi	attività ludico ricreativa estiva	72
Berchidda	soggiorno estivo minori	71
Budoni	attività ludico ricreativa estiva	10
La Maddalena	attività ludico ricreativa estiva	80
Loiri Porto San Paolo	attività ludico ricreativa estiva	72
Luogosanto	attività ludico ricreativa estiva	23
Luras	attività ludico ricreativa estiva	40
Monti	attività ludico ricreativa estiva	45
Olbia	attività ludico ricreativa estiva	80
Padru	attività ludico ricreativa estiva	11
Palau	attività ludico ricreativa estiva	40
San Teodoro	attività ludico ricreativa estiva	60
Santa Teresa Gallura	attività ludico ricreativa estiva	30
Sant'Antonio di Gall.	attività ludico ricreativa estiva	15
Telti	attività ludico ricreativa estiva	45
Tempio Pausania	attività ludico ricreativa estiva	50
Trinita d'Ag. Vignola	attività estiva	85
<b>Totale</b>		<b>1.000</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### **I centri di aggregazione sociale**

Gran parte dei Comuni dell'ambito sono dotati di Centri di Aggregazione Sociale che pur essendo la sede di riferimento per la vita comunitaria per la generalità dei cittadini, spesso eroga servizi che si rivolgono ai giovani e giovanissimi.

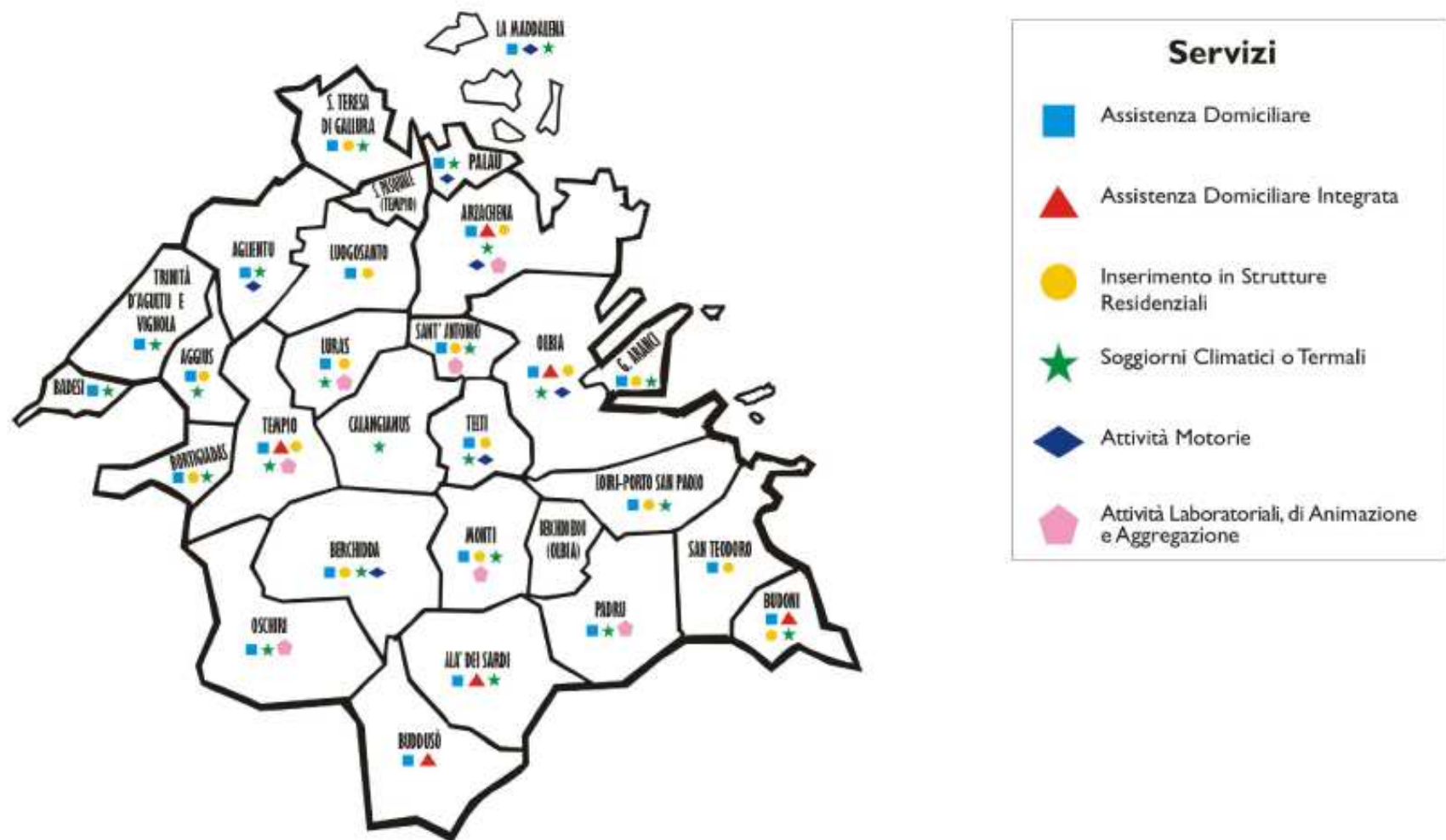
Sul territorio sono presenti 16 Centri dislocati sui seguenti comuni: Aggius, Alà dei Sardi, Bortigiadas, Buddusò, Budoni, Calangianus, La Maddalena, Loiri Porto San Paolo, Luogosanto, Monti, Olbia, Padru, Palau, Sant'Antonio di Gallura, Telti, Tempio Pausania.

#### **5.1.2 Interventi e servizi a favore degli anziani**

La figura che segue fornisce una rappresentazione del sistema di servizi rivolti agli anziani distribuiti sul territorio provinciale.



**Figura2: Distribuzione dei servizi rivolti agli anziani nei Comuni della Provincia di Olbia-Tempio.**



### L'assistenza domiciliare

Il servizio di assistenza domiciliare pur essendo genericamente rivolto ad utenti parzialmente o totalmente non autosufficienti è fruito da un'utenza costituita principalmente da anziani.

Tale servizio è attivo in tutti i Comuni dell'ambito territoriale del Nord Est Sardegna ed è usufruito da circa 803 persone.

Alcuni Comuni hanno poi stipulato un protocollo d'intesa con la A.S.L.. L'Assistenza Domiciliare Integrata è però ancora una modalità operativa poco diffusa sul territorio (6 comuni su 26).

**Tabella 5: utenti che usufruiscono del servizio di assistenza domiciliare. Provincia Olbia – Tempio. 2005**

Comuni	n° utenti	presenza A.D.I.
Aggius	20	
Aglientu	22	
Ala' dei Sardi	10	si
Arzachena	75	si
Badesi	34	
Berchidda	20	
Bortigiadas	10	
Budduso'	44	si
Budoni	20	si
Calangianus	30	
Golfo Aranci	8	
La Maddalena	20	
Loiri Porto San Paolo	40	
Luogosanto	10	
Luras	20	
Monti	16	
Olbia	160	si
Oschiri	30	
Padru	9	
Palau	40	
San Teodoro	20	
Santa Teresa Gallura	27	
Sant'Antonio di Gall.	30	
Telti	36	
Tempio Pausania	30	si
Trinita d'Ag. Vignola	20	
<b>Totale</b>	<b>803</b>	

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### Inserimento in strutture residenziali

L'intervento prevede l'inserimento di anziani o disabili fisici presso strutture di accoglienza. Gli anziani inseriti in strutture sono 109, gran parte di essi provengono dai comuni dell'entroterra.

Tabella 6: anziani inseriti in strutture residenziali. Provincia Olbia – Tempio. 2005

Comuni	n° utenti
Aggius	23
Arzachena	1
Berchidda	1
Bortigiadas	16
Budoni	2
Golfo Aranci	1
Loiri Porto San Paolo	1
Luogosanto	20
Luras	16
Monti	1
Olbia	13
San Teodoro	2
Santa Teresa Gallura	6
Sant'Antonio di Gall.	1
Telti	1
Tempio Pausania	4
<b>Totale</b>	<b>109</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### **Soggiorni climatici o termali**

Il soggiorno climatico e/o termale è un servizio finalizzato a garantire il benessere psico-fisico della persona anziana.

In 21 comuni su 26, gli anziani hanno la possibilità di partecipare a soggiorni climatici o termali.

Tabella 7: anziani che partecipano a soggiorni climatici e comuni in cui è attivo il servizio. Provincia Olbia – Tempio. 2005

COMUNE	N. utenti
Aggius	30
Aglientu	30
Ala' dei Sardi	4
Arzachena	52
Badesi	29
Berchidda	52
Calangianus	93
Luras	90
Monti	43
Olbia	250
Oschiri	24
Palau	50
Santa Teresa Gallura	10
Tempio Pausania	26
Trinita d'Ag. Vignola	35
Telti	48
Badesi	29
Golfo Aranci	27
Loiri Porto San Paolo	50
Sant'Antonio di Gall.	40
Padru	24
Budoni	100
<b>Totale</b>	<b>1.136</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

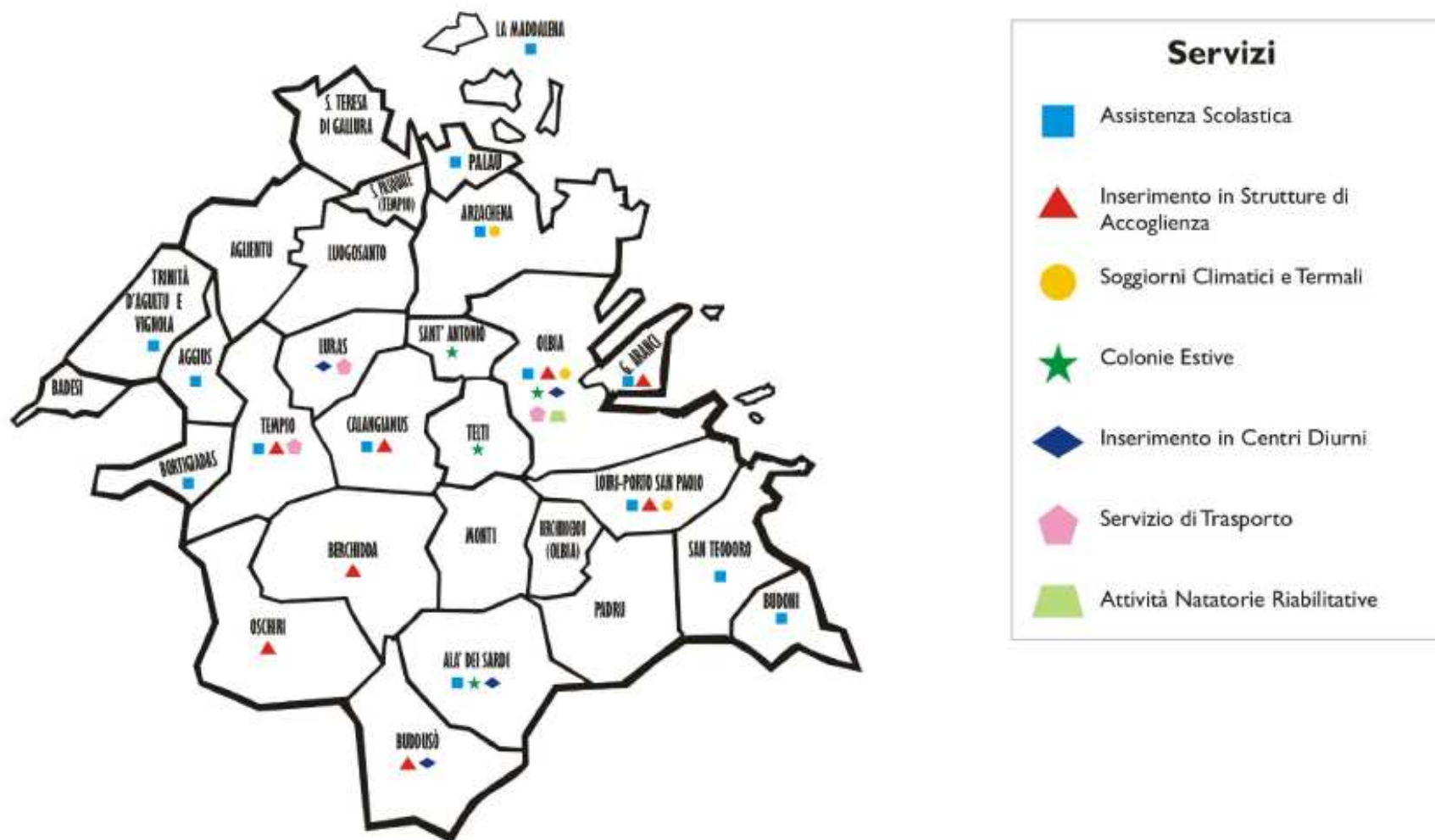
### **Attività varie rivolte agli anziani**

Tra i servizi rivolti agli anziani abbastanza frequenti sono le attività motorie e di socializzazione. I comuni di Arzachena, Berchidda, La Maddalena, Olbia, Palau, Aglientu e Telti (sette comuni su 26) propongono per gli anziani varie attività che spaziano dalla ginnastica dolce alle attività natatorie. In altri comuni vengono strutturate attività laboratoriali e di aggregazione riservate agli anziani presso i Centri di Aggregazione Sociale (Arzachena, Monti e Tempio) in altri casi agli anziani sono rivolte attività di animazione e aggregazione come gite brevi o la festa dell'anziano (Luras, Monti, Oschiri, Padru e S. Antonio). Il Comune di Olbia ha predisposto un servizio di abbonamenti gratuiti per il trasporto urbano tramite gli autobus dell'azienda di trasporto cittadina al fine di agevolare la mobilità degli anziani e dei diversamente abili. Il Comune di Alà dei Sardi offre un servizio di trasporto giornaliero alle terme di Benetutti.

### **5.1.3 Interventi e servizi a favore dei diversamente abili**

La figura che segue fornisce una rappresentazione del sistema di servizi rivolti ai diversamente abili distribuiti sul territorio provinciale.

Figura 3: Distribuzione dei servizi rivolti ai diversamente abili nei comuni della Provincia Olbia-Tempio.



### **Assistenza scolastica**

L'assistenza scolastica è finalizzata alla valorizzazione delle abilità residue dei ragazzi diversamente abili favorendo l'apprendimento e l'inserimento scolastico.

Nell'ambito Nord Est Sardegna il servizio viene erogato a 101 bambini/ragazzi.

Tabella 8: ragazzi che beneficiano dell'assistenza scolastica e comuni che erogano il servizio. Provincia Olbia – Tempio. 2005

COMUNE	n. utenti
Aggius	5
Ala' dei Sardi	1
Arzachena	11
Budoni	3
Calangianus	3
Golfo Aranci	2
La Maddalena	10
Loiri Porto San Paolo	4
Olbia	45
Palau	2
San Teodoro	3
Tempio Pausania	10
Trinita d'Ag. Vignola	2
<b>Totale</b>	<b>101</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### **Inserimento di persone diversamente abili in strutture di accoglienza**

La tabella che segue definisce il numero di utenti disabili inseriti in strutture d'accoglienza

Tabella 9: persone inserite in strutture di accoglienza per ogni comune. Provincia Olbia – Tempio. 2005

COMUNE	Utenti
Berchidda	1
Budduso'	13
Golfo Aranci	1
Loiri Porto San Paolo	2
Luras	2
Olbia	14
Oschiri	1
Tempio Pausania	42
<b>Totale</b>	<b>76</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### **Attività varie rivolte alle persone diversamente abili**

Anche relativamente ai servizi ed alle attività rivolte alle persone diversamente abili presenti nel territorio esiste una vasta gamma di attività molto diversificate nel territorio che non consentono una classificazione univoca. Tali interventi variano notevolmente da comune a comune: Arzachena, Olbia e Loiri Porto S. Paolo organizzano dei **soggiorni climatici e**

**termali** che coinvolgono circa 90 persone; Alà Dei Sardi, Olbia, S. Antonio di Gallura e Telti predispongono delle **colonie estive** per circa 70 persone; 20 diversamente abili sono stati inseriti in **centri diurni** nei comuni di Alà dei Sardi, Buddusò, Olbia e Oschiri ove svolgono attività mirate a favorire l'utilizzo ed il potenziamento delle capacità residue; I comuni di Luras, Olbia e Tempio Pausania hanno predisposto dei **servizi di trasporto** delle persone diversamente abili (90 circa). In diversi comuni si svolgono **attività laboratoriali** (anche all'interno dei Centri di Aggregazione Sociale) con finalità di socializzazione e potenziamento delle abilità residue.

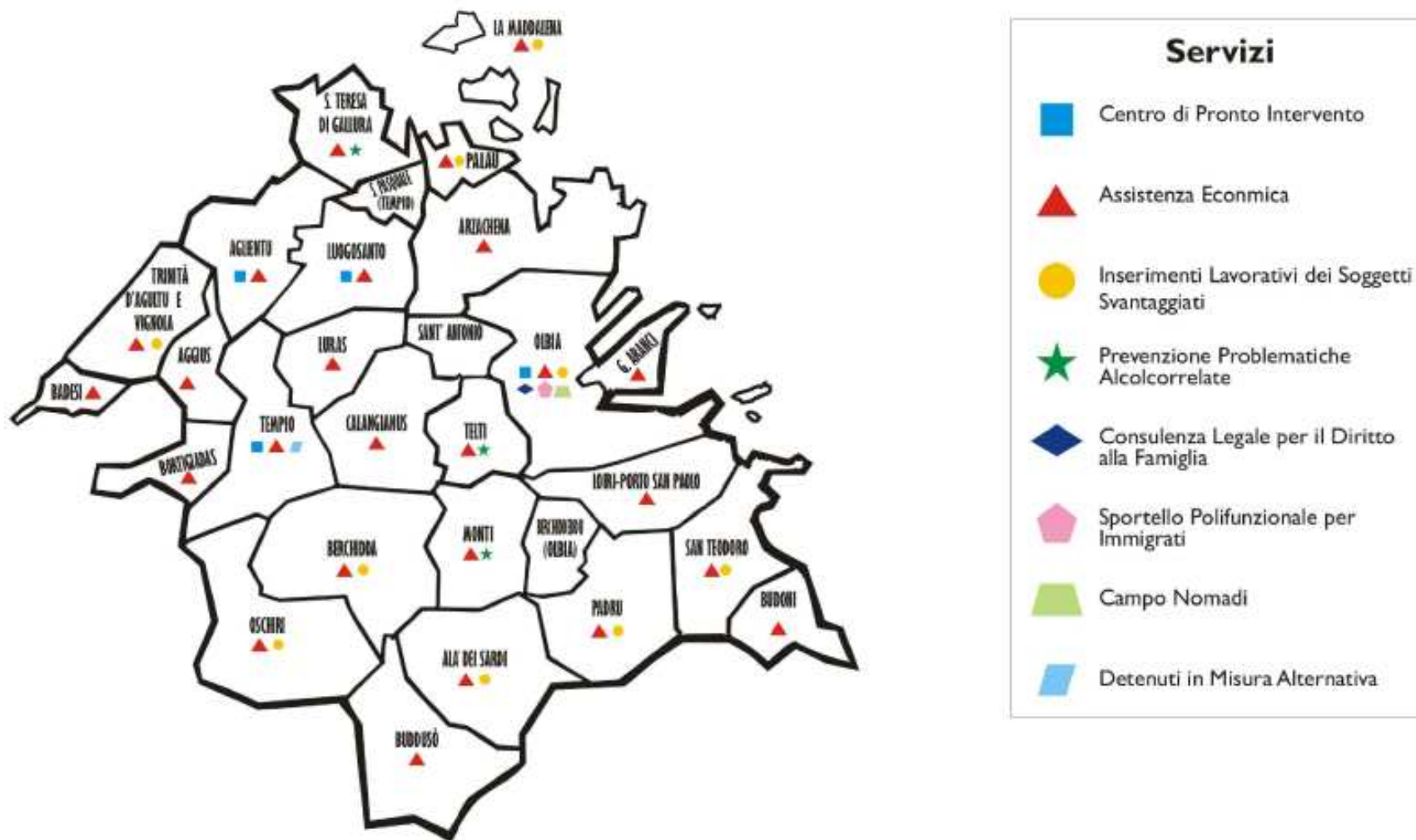
Il Comune di Olbia, ove si concentra il maggior numero di persone diversamente abili è stato attivato un servizio che non risulta presente in altre municipalità: in collaborazione con un'associazione di volontariato è stato attivato un servizio di **attività natatorie riabilitative** per 50 persone diversamente abili per i quali è stato predisposto anche un apposito servizio di trasporto. Il Comune di Monti ha istituito un servizio di **ippoterapia** rivolto a due persone diversamente abili. I Comuni di Monti e di Padru, in collaborazione con l'Associazione Italiana Invalidi Civili, hanno attivato uno **sportello di consulenza rivolto agli invalidi civili** che fornisce assistenza per l'espletamento di pratiche di cui l'associazione è competente.

#### **5.1.4 Interventi e servizi diversi rivolti ai cittadini in situazione di svantaggio**

---

La figura che segue fornisce una rappresentazione del sistema di servizi rivolti ai cittadini in situazione di svantaggio sul territorio provinciale.

Figura 4: Distribuzione dei servizi rivolti ai cittadini in situazione di svantaggio nei comuni della Provincia Olbia-Tempio.





### Centro di pronto intervento

Sul territorio provinciale esistono solo 4 strutture pubbliche ad accogliere in regime residenziale soggetti privi di propria dimora o di familiari disposti ad accoglierli.

I centri sono dislocati sul territorio comunale di Aglientu (max 4 posti disponibili), di Luogosanto (3 posti), di Tempio Pausania (3 posti), Olbia (20 posti).

### Assistenza economica

L'assistenza economica consiste nell'erogazione di sussidi economici o buoni spesa finalizzati al superamento delle condizioni di bisogno primario individuale o collettivo.

Le persone che hanno ricevuto aiuti economici o buoni spesa al 2005 sono circa 1.150, che equivalgono all'1% della popolazione residente nell'ambito del Nord Est Sardegna.

### Inserimenti lavorativi a soggetti svantaggiati

Gli inserimenti avvengono nell'ambito di attività lavorative che si diversificano in base alle esigenze accertate da ogni singolo comune.

Tabella 10: inserimenti lavorativi nei comuni della Provincia Olbia – Tempio. 2005

COMUNE	N. utenti
Alà dei sardi	4
Berchidda	10
La Maddalena	17
Olbia	18
Oschiri	22
Padru	4
Palau	12
San Teodoro	20
Trinita d'Ag. Vignola	7
<b>Totale</b>	<b>114</b>

Fonte: PLUS Ambito Nord Est Sardegna 2007 - 2009

### Servizi e attività varie rivolte a particolari categorie di cittadini

Di seguito alcuni servizi erogati non su tutto il territorio provinciale ma da uno o più comuni.

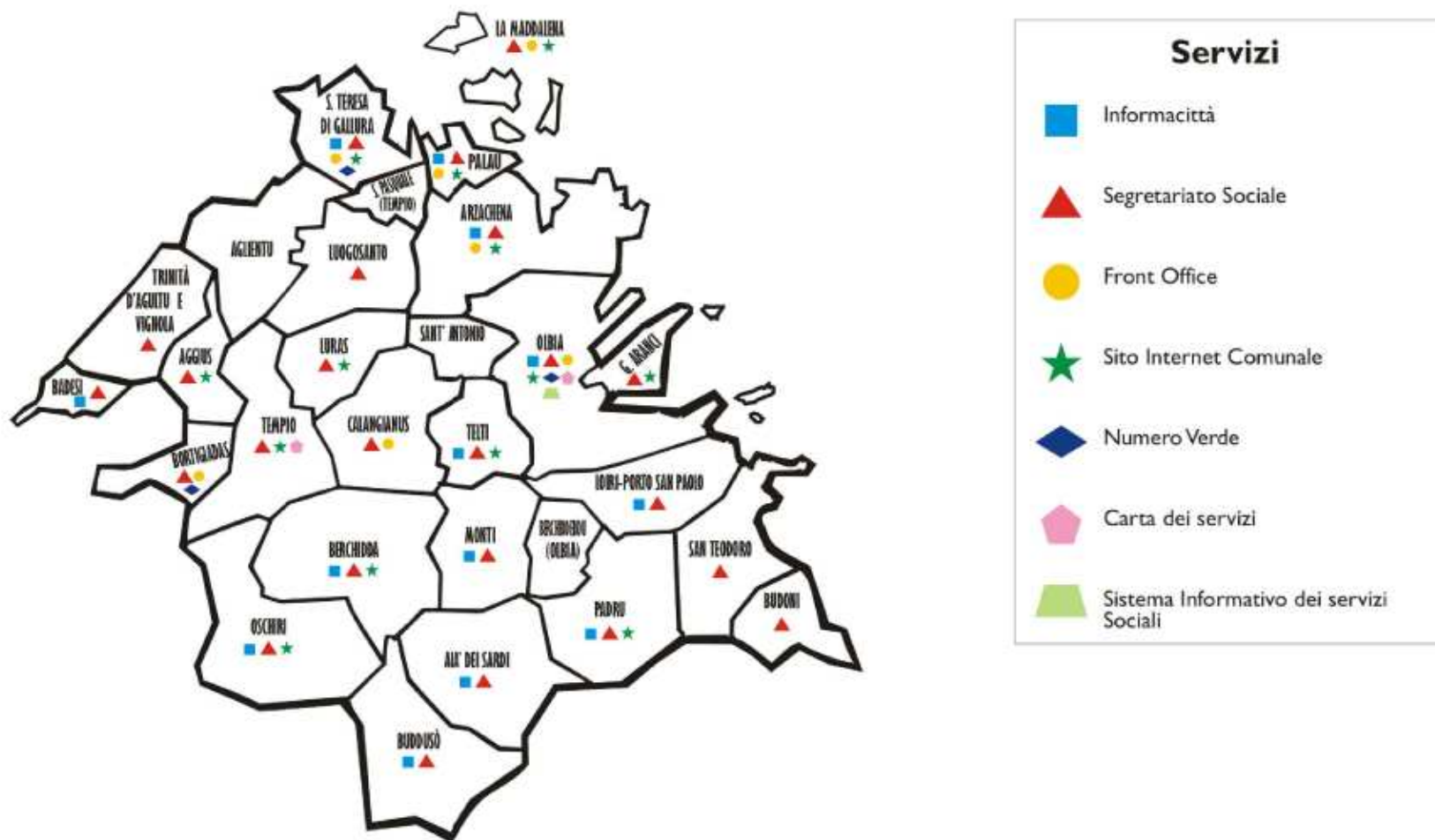
I Comuni di Monti, Santa Teresa Gallura e Telti hanno attivato un progetto per la **prevenzione delle problematiche di tossicodipendenza e alcol correlate**. Il Comune di Olbia ha attivato un **servizio di consulenza legale** relativamente al diritto di famiglia ed un **servizio di mediazione familiare** mediante il quale la coppia/famiglia ha la possibilità di negoziare tutte le questioni di disagio familiare e sociale a causa di tensioni, dissidi e conflitti dentro e fuori le mura domestiche, soprattutto in caso di separazione. Sempre nel Comune di Olbia, presso **l'informacittà**, è stato attivato lo sportello polifunzionale per immigrati che svolge attività informativa e sostegno e accompagnamento nella predisposizione e presentazione di pratiche burocratiche, sempre ad Olbia è presente un Campo Sosta Nomadi che dispone di 18 piazzole per un totale di 80 persone appartenenti all'etnia nomade. I Servizi Sociali del Comune di Tempio Pausania dispongono di un servizio di detenuti in misura alternativa.

### **5.1.5 Comunicazione e innovazione tecnologica**

---

La figura che segue fornisce una rappresentazione del sistema di servizi erogati da ogni singolo comune in materia di comunicazione e innovazione tecnologica.

Figura 5: Distribuzione dei servizi di comunicazione ed innovazione tecnologica nei comuni della Provincia Olbia-Tempio.



### **Servizio Informacittà**

Il servizio prevede uno o più sportelli rispondenti alle esigenze informative presentate dai cittadini relativamente a: lavoro, servizi, formazione, salute, sport, volontariato, centri di vacanza, mezzi di trasporto e comunicazione, informazioni alla terza età, ecc.

Il servizio di informacittà o informagiovani è presente nei seguenti 13 comuni dell'ambito: Alà dei Sardi, Arzachena, Badesi, Berchidda, Buddusò, Loiri Porto San Paolo, Monti, Olbia, Oschiri, Padru, Palau, Santa Teresa Gallura e Telti. Si nota che i fondi destinati dalle varie municipalità per i servizi di informacittà sono molto diversificati tra loro per entità: in alcuni casi si tratta di finanziamenti di poche migliaia di euro in altri di centinaia di migliaia di euro.

### **Il Segretariato Sociale**

Il segretariato sociale è un servizio di sportello che svolge una funzione di accoglienza, di ascolto, di consulenza e orientamento sui servizi sociali presenti sul territorio. Il servizio è rivolto a tutti i cittadini che desiderano ricevere un primo orientamento sui servizi sociali presenti sul territorio.

Tutti i Comuni dell'ambito offrono ai propri cittadini tale servizio.

### **Il Front Office o Sportello Sociale**

Il servizio svolge attività di check-in di accoglienza permettendo lo snellimento delle operazioni da espletare: di fatto l'utente viene "accolto" da un operatore che si informa dei suoi bisogni e lo indirizza nella maniera più mirata verso gli sportelli operativi dell'Ente. Secondo quanto dichiarato dalle varie municipalità tale servizio è presente in 6 comuni dell'ambito: Arzachena, Calangianus, La Maddalena, Olbia, Palau, Santa Teresa Gallura.

### **Numero Verde**

Al fine di migliorare la comunicazione tra cittadinanza e Servizi Sociali e garantire un'informazione precisa e puntuale, alcune municipalità dell'ambito si sono dotate di un numero verde, si tratta dei comuni di Bortigiadas, di Santa Teresa Gallura e di Olbia che dispone, oltre che del numero verde dedicato esclusivamente all'Assessorato ai Servizi Sociali, anche di un servizio di un contact center per la gestione delle chiamate di prima accoglienza (informazioni al cittadino e servizi attivi nel Comune), trasferimento di chiamata verso gli interni del Comune e acquisizione e invio schede utenti per le chiamate da inoltrare al personale professionale del Servizio Sociale.

### **La Carta dei Servizi**

Con la Carta le Amministrazioni comunali si impegnano a migliorare la qualità dei servizi erogati, affinché siano sempre in linea con le esigenze e con le aspettative dei Cittadini. Solo i due maggiori comuni dell'ambito (Olbia e Tempio) si sono dotati una carta dei servizi sociali.

### **Il Sistema Informatico/Informativo dei Servizi Sociali**

Il sistema informatico/informativo dei Servizi Sociali è uno strumento innovativo per le amministrazioni pubbliche che consente di automatizzare le principali attività del settore recuperando, ove possibile, con opportune conversioni, il patrimonio di dati preesistente. Il sistema informativo permette, anche in assenza del responsabile del procedimento, la

gestione dell'intero percorso assistenziale dell'utente dei Servizi Sociali. Solo il Settore Servizi Sociali del Comune di Olbia è dotato di tale strumento.

### **Il controllo di qualità dei servizi sociali (customer satisfaction)**

La Legge 8 novembre 2000, n. 328 "Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali" prevede l'attivazione di controlli sulla qualità dei servizi erogati ai cittadini. Le indagini di customer satisfaction, ovvero di misurazione della qualità percepita dai cittadini, aiutano le amministrazioni a conoscere e comprendere sempre meglio i bisogni dei destinatari delle proprie attività e a riprogettare, di conseguenza, il sistema di erogazione dei servizi sulla base dei mezzi a disposizione e delle esigenze espresse dai cittadini. Le attività di controllo della qualità dei servizi sociali consistono in periodiche rilevazioni della qualità percepita, la diffusione dei risultati delle rilevazioni e la predisposizione di interventi di miglioramento dei servizi in relazione ai bisogni e alle valutazioni emerse dalle rilevazioni.

L'Assessorato ai Servizi Sociali del Comune di Olbia ha predisposto nel corso del 2005 un'indagine conoscitiva e di customer satisfaction rivolta agli utenti degli asili nido comunali.

## 6 La formazione

---

## 7 Gli strumenti di pianificazione e programmazione

---

Una delle principali criticità del processo di pianificazione strategica attualmente in corso nella Provincia di Olbia Tempio consiste nel garantire che l'elaborazione di un nuovo piano non indebolisca gli strumenti esistenti, ma rafforzi il sistema di regole e di indirizzi di sviluppo contenuti negli strumenti di pianificazione e programmazione sovraordinati già vigenti sul territorio.

L'insieme delle azioni previste dal Piano Strategico dovranno essere infatti compatibili con le opzioni di pianificazione e programmazione fisico-spaziale, ambientale e infrastrutturale già definite in riferimento al territorio provinciale.

Il Piano Strategico di Olbia - Tempio dovrà dunque fornire una risposta positiva al problema della convivenza ed integrazione tra i diversi strumenti, la cui efficacia dovrà risultare valorizzata e rafforzata al fine di potenziare la governance territoriale e lo sviluppo locale.

L'analisi, di seguito proposta, mira a definire per ciascuno degli strumenti di programmazione e pianificazione i seguenti elementi:

- ✓ **obiettivi generali (strategia);**
- ✓ **obiettivi specifici;**
- ✓ **indicazioni specifiche per l'area oggetto di studio.**

Tali elementi dovranno guidare il processo di pianificazione strategica provinciale, in particolare, dovranno ispirare e ove necessario, vincolare la portata delle azioni e dei progetti strategici nati dal Piano.

### 7.1 Il livello sovraordinato

---

#### 7.1.1 Il Documento Unitario di Programmazione 2007 – 2013

---

La finalità del DUP è quella di rendere espliciti e trasparenti i contenuti delle scelte effettuate con gli strumenti di programmazione già adottati o in corso di definizione e di realizzare l'integrazione e la sinergia tra questi, per evitare il rischio di sovrapposizioni e duplicazioni.

Il DUP, sostanzialmente, deve contenere:

- gli obiettivi generali e specifici (in coerenza con le priorità del QSN);
- il quadro finanziario unitario di tutte le risorse concorrenti alla politica regionale unitaria;
- le modalità organizzative e attuative delle strategie proprie della politica unitaria regionale (organismi responsabili, coinvolgimento del partenariato, criteri d'individuazione degli strumenti attuativi, modalità per assicurare le connessioni utili con altre politiche e strumenti programmatici, indicazioni delle opportunità di cooperazione istituzionale).

I principali strumenti di programmazione della Regione Sardegna sono il Documento Strategico Regionale (DSR) e il Programma Regionale di Sviluppo (PRS).

Il DSR individua gli obiettivi, le strategie e le priorità delle politiche di sviluppo della Sardegna per il 2007-2013 e costituisce il quadro strategico di riferimento per l'elaborazione del PRS, per la definizione dei Programmi operativi regionali cofinanziati dai fondi strutturali europei (POR FESR, POR FSE, Programma di sviluppo rurale, ENPI, Cooperazione territoriale) e per la definizione delle modalità di utilizzo del FAS.

Il PRS è lo strumento principale della programmazione finanziaria e economica regionale perché definisce le strategie d'azione e coordina i progetti attuativi nei diversi settori per tutta la durata della legislatura.

#### **7.1.1.1 La struttura**

---

**La base di partenza per l'elaborazione del DUP è costituita dal Programma Regionale di Sviluppo.**

Il Documento Unico di Programmazione 2007 – 2013 nasce dal confronto con le strategie delineate nel PRS della scorsa legislatura (XIII legislatura). È però da precisare che con l'insediamento del nuovo governo della Regione Sardegna, si è provveduto ad elaborare il nuovo PRS 2010 – 2014 della XIV legislatura, che sarà oggetto di analisi nei paragrafi successivi.

L'articolazione del PRS in sette aree strategiche rappresenta la scala degli obiettivi generali della politica regionale, che trovano una idonea corrispondenza strategica con quanto previsto dal QSN e con i Programmi Operativi elaborati dalla Regione Sardegna. La scelta di mantenere l'articolazione strategica del PRS è rafforzata dal fatto che tale documento assicura un quadro strategico complessivo all'azione regionale e ne garantisce la necessaria flessibilità e operatività grazie all'aggiornamento annuale attraverso il DAPEF e alla dote progettuale ad esso collegato. Esso contiene l'intera programmazione regionale e richiama annualmente con precisione la progettualità regionale, prevedendone inoltre la copertura finanziaria.

La strategia unitaria del DUP nasce non solo dall'analisi ed assunzione delle priorità del PRS Regione Sardegna ma anche e soprattutto dal confronto tra tali priorità e gli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale 2007 – 2013. Tale confronto assicura la sostanziale coerenza tra i due strumenti e di conseguenza anche della programmazione regionale dei fondi europei che discendono direttamente dal quadro delineato dal QSN.

Il DUP si caratterizza per i seguenti elementi qualificanti:

- **addizionalità finanziaria:** le risorse proprie aggiuntive e straordinarie sono destinate al DUP con particolare riferimento alle risorse a valere sui fondi FAS e alle politiche di sviluppo regionali;
- **integrazione tra le politiche:** il DUP non solo esplicita le politiche settoriali strategiche per lo sviluppo economico, sociale e territoriale della Regione, ma provvede alla loro integrazione, per favorirne le potenzialità;
- **modello negoziale:** è la modalità attuativa del DUP, al fine di accrescere il rendimento istituzionale e i livelli di responsabilizzazione dei territori;

- **dinamicità:** si prevede un aggiornamento delle linee strategiche del DUP
- **pari opportunità:** la Regione Sardegna promuove il principio di pari opportunità perseguito nei diversi Programmi Operativi cofinanziati con i Fondi Strutturali, con le risorse FAS e con fondi regionali.

### **7.1.1.2 Le strategie**

---

Come già precedentemente descritto, il DUP 2007 – 2013 riprende le strategie del PRS della XIII legislatura, che disciplina gli strumenti di programmazione finanziaria ed economica della Regione

Il PRS in oggetto si articola in sette strategie:

**STRATEGIA 1.** Istituzioni - La riforma della Regione: semplificazione ed efficienza;

**STRATEGIA 2.** Educazione: valorizzare e potenziare i luoghi dell'educazione;

**STRATEGIA 3.** Patrimonio culturale: dare forza a una identità viva;

**STRATEGIA 4.** Ambiente e territorio: responsabilità e opportunità;

**STRATEGIA 5.** Servizi alla persona: più vicini al bisogno;

**STRATEGIA 6.** Economia: il lavoro come intrapresa;

**STRATEGIA 7.** Crescita delle reti infrastrutturali

Di seguito una tabella sinottica che fornisce una visualizzazione della corrispondenza tra le strategie e obiettivi del PRS e le priorità del QSN.



PRIORITÀ QSN	STRATEGIA PRS	OBIETTIVI PRS
1. Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	4. Conoscenza	Istruzione Formazione Ricerca e innovazione
2. Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	1. Autogoverno e riforma della Regione	Valorizzazione della comunicazione e della trasparenza
	4. Conoscenza	Ricerca e innovazione
	6. Infrastrutture e reti di servizio	Sardegna digitale
3. Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo	3. Ambiente e territorio	Tutela e valorizzazione ambientale; Governo del territorio
	6. Infrastrutture e reti di servizio	Energia; Sistema idrico
4. Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	7. Solidarietà e coesione sociale	Tutela della salute Politiche sociali Cultura della legalità
5. Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	2. Identità e cultura	Valorizzazione del patrimonio culturale, dell'arte e della creatività Valorizzazione dell'artigianato Sviluppo locale
	5. Sistemi produttivi e politiche del lavoro	Turismo
6. Reti e collegamenti per la mobilità	6. Infrastrutture e reti di servizio	Trasporto aereo Sistema marittimo Rete stradale Rete ferroviaria Trasporto pubblico locale
7. Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	1. Autogoverno e riforma della Regione	Riforma delle autonomie locali
	2. Identità e cultura	Sviluppo locale
	5. Sistemi produttivi e politiche del lavoro	Industria Agricoltura e sviluppo rurale Pesca Politiche attive del lavoro Internazionalizzazione del sistema produttivo
8. Competitività delle città e dei sistemi urbani	2. Identità e cultura	Valorizzazione del patrimonio culturale, dell'arte e della creatività
	3. Ambiente e territorio	Città e centri urbani
	5. Sistemi produttivi e politiche del lavoro	Commercio
	7. Solidarietà e coesione sociale	Politiche della casa
9. Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	5. Sistemi produttivi e politiche del lavoro	Internazionalizzazione del sistema produttivo
10 Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali	1. Autogoverno e riforma della Regione	Riforma dell'organizzazione regionale Riforma delle autonomie locali
	7. Solidarietà e coesione sociale	Cultura della legalità e coesione sociale

Nei box che seguono si illustrano gli obiettivi strategici perseguiti da ciascuna strategia del DUP:

### **STRATEGIA 1. Autogoverno e riforma della Regione**

Gli obiettivi attraverso cui la Regione intende realizzare la strategia 1 sono:

- **la riforma dell'organizzazione regionale**, in funzione della pari opportunità dei cittadini nell'accesso all'istruzione, alla cultura, al lavoro, alla creazione di impresa e

al confronto con i meccanismi concorrenziali dei mercati

- **la valorizzazione della comunicazione e della trasparenza:** potenziare tutti i canali di comunicazione, specie del sito istituzionale, rendere pienamente operativo lo Sportello Unico per le Attività Produttive, superare il digital divide;
- **la riforma delle autonomie locali:** migliorare l'efficienza e l'efficacia di tutta l'amministrazione pubblica della Sardegna, attraverso il decentramento di funzioni e compiti agli enti locali, la riforma delle Comunità montane, l'incentivazione all'esercizio di funzioni in forma associata, la revisione del sistema di finanziamento delle autonomie locali.

**La strategia 1 del PRS concorre alla realizzazione delle priorità 2, 7 e 10 del QSN**

## **STRATEGIA 2. Identità e cultura**

Gli obiettivi attraverso cui la Regione intende realizzare la strategia 2 sono:

- **la valorizzazione del patrimonio culturale, dell'arte e della creatività,** sia in termini di tutela e conservazione e sia in termini di investimento nell'economia della conoscenza e nella capacità di costruire impresa intorno ad essa;
- **la valorizzazione dell'artigianato,** per impedire la scomparsa dei saperi tradizionali e per sviluppare l'economia del comparto, fortemente legato allo sviluppo del territorio;
- **lo sviluppo locale,** valorizzando in modo integrato l'insieme delle risorse potenziali, materiali e immateriali dei territori, specie delle zone interne dell'Isola.

**La strategia 2 del PRS concorre alla realizzazione delle priorità 5, 7 e 8 del QSN**

## **STRATEGIA 3. Ambiente e Territorio**

Gli obiettivi attraverso cui la Regione intende realizzare la strategia 3 sono:

- **la tutela e valorizzazione ambientale:** sostenibilità ambientale, difesa del suolo, gestione dei rifiuti, parchi e rete ecologica regionale;
- **il governo del territorio:** attuare un modello di sviluppo che valorizzi le componenti fisiche, ambientali e umane dell'intero contesto regionale, orientato alla salvaguardia ambientale, paesaggistica e identitaria della Sardegna;
- **le città e centri urbani:** migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane e aumentare l'attrattività delle città sarde creando un ambiente favorevole allo sviluppo turistico, alla crescita delle Università, all'innovazione.

La strategia 3 del PRS concorre alla realizzazione delle priorità 3, 5 e 8 del QSN.

#### **STRATEGIA 4. Conoscenza**

Gli obiettivi attraverso cui la Regione intende realizzare la strategia 4 sono:

- **istruzione:** potenziare e migliorare il sistema dell'istruzione, comprese le strutture scolastiche, dando concretezza al principio di scuola aperta, in una prospettiva di educazione e apprendimento permanenti, dall'infanzia all'adolescenza ed all'età adulta; migliorare il sistema dell'istruzione universitaria, puntando sull'efficienza didattica, l'alta formazione e le competenze d'eccellenza, l'offerta formativa nelle aree disciplinari tecnico-scientifiche, la cultura propedeutica all'auto imprenditorialità;
- **formazione:** ridefinire e migliorare il sistema della formazione professionale, basandolo sul rapporto tra il fabbisogno formativo del sistema regionale e l'offerta formativa, sulla formazione permanente e continua e sulla promozione della cultura d'impresa;
- **ricerca e innovazione:** potenziare la ricerca e l'innovazione in una logica di rete tra Università, imprese e Pubblica Amministrazione per renderle un motore di sviluppo per l'economia e per l'occupazione.

**La strategia 4 del PRS concorre alla realizzazione delle priorità 1 e 2 del QSN.**

#### **STRATEGIA 5. Sistemi produttivi e politiche del lavoro**

Gli obiettivi della strategia 5 si riferiscono ai principali settori produttivi dell'economia isolana, nonché all'internazionalizzazione del sistema produttivo e alle politiche attive del lavoro:

- **industria:** favorire la crescita della competitività delle imprese attraverso servizi di qualità, infrastrutture, innovazione, maggiore efficienza della burocrazia e del sistema degli incentivi;
- **agricoltura e sviluppo rurale:** favorire un sistema agricolo forte, autonomo, competitivo e differenziato, che valorizzi le diversità della Sardegna;
- **pesca:** stimolare la crescita del settore sotto il profilo economico, sociale e ambientale e di migliori possibilità occupazionali;
- **turismo:** massimizzare i vantaggi economici del turismo nel rispetto della sostenibilità ambientale;
- **commercio:** rivitalizzare le attività commerciali nel tessuto urbano, migliorando la

loro capacità di attrazione;

- **internazionalizzazione del sistema produttivo:** migliorare la propensione all'esportazione e la capacità di attrazione dall'esterno di investimenti, idee e capacità imprenditoriali;
- **politiche attive del lavoro:** portare il tasso di occupazione in linea con la media italiana, creando nuovi e migliori posti di lavoro e conservando quelli esistenti.

**La strategia 5 del PRS concorre principalmente alla realizzazione delle priorità 5, 7 e 9 del QSN.**

**STRATEGIA 6. Infrastrutture e reti di servizio** (La strategia 6 adotta un concetto ampio di infrastrutture e reti, che non comprende solo la viabilità e i trasporti, ma anche la rete idrica, energetica e quella telematica).

Gli obiettivi della strategia 6 si riferiscono a ciascuna delle infrastrutture e reti considerate:

- **trasporto aereo:** sviluppare i collegamenti con le maggiori realtà italiane e europee, favorendo la mobilità dei residenti e l'aumento dei flussi turistici;
- **sistema marittimo:** promuovere la continuità territoriale marittima di passeggeri e merci, sostenendo il trend di crescita delle merci movimentate negli scali portuali, anche attraverso l'adeguamento degli assetti infrastrutturali;
- **rete stradale:** razionalizzare la viabilità, mitigandone l'impatto ambientale, ottimizzare l'accessibilità dei territori più periferici, ottimizzare la viabilità di accesso ai nodi urbani, portuali, aeroportuali e turistici per ridurre incidentalità, inquinamento e tempi del pendolarismo;
- **rete ferroviaria:** adeguare la rete a uno standard europeo, realizzare il riequilibrio modale nelle città e il contenimento della mobilità su mezzo privato;
- **trasporto pubblico locale:** incrementare la quota del trasporto pubblico locale dall'8% al 12%;
- **energia:** contribuire mediante l'uso delle fonti di energia rinnovabile al rispetto degli obiettivi del Protocollo di Kyoto, producendo una quota pari al 25% dell'energia consumata da tali fonti; stabilizzare e rendere sicura la rete energetica, rompendo l'isolamento energetico della Regione;
- **sistema idrico:** sviluppare, gestire e utilizzare in maniera razionale le risorse idriche, prevenendo i rischi naturali nel campo dell'approvvigionamento idrico;
- **Sardegna digitale:** rendere la Sardegna un modello di eccellenza per l'utilizzo delle nuove tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, intervenendo sulle infrastrutture abilitanti, sui sistemi della Pubblica Amministrazione e delle imprese,

sulla produzione culturale e sulla qualità delle relazioni sociali.

La strategia 6 del PRS concorre principalmente alla realizzazione della Priorità 2 del QSN con l'obiettivo Sardegna digitale, della Priorità 3 per quanto riguarda l'energia e il sistema idrico e della Priorità 6 relativamente alla viabilità e ai trasporti.

### **STRATEGIA 7. Solidarietà e coesione sociale**

La strategia 7 si fonda sulla considerazione che le politiche per la tutela della salute, l'inclusione sociale e la sicurezza contribuiscono all'obiettivo di migliorare le condizioni di vita e l'accessibilità ai servizi e alle opportunità per tutti, accrescendo l'attrattività e la competitività dei territori.

Gli obiettivi attraverso cui la Regione intende realizzare la strategia 7 sono:

- **la tutela della salute:** incrementare l'efficienza del sistema sanitario con servizi di qualità, distribuiti in maniera equilibrata sul territorio e una forte attività di prevenzione;
- **le politiche sociali:** riposizionamento complessivo dei degli interventi, dei servizi e dei modi di agire, attraverso una profonda riorganizzazione del settore sia in termini legislativi che di strumenti di programmazione;
- **la cultura della legalità e la coesione sociale:** ridurre la devianza e la marginalità sociale, rafforzando il senso di sicurezza dei cittadini e delle imprese e migliorando il rapporto e l'integrazione tra istituzioni locali e popolazione;
- **le politiche della casa:** rilanciare l'edilizia residenziale pubblica intervenendo con piani di recupero urbano e di riconversione di edifici inutilizzati nei quartieri disagiati delle periferie urbane, abbinando alla maggiore disponibilità di abitazioni gli interventi contro il degrado delle città.

La strategia 7 del PRS concorre principalmente alla realizzazione della priorità, 4, 8, 10 del QSN.

### 7.1.1.3 Gli obiettivi generali e specifici del DUP

Sulla base delle sette strategie del PRS, il DUP intende perseguire i seguenti obiettivi generali e specifici:

STRATEGIE PRS	OBIETTIVI GENERALI DUP	OBIETTIVI SPECIFICI DUP
<p style="text-align: center;"><b>Strategia 1 - AUTOGOVERNO E RIFORMA DELLA REGIONE</b></p>	<p>Semplificare, razionalizzare la pubblica amministrazione regionale, in particolare nei rapporti con i cittadini e le imprese e introducendo regole di governance multilivello</p>	<p>Aumentare la qualità e l'offerta di servizi in rete alla cittadinanza attraverso le semplificazioni dei processi e l'aumento delle competenze delle amministrazioni</p>
		<p>Aumentare e migliorare i processi di governance nelle decisioni pubbliche garantendo la partecipazione dei cittadini e delle organizzazioni sociali e delle imprese</p>
		<p>Migliorare l'efficacia della programmazione e la qualità degli interventi</p>

STRATEGIE PRS	OBIETTIVI GENERALI DUP	OBIETTIVI SPECIFICI DUP
<p style="text-align: center;"><b>Strategia 2 - IDENTITÀ E CULTURA</b></p>	<p>Tutelare e valorizzare l'identità e la cultura sarda quali componenti essenziali per un valido posizionamento dell'isola nelle strategie di cooperazione e competitività territoriale in Europa e nel mondo</p>	<p>Valorizzare le risorse identitarie e culturali locali quali elementi di specificità e vantaggio per la cooperazione e la competitività territoriale</p>
		<p>Promuovere e valorizzare i beni e le attività culturali e sostenere l'imprenditorialità nel campo della valorizzazione culturale</p>

STRATEGIE PRS	OBIETTIVI GENERALI DUP	OBIETTIVI SPECIFICI DUP
<p style="text-align: center;"><b>Strategia 3 – AMBIENTE E TERRITORIO</b></p>	<p style="text-align: center;">Assicurare la sostenibilità ambientale nella pianificazione e nell'utilizzo delle risorse naturali, al fine di preservarne le valenze economiche e il valore intrinseco; migliorare la qualità ambientale e i servizi delle aree urbane e dei sistemi territoriali e la loro attrattività</p>	<p>Promuovere l'uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali, tutelando la bio diversità</p>
		<p>Rafforzare la capacità di conservazione e gestione delle risorse naturali e culturali mediante la cooperazione territoriale e promuovere opportunità di sviluppo economico sostenibile</p>
		<p>Migliorare la qualità della vita e l'attrattività e la competitività delle città e delle aree urbane attraverso l'innovazione, la diffusione e l'accessibilità di servizi avanzati e la riqualificazione integrata delle aree urbane</p>
		<p>Migliorare la qualità della vita e l'attrattività dei sistemi territoriali attraverso il potenziamento e lo sviluppo delle reti comunali, per garantire la diffusione e l'accessibilità dei servizi avanzati</p>

STRATEGIE PRS	OBIETTIVI GENERALI DUP	OBIETTIVI SPECIFICI DUP
<p style="text-align: center;"><b>Strategia 4 - CONOSCENZA</b></p>	<p>Incrementare il livello di istruzione medio della popolazione attiva e ridurre l'abbandono scolastico e formativo, definire un sistema regionale delle competenze che risponda realmente alla domanda di sviluppo di competenze e rafforzare complessivamente il sistema della ricerca e</p>	<p>Migliorare la qualità dei sistemi di istruzione innalzando i livelli di apprendimento e di competenze-chiave e potenziando le infrastrutture scolastiche ed universitarie</p>
		<p>Stimolare la capacità di adattamento delle persone e degli attori socio economici aumentando la</p>

	dell'innovazione in Sardegna	partecipazione alle opportunità formative lungo tutto l'arco della vita
		Promuovere e valorizzare la filiera della ricerca e le reti di cooperazione attraverso la creazione di strumenti di interfaccia che favoriscano forme stabili di collaborazione tra il sistema della ricerca e quello delle imprese, finalizzate al trasferimento tecnologico e al sostegno dei processi di innovazione

STRATEGIE PRS	OBIETTIVI GENERALI DUP	OBIETTIVI SPECIFICI DUP
<p style="text-align: center;"><b>Strategia 5 – SISTEMI PRODUTTIVI E POLITICHE DEL LAVORO</b></p>	<p>Promuovere lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle attività produttive coerentemente con le vocazioni territoriali e ambientali, basato sulla crescita della competitività delle imprese valorizzando l'innovazione prodotta nei centri di ricerca, per una piena e migliore occupazione</p>	Promuovere lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo regionale attraverso la promozione e diffusione di processi innovativi nelle imprese, favorendo i processi collaborativi anche attraverso progetti strategici territoriali e/o di filiera
		Sviluppare l'apertura internazionale del sistema produttivo regionale e potenziare la capacità di internazionalizzazione delle imprese e migliorare la capacità di attrarre investimenti
		Sviluppare un'offerta turistica sostenibile di elevata qualità, diversificata nel tempo e nello spazio, basata sull'attrattiva del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale
		Aumentare l'efficienza, l'efficacia, la qualità e l'inclusività delle istituzioni



		del mercato del lavoro
--	--	------------------------

STRATEGIE PRS	OBIETTIVI GENERALI DUP	OBIETTIVI SPECIFICI DUP
<p style="text-align: center;"><b>Strategia 6 – INFRASTRUTTURE E RETI DI SERVIZIO</b></p>	<p>Favorire l'inclusione della Sardegna nelle reti infrastrutturali nazionali e transnazionali dell'energia, della telematica e dei trasporti grazie anche all'impiego delle nuove tecnologie. Migliorare l'accessibilità ai territori più periferici dell'isola e la viabilità di accesso ai nodi urbani, portuali, aeroportuali</p>	<p>Potenziare e ottimizzare il sistema dei trasporti la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso favorendo la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali garantendo l'accessibilità delle aree periferiche</p>
		<p>Promuovere e sviluppare la società dell'informazione con particolare attenzione ad aspetti chiave per lo sviluppo del territorio e della qualità di vita</p>
		<p>Promuovere l'efficienza energetica e la produzione di energia da Fonti rinnovabili</p>
		<p>Rafforzare il sistema di approvvigionamento idrico primario per gli usi multisettoriali incrementando l'efficienza del servizio</p>

STRATEGIE PRS	OBIETTIVI GENERALI DUP	OBIETTIVI SPECIFICI DUP
<p style="text-align: center;"><b>Strategia 7 – SOLIDARIETÀ E COESIONE SOCIALE</b></p>	<p style="text-align: center;">Incrementare l'efficacia del sistema sanitario migliorando la qualità dei servizi e potenziando la prevenzione. Potenziare i servizi di tipo socio assistenziale riqualificandoli e attivando processi virtuosi di mantenimento e reintegrazione dei soggetti a rischio nei circuiti della cittadinanza attiva, della legalità e della convivenza pacifica</p>	<p>Migliorare la qualità, l'accessibilità e l'integrazione delle strutture e dei servizi alla popolazione di protezione, di cura e conciliazione, con particolare attenzione alle pari opportunità e alle azioni di antidiscriminazione Sviluppare il sistema di supporto per la sanità anche attraverso la diffusione, l'accesso e l'uso delle tecnologie digitali Garantire migliori condizioni di sicurezza a cittadini e imprese</p>

#### 7.1.1.4 Gli obiettivi di servizio del QSN e il DUP

La politica italiana di sviluppo regionale ([QSN 2007-2013](#)) attribuisce un ruolo chiave al miglioramento dei servizi essenziali per ampliare le opportunità degli individui e creare condizioni favorevoli per l'attrazione di investimenti privati. I divari tra le regioni meridionali e il resto del Paese riguardano infatti non solo le dimensioni economiche più conosciute - PIL e mercato del lavoro - ma anche l'offerta di beni e servizi disponibili per i cittadini. Il CIPE, con la [delibera n.82 del 2007](#), ha stanziato risorse pari a 3 miliardi di euro del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) da assegnare come premi alle Regioni del Mezzogiorno che conseguiranno gli obiettivi fissati (*target*) per il miglioramento dei servizi essenziali in quattro ambiti strategici per le politiche di sviluppo regionale

I servizi su cui intervenire e gli obiettivi strategici e gli indicatori ad essi collegati, sono stati selezionati in base ai seguenti criteri:

- ◆ la **misurabilità**, ovvero la disponibilità di informazioni statistiche riconosciute da tutti come adeguate, affidabili e tempestive;
- ◆ la **responsabilità**, per il fatto che la qualità di erogazione del servizio dipende anche dall'identificazione precisa delle responsabilità in capo ai diversi attori;

◆ **la comprensione e condivisione pubblica.**

I servizi essenziali e i rispettivi obiettivi di servizio individuati dal QSN sono:

- a) istruzione**, ovvero elevare le competenze degli studenti e la capacità di apprendimento della popolazione;
- b) servizi di cura**, ovvero aumentare i servizi socio-sanitari a favore di bambini e anziani, alleggerendo in particolar modo le obbligazioni familiari a carico delle donne che contribuiscono a scoraggiare la partecipazione femminile al mercato del lavoro;
- c) rifiuti**, ovvero migliorare la gestione dei rifiuti urbani nel quadro di uno sforzo maggiore volto al miglioramento della qualità ambientale;
- d) acqua**, ovvero tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente in relazione al servizio idrico integrato.

Nella tabella che segue sono specificati gli obiettivi di servizio, gli indicatori, il loro valore base e il valore target che occorre raggiungere al 2013.

N	OBIETTIVO	CODICE INDICATORE	INDICATORE	VALORE BASE	TARGET AL 2013
				Fonte	
1	Elevare le competenze degli studenti e la capacità di apprendimento della popolazione	S.01	Percentuale della popolazione 18-24 anni con al più la licenza media, che non ha concluso un corso di formazione professionale riconosciuto dalla regione di durata superiore ai 2 anni	28,3% (2006)	10%
				ISTAT	
		S.02	Percentuale di 15-enni, con al massimo primo livello di competenza nell'area della lettura	n.d.	20%
				OCSE-PISA	
		S.03	Percentuale di 15-enni, con al massimo il primo livello di competenza nell'area della matematica	n.d.	21%
				OCSE-PISA	
2	Aumentare i servizi di cura alla persona, alleggerendo i carichi familiari per innalzare la partecipazione delle donne al mercato del lavoro	S.04	Percentuale di Comuni che hanno attivato servizi per l'infanzia (sul totale dei Comuni della regione)	14,9% (2004)	35%
				ISTAT	
		S.05	Percentuale di bambini in età tra zero e tre anni che hanno usufruito di servizi per l'infanzia (sul totale della popolazione in età tra zero e tre anni)	10% (2004)	12%
				ISTAT	
		S.06	Percentuale di anziani che riceve assistenza domiciliare integrata (ADI) rispetto al totale della popolazione anziana (superiore ai 64 anni)	1,1% (2005)	3,5%
				MIN. SALUTE	
3	Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente in relazione alla gestione dei rifiuti urbani	S.07	Rifiuti urbani smaltiti in discarica per abitante (kg)	389,6 Kg (05)	230 Kg
				APAT	
		S.08	Percentuale di rifiuti urbani oggetto di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti urbani	9,9% (2005)	40%
				APAT	
		S.09	Percentuale di frazione umida trattata in compostaggio sulla frazione di umido nel rifiuto urbano totale	4,5% (2005)	20%
				APAT	
4	Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente in relazione alla gestione del servizio idrico integrato	S.10	Percentuale di acqua erogata sul totale dell'acqua immessa nelle reti di distribuzione	56,8% (2005)	75%
				ISTAT	
		S.11	Abitanti equivalenti effettivi serviti da impianti di depurazione delle acque reflue con trattamento secondario o terziario, in rapporto agli AE totali urbani	80,5% (2005)	70%
				ISTAT	

Come visto, a ciascun indicatore corrisponde un ammontare preciso di risorse finanziarie, che per la Regione Sardegna sono definite nella tabella che segue.

N	OBIETTIVO	CODICE INDICATORE	INDICATORE	PREMIALITÀ (In mln di Euro)	TOTALE
1	Elevare le competenze degli studenti e la capacità di apprendimento della popolazione	S.01	Percentuale della popolazione 18-24 anni con titolo di studio inferiore al diploma di scuola secondaria superiore e che non partecipa ad ulteriore istruzione o formazione	€ 28,90	€ 86,70
		S.02	Percentuale di 15-enni, con al massimo il primo livello di competenza nell'area della lettura	€ 28,90	
		S.03	Percentuale di 15-enni, con al massimo il primo livello di competenza nell'area della matematica	€ 28,90	
2	Aumentare i servizi di cura alla persona, alleggerendo i carichi familiari per innalzare la partecipazione delle donne al mercato del lavoro	S.04	Percentuale di Comuni che hanno attivato servizi per l'infanzia (sul totale dei Comuni della regione)	€ 23,60	€ 94,50
		S.05	Percentuale di bambini in età tra zero e tre anni che hanno usufruito di servizi per l'infanzia (sul totale della popolazione in età tra zero e tre anni)	€ 23,60	
		S.06	Percentuale di anziani che riceve assistenza domiciliare integrata (ADI) rispetto al totale della popolazione anziana (superiore ai 64 anni)	€ 47,30	
3	Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente in relazione alla gestione dei rifiuti urbani	S.07	Rifiuti urbani smaltiti in discarica per abitante (kg)	€ 35,50	€ 94,60
		S.08	Percentuale di rifiuti urbani oggetto di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti urbani	€ 35,50	
		S.09	Percentuale di frazione umida trattata in compostaggio sulla frazione di umido nel rifiuto urbano totale	€ 23,60	
4	Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente in relazione alla gestione del servizio idrico integrato	S.10	Percentuale di acqua erogata sul totale dell'acqua immessa nelle reti di distribuzione Abitanti equivalenti effettivi serviti da impianti di depurazione delle acque reflue con trattamento secondario o terziario in rapporto agli AE totali urbani	€ 47,30	€ 94,60
		S.11		€ 47,30	
<b>TOTALE PREMIALITÀ REGIONE SARDEGNA (in milioni di euro)</b>				<b>€ 370,40</b>	<b>€ 370,40</b>

Le strategie della politica regionale unitaria contenute nel DUP 2007 – 2013 si ispirano agli obiettivi di servizio delineati nel QSN, nello specifico:

OBIETTIVI DI SERVIZIO	STRATEGIE DELLA POLITICA REGIONALE UNITARIA
a) Elevare le competenze degli studenti e la capacità di apprendimento	La <b>strategia 4. Conoscenza</b> del DUP persegue il superamento della debolezza strutturale rappresentato dal basso livello di istruzione medio della popolazione sarda e la creazione di un sistema di educazione e apprendimento permanenti, che accompagnino i cittadini dall'infanzia all'adolescenza, fino all'età adulta.
b) Aumentare i servizi di cura alla persona, alleggerendo i carichi familiari per innalzare la partecipazione delle donne al mercato del lavoro	La Regione ha avviato una profonda trasformazione dei servizi alla persona. Anche attraverso i <b>PLUS</b> (Piano locale unitario dei servizi) si sta perseguendo l'obiettivo di riorganizzare e rifinanziare le attività di assistenza domiciliare (ADI) e migliorare la qualità della vita che affrontano al loro interno gravi situazioni di disabilità.
c) Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente in relazione alla gestione dei rifiuti urbani	La Regione ha aggiornato nel 2006 il Piano di gestione dei rifiuti, allo scopo di minimizzare lo smaltimento in discarica incrementando la raccolta differenziata. La gestione integrata dei rifiuti è uno degli obiettivi perseguiti dalla <b>strategia 3. Ambiente e Territorio</b> del DUP.
d) Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente in relazione alla gestione del servizio idrico integrato	Anche attraverso importanti atti di programmazione, quali il <b>Piano Stralcio di Bacino Regionale per l'utilizzo delle Risorse Idriche</b> e il <b>Piano di Tutela delle Acque</b> , la Regione ha inteso perseguire il raggiungimento dell'equilibrio tra fabbisogni idrici e disponibilità, in modo da garantire un uso sostenibile della risorsa acqua.

#### 7.1.1.5 La strategia di sviluppo locale integrata

La Regione, riconosciuta la necessità di concordare con il sistema delle autonomie locali la programmazione unitaria degli interventi regionali, nell'ambito e nel rispetto dei documenti strategici regionali da raccordare con il Quadro Strategico Nazionale (QSN), ha scelto lo strumento delle **Intese Istituzionali con le Province** sul modello della programmazione negoziata Stato – Regioni.

La strategia perseguita attraverso le Intese Istituzionali può definirsi come una strategia unitaria per lo sviluppo competitivo dell'economia regionale; si tratta di un modello di sviluppo

coerente con le vocazioni territoriali e ambientali dei diversi fattori della Sardegna. Esso si basa su una nuova modalità di gestione e di attuazione delle politiche di sviluppo che si fonda sull'innovazione dei processi di governance istituzionale a rete, favorendo il coinvolgimento delle forze sociali e nuove forme di democrazia partecipativa allargata ai diversi attori locali.

La Regione e le Province hanno individuato, in coerenza con le previsioni contenute nel Documento Strategico Regionale (DSR) e nel Programma Regionale di Sviluppo (PRS), specifici interventi considerati di particolare importanza per lo sviluppo dei diversi territori della Sardegna, che potranno essere prioritariamente finanziati con le risorse in corso di programmazione. Tali interventi sono poi confluiti nelle Intese istituzionali siglate dalla Regione e dalle Province sarde.

Le linee di attività previste nelle Intese istituzionali per l'attuazione della politica regionale di sviluppo, sono state in primo luogo ricondotte a **8 macro-aree tematiche**. Tale sistematizzazione consente una lettura funzionale delle attività previste e diventa un supporto per le successive attività di incrocio con gli specifici strumenti programmatici e l'organizzazione dei processi attuativi. Le macro-aree tematiche, di seguito illustrate, risultano coerenti con gli indirizzi programmatici delineati nel Documento Strategico Regionale e con le strategie previste dal Programma Regionale di Sviluppo.

### **1. Infrastrutture:**

- ✓ realizzazione di reti materiali e immateriali per il territorio e le aree urbane;
- ✓ realizzazione centri intermodali e raccordi ferroviari;
- ✓ realizzazione di interventi per l'abbattimento del digital divide con diffusione della banda larga in tutto il territorio regionale.

### **2. Attività produttive - Energia:**

- ✓ promozione e sostegno dell'innovazione, della ricerca e dell'internazionalizzazione delle imprese;
- ✓ promozione e sostegno di reti di imprese e poli di eccellenza e relative interrelazioni;
- ✓ incrementare la competitività del territorio e dei sistemi produttivi;
- ✓ realizzazione di impianti per la produzione di energia con fonti rinnovabili con particolare riferimento al fotovoltaico e alle nuove tecnologie solari.

### **3. Cultura:**

- ✓ valorizzazione del patrimonio culturale, dell'arte e della creatività;
- ✓ valorizzazione del sistema dei musei e dei parchi archeologici;
- ✓ valorizzazione dell'artigianato.

#### **4. Istruzione:**

- ✓ sostegno alle autonomie scolastiche per il miglioramento della qualità della didattica, la lotta contro la dispersione, il riordino e l'integrazione dell'offerta formativa;
- ✓ realizzazione di residenze per studenti a supporto delle Facoltà universitarie;
- ✓ potenziamento della ricerca e dell'innovazione in una logica di rete tra Università, imprese e Pubblica Amministrazione.

#### **5. Ambiente e Turismo:**

- ✓ sostenibilità ambientale delle attività antropiche;
- ✓ prevenzione dei rischi e le infrastrutture di risanamento ambientale;
- ✓ riqualificazione e valorizzazione del patrimonio costiero;
- ✓ bonifica dei siti di interesse nazionale e regionale nelle aree minerarie dismesse;
- ✓ valorizzazione delle risorse naturali e culturali.

#### **6. Agricoltura:**

- ✓ sostegno alla multifunzionalità in agricoltura, miglioramento del paesaggio rurale e lotta agli incendi (attuazione del Piano di Sviluppo Rurale);
- ✓ sostegno all'istituzione di OP (organizzazione dei produttori) del settore lattiero – caseario;
- ✓ sostegno alla promozione del settore vitivinicolo.

#### **7. Qualità Urbana:**

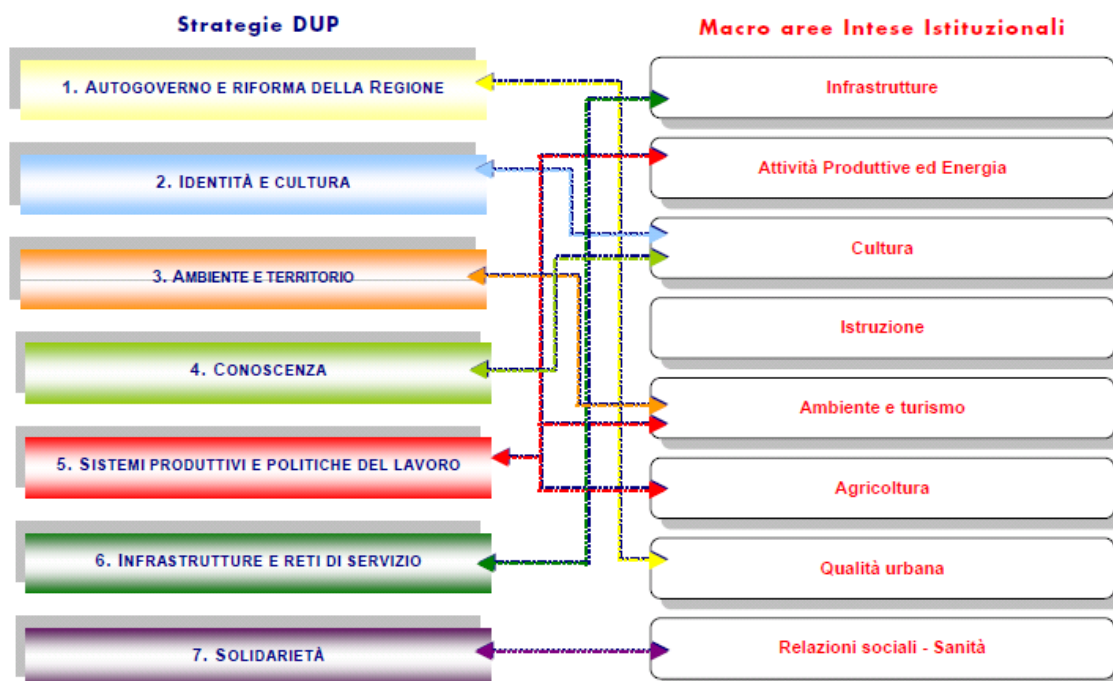
- ✓ sostegno alla riqualificazione urbana ed ai progetti di recupero dei centri storici;
- ✓ sostegno alla partecipazione alla rete regionale di turismo rurale (Posadas);
- ✓ definizione del trasferimento agli enti locali di beni di proprietà regionale;
- ✓ riqualificazione delle aree portuali e delle borgate marine.

#### **8. Relazioni Sociali - Sanità:**

- ✓ politiche di intervento strutturale tese alla programmazione di nuove strutture ospedaliere;
- ✓ politiche sociali (es.: incentivi per la realizzazione di asili nido);
- ✓ politiche della casa (es.: incentivi alle giovani coppie per la prima casa).



## Concordanza tra Strategie DUP e Macro aree tematiche d'intervento delle Intese istituzionali



### 7.1.2 La programmazione operativa della Regione Sardegna

L'articolazione strategica della politica regionale unitaria illustrata richiede una dotazione di strumenti programmatici che prevedano le forme e le condizioni tecnico-finanziarie per la realizzazione delle linee di azione individuate.

Tale dotazione è costituita dai vari programmi operativi e attuativi nei quali le azioni vengono collocate e articolate in base ai requisiti e ai criteri di pertinenza e ammissibilità ai finanziamenti stabiliti dalla normativa di riferimento di ciascun programma.

#### 7.1.2.1 Il POR FESR Sardegna 2007 - 2013

Il POR FESR ha come finalità l'insieme delle priorità del QSN indirizzate prevalentemente allo sviluppo dell'economia dell'innovazione e della conoscenza e alla salvaguardia e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale.

Il POR FESR Sardegna 2007-2013 è stato adottato dalla Commissione europea con Decisione C(2007) 5728 del 20 novembre 2007, "ai fini dell'intervento comunitario nella regione italiana ammissibile al sostegno transitorio nell'ambito dell'obiettivo "Competitività regionale e occupazione" per il periodo di programmazione 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2013".

La Regione ha individuato quale obiettivo generale della programmazione FESR 2007-2013 quello di "Accrescere la competitività del sistema produttivo e l'attrattività regionale attraverso la diffusione dell'innovazione, la valorizzazione dell'identità e delle vocazioni del territorio, la tutela delle risorse naturali".

La strategia generale del programma sopra descritta viene articolata in Assi e relativi obiettivi globali, specifici e operativi.

## ASSE I – SOCIETÀ DELL'INFORMAZIONE

L'Asse 1 del POR FESR, il cui obiettivo globale è “**Migliorare la qualità e l'accessibilità dei servizi offerti, attraverso l'uso delle tecnologie dell'informazione e della telecomunicazione**”, è coerente con le seguenti strategie del DUP:

**strategia 1.** Autogoverno e riforma della Regione, laddove s'intende perseguire il miglioramento dei servizi offerti alla cittadinanza;

**strategia 4.** Conoscenza, per quanto riguarda l'obiettivo di rafforzamento del sistema della ricerca e dell'innovazione;

**strategia 6.** Infrastrutture e reti di servizio, per quanto riguarda la promozione e la diffusione dell'utilizzo delle tecnologie di informazione e telecomunicazione.

OBIETTIVI SPECIFICI	OBIETTIVI OPERATIVI
Rafforzare e innovare la rete dei servizi della pubblica amministrazione, valorizzando la partecipazione di cittadini e imprese	Rafforzare la disponibilità di infrastrutture abilitanti e la capacità nella fruizione dei servizi d'interconnessione e l'operatività dello sportello unico
	Promuovere lo sviluppo della "cittadinanza digitale"
	Promuovere l'inclusione dei soggetti esclusi
Promuovere e sviluppare la società dell'informazione con particolare attenzione ad aspetti chiave per lo sviluppo del territorio e della qualità di vita, quali la sanità, l'istruzione e la promozione della cultura	Sviluppare il sistema di supporto per la sanità
	Aumentare la diffusione, l'accesso e l'uso delle tecnologie digitali dell'informatica e delle telecomunicazioni nel sistema dell'istruzione e della formazione
	Incrementare la produzione di contenuti digitali

Attraverso le azioni dell'Asse, la Regione Sardegna intende garantire una più elevata qualità e una **migliore fruizione dei servizi alla cittadinanza e alle imprese, con particolare attenzione ai servizi sanitari, scolastici e formativi e all'inclusione sociale**, contribuendo ad una maggiore integrazione tra le diverse realtà locali e favorendo la competitività di tutto il sistema territoriale. Il cittadino e tutti i beneficiari dei servizi offerti dalla Pubblica Amministrazione assumono quindi un ruolo centrale.

**Beneficiari:** l'Amministrazione regionale (anche per il tramite di società in-house); Pubbliche amministrazioni della Sardegna (comprese le forme associative riconosciute per legge); Enti

pubblici; Imprese pubbliche; Operatori culturali; Università; Istituti scolastici; Strutture sanitarie.

## ASSE II – INCLUSIONE, SERVIZI SOCIALI, ISTRUZIONE E LEGALITÀ

L'asse II persegue l'obiettivo globale **“Migliorare la qualità e l'accessibilità dei servizi alle fasce a rischio di esclusione sociale, l'integrazione tra le istituzioni e le popolazioni locali e potenziare le dotazioni strumentali ed infrastrutturali per l'apprendimento in un'ottica di non discriminazione sociale, culturale ed economica”**.

L'asse risulta coerente con le seguenti strategie del DUP:

**strategia 4.** Conoscenza, laddove teso al miglioramento del sistema dell'istruzione;

**strategia 7.** Solidarietà e coesione sociale, per quanto riguarda gli aspetti di inclusione sociale e il sostegno alla legalità e alla coesione sociale.

OBIETTIVI SPECIFICI	OBIETTIVI OPERATIVI
Garantire migliori condizioni di sicurezza a cittadini e imprese	Sostenere la cultura della legalità e la coesione sociale
	Migliorare le strutture scolastiche per aumentare l'attrattività del sistema scolastico e formativo delle aree marginali
Migliorare la qualità delle strutture e dei servizi alla popolazione, inclusa l'istruzione, con particolare attenzione alle pari opportunità e alle azioni di antidiscriminazione	Migliorare e incrementare l'accesso, la qualità e il livello di appropriatezza degli interventi e servizi alla popolazione, per promuovere l'inclusione dei soggetti svantaggiati

L'Asse II, in sinergia con l'Asse I, presta particolare attenzione all'inclusione sociale. Si intende raggiungere tale obiettivo anche attraverso specifiche **azioni a sostegno dell'istruzione, con particolare riferimento alle aree svantaggiate, e orientare a migliorare il servizio e la possibilità di accesso**. La costruzione di una società inclusiva è il frutto di una strategia non settoriale ma integrata, finalizzata al miglioramento dei servizi (sociali, sanitari, socio-educativi, socioassistenziali, di contrasto ai fenomeni di violenza) e alla promozione della cittadinanza sociale.

**Beneficiari:** l'Amministrazione regionale (anche per il tramite di società in-house); Enti pubblici; Pubbliche amministrazioni locali della Sardegna (comprese le forme associative riconosciute per legge); Imprese pubbliche e private; Terzo Settore (associazioni di volontariato, cooperative sociali, ONG, ONLUS in generale); Istituti scolastici; Strutture sanitarie e socio-sanitarie.

### ASSE III – ENERGIA

L'Asse III persegue l'obiettivo globale di **“Promuovere le opportunità di sviluppo sostenibile attraverso l’attivazione di filiere produttive collegate all’aumento della quota di energia da fonti rinnovabili e al risparmio energetico”**. Esso risulta coerente con la **strategia 6** Infrastrutture e reti di servizio del DUP laddove si intende perseguire la promozione dell’efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

<i>OBIETTIVI SPECIFICI</i>	<i>OBIETTIVI OPERATIVI</i>
Promuovere l’efficienza energetica e la produzione di dell’energia energia da FER	Aumentare la produzione di energia da RES anche attraverso la promozione della produzione diffusa
	Promuovere il risparmio, la riduzione dell’intensità e l’efficienza energetica

La Sardegna si colloca tra le regioni italiane che producono e consumano poca energia da fonti rinnovabili e, per contro, registra una elevata intensità elettrica del PIL (510,5 MWh/M euro 95 contro un dato medio nazionale di 288,4 - Dati ENEA).

L’Asse prende in considerazione la sostenibilità ambientale quale criterio guida dell’azione regionale di pianificazione e di utilizzo delle risorse energetiche ponendosi quale obiettivo, coerentemente con la strategia europea di Lisbona e Göteborg, quello di ridurre la dipendenza dalle fonti tradizionali di energia, di sviluppare le conoscenze e le tecnologie nei campi delle energie rinnovabili e dell’efficienza energetica, favorendo la loro integrazione con le attività produttive ed economiche e sensibilizzando al risparmio e all’efficienza energetica i settori produttivi, il settore civile, dei trasporti e quello della Pubblica Amministrazione.

**Beneficiari:** l’Amministrazione regionale (anche attraverso proprie agenzie in house); Enti locali; Agenzie energetiche; Imprese singole e associate; Università; Centri di ricerca.

## ASSE IV – AMBIENTE, ATTRATTIVITÀ NATURALE, CULTURALE E TURISMO

L'Asse IV persegue l'obiettivo globale di “**Promuovere un uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali e sostenere l'attrattività e competitività del territorio valorizzando le risorse naturali e culturali per sviluppare il turismo sostenibile**”. Esso risulta coerente con le seguenti strategie del DUP:

**strategia 2.** Identità e cultura, per quanto riguarda la valorizzazione delle risorse culturali locali e per la promozione e la valorizzazione dei beni e delle attività culturali;

**strategia 3.** Ambiente e territorio, per quanto riguarda l'uso sostenibile delle risorse ambientali;

**strategia 5.** Sistemi produttivi e politiche del lavoro, per quanto riguarda lo sviluppo di un'offerta turistica sostenibile;

**strategia 6.** Infrastrutture e reti di servizio, per quanto riguarda il miglioramento dell'efficienza del servizio idrico integrato.

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
Promuovere un uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali	Prevenzione e mitigazione dei fenomeni di degrado del suolo, recupero dei contesti degradati, attuazione dei piani di prevenzione dei rischi sia di origine antropica che naturale
	Miglioramento degli strumenti per la sostenibilità ambientale
	Garantire la riqualificazione produttiva delle aree oggetto di bonifica
	Migliorare la gestione dei rifiuti
	Rafforzare il sistema di approvvigionamento idrico primario per gli usi multisettoriali
	Incremento dell'efficienza del servizio idrico integrato del settore civile
Sviluppare un'offerta turistica sostenibile di elevata qualità, diversificata nel tempo e nello spazio, basata sull'attrattività del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale	Sostenere interventi di valorizzazione di aree di pregio ambientale, di habitat singolari, di specifici ecosistemi o paesaggi presenti nel territorio regionale e promuovere opportunità di sviluppo economico sostenibile

	Diversificare, destagionalizzare e riqualificare l'offerta turistica regionale, innalzando il livello qualitativo dei prodotti e servizi turistici
	Promuovere e valorizzare i beni e le attività culturali e sostenere l'imprenditorialità nel campo della valorizzazione culturale
	Innescare e sviluppare processi di integrazione creando reti e sinergie tra risorse ambientali, culturali e settori economici

L'Asse persegue la sostenibilità ambientale delle politiche di sviluppo, attraverso adeguati livelli di qualità nella preservazione e conservazione del patrimonio ambientale in quanto si considera la corretta gestione delle risorse ambientali come un requisito essenziale dello sviluppo perché migliora il vantaggio competitivo del territorio e ne promuove la crescita sostenibile, duratura e armonica. Verranno inoltre poste in essere azioni rivolte a promuovere e qualificare la dotazione di risorse naturalistiche e storico-culturali, favorendone l'integrazione e la messa a sistema in un'ottica di sviluppo turistico sostenibile.

Le attività pertanto risponderanno sia all'esigenza di una maggiore sicurezza delle funzioni insediative, civili e produttive, soprattutto a causa delle criticità legate alle problematiche dell'assetto idrogeologico in ambito montano e costiero, degli incendi, dei fenomeni erosivi e di desertificazione, dell'inquinamento e del degrado generato da discariche di rifiuti e da attività industriali e minerarie sia a politiche di riqualificazione dell'offerta turistica nonché di destagionalizzazione e delocalizzazione della domanda (rivolta non solo a diminuire la pressione turistica nella fascia costiera ma, soprattutto, alla valorizzazione delle aree caratterizzate da valenze naturalistiche, storico-culturali e paesaggistiche di pregio), attraverso la promozione coordinata dell'intero patrimonio naturale, culturale, paesaggistico, artistico, musicale, enogastronomico, ecc.

**Beneficiari:** l'Amministrazione regionale (anche attraverso proprie Agenzie in house); Enti pubblici; Amministrazioni locali della Sardegna; Imprese pubbliche e private, singole e associate; Centri di documentazione e restauro; Associazioni e operatori culturali; Sistemi Turistici Locali.

## ASSE V – SVILUPPO URBANO

L'Asse V, persegue l'obiettivo globale "Promuovere l'attrattività e la competitività del territorio regionale realizzando politiche di riqualificazione e livellamento degli squilibri territoriali, volti alla valorizzazione dell'ambiente costruito e naturale e al miglioramento della qualità della vita delle aree urbane e delle zone territoriali svantaggiate".

Esso è coerente principalmente con la **strategia 3**. Ambiente e territorio del DUP, laddove intende promuovere la competitività dei sistemi territoriali e il miglioramento della qualità della vita nei centri urbani.

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
<p>Promuovere la riqualificazione integrata delle aree urbane migliorandone le condizioni ambientali, sociali e produttive e rafforzandone la relazione con il territorio</p>	<p>Ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso</p>
	<p>Recupero degli spazi pubblici, compreso le aree verdi pubbliche e ristrutturazione del patrimonio architettonico per promuovere attività socioeconomiche</p>
	<p>Sostenere l'inclusione sociale, mediante interventi finalizzati a promuovere azioni di aggregazione e sviluppo del capitale umano</p>
	<p>Creazione e di una rete di servizi urbani innovativi e di interventi di sostegno per la gestione dei sistemi urbani integrati</p>
	<p>Promuovere e sostenere azioni pilota volte al sostegno all'imprenditorialità locale</p>
	<p>Accrescere l'attrattività delle città incentivando il ricorso agli strumenti di Partenship Pubblico Privato (PPP)</p>
<p>Promuovere lo sviluppo delle aree minori svantaggiate contrastando i fenomeni di declino e potenziandone il patrimonio storico/paesistico e produttivo</p>	<p>Recupero dell'ambiente costruito, dell'assetto storico culturale del paesaggio e dei sistemi ambientali</p>
	<p>Recupero e sostegno al know-how locale e promozione dei sistemi produttivi dei centri minori</p>
	<p>Promozione di servizi innovativi e avanzati per favorire l'attrattività e migliorare la qualità urbana dei centri minori</p>

L'Asse V punta ad accrescere, sotto il profilo qualitativo, il vantaggio competitivo rappresentato dagli attrattori naturali, paesaggistici e culturali delle aree urbane. Le criticità presenti a livello regionale implicano la necessità di adottare una serie di interventi che permettano di rafforzare la competitività di medio-lungo periodo del sistema produttivo/turistico sardo puntando alla riqualificazione e diversificazione dell'offerta non solo nel rispetto dei sistemi ambientali e paesaggistici, ma anche e soprattutto basandola sui caratteri peculiari delle specificità locali. In particolare, l'Asse promuove, in maniera complementare, strategie di riqualificazione e sviluppo diversificate a seconda dei diversi contesti territoriali urbani. Si tratta dunque di valorizzare le risorse dei diversi territori e di affrontarne le problematiche peculiari mediante attività progettuali calibrate e ritagliate sulle specificità urbane locali e in sintonia con gli accordi e le strategie definite nei piani urbani vigenti o in via di definizione.

**Beneficiari:** l'Amministrazione regionale (anche attraverso proprie Agenzie in house); Amministrazioni pubbliche locali; Enti pubblici; Imprese pubbliche e private in forma singola o associata; ONLUS



## ASSE VI – COMPETITIVITÀ

L'asse VI “**Promuovere la competitività del sistema produttivo regionale sostenendo la ricerca, il trasferimento tecnologico e la collaborazione tra i centri di ricerca, le università e le imprese e diffondere l’innovazione tra le imprese ed agire attraverso progetti territoriali di filiera o distretto**”, è coerente principalmente con la **strategia 5. del DUP**, incentrata sulla promozione dello sviluppo e della competitività delle attività produttive tramite la leva della ricerca e dell’innovazione. Quest’ultimo aspetto trova riscontro anche nella **strategia 4. Conoscenza**, per quanto riguarda il potenziamento della ricerca in un’ottica di rete tra Università, centri di ricerca pubblici e privati e sistema delle imprese.

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
Promuovere e valorizzare la ricerca e l’innovazione secondo una logica di rete e attraverso la creazione di strumenti di interfaccia che favoriscano forme stabili di collaborazione, tra il sistema della ricerca e quello delle imprese, finalizzate al trasferimento tecnologico e al sostegno dei processi di innovazione	Potenziare le attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nei settori di potenziale eccellenza
	Sostenere la creazione di Piattaforme innovative e Reti di ricerca tra operatori pubblici/privati
Promuovere lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo regionale attraverso la promozione e diffusione di processi innovativi nelle imprese, agendo anche attraverso progetti strategici territoriali e/o di filiera	Accrescere la propensione ad innovare del sistema delle imprese regionali incentivando la ricerca industriale applicata per l’individuazione di nuovi processi/prodotti, sostenendo e rafforzando i sistemi informativi a supporto dei comparti produttivi
	Sostenere i processi di crescita e innovazione del sistema delle imprese, con particolare riferimento alle PMI, favorendo, inoltre, le agglomerazioni e le interconnessioni produttive di filiera
	Rafforzare e qualificare il sistema dei servizi materiali e immateriali alle imprese, favorendo la riqualificazione delle aree industriali esistenti
Sviluppare l’apertura internazionale del sistema produttivo regionale e potenziare la capacità di internazionalizzazione delle PMI	Migliorare la capacità del sistema produttivo di internazionalizzazione delle PMI

La strategia dell’Asse è volta a sviluppare i processi di innovazione delle imprese sotto diversi profili, innovazione di prodotto, di processo, organizzativa e commerciale e al tempo stesso a sostenere e sviluppare la competitività del sistema produttivo della regione e dei singoli contesti locali, agendo anche attraverso progetti strategici territoriali e/o di filiera. Si intende agire sui fattori che finora hanno ostacolato lo sviluppo della regione quali la bassa propensione all’innovazione, l’insufficiente dotazione di reti infrastrutturali, la micro

dimensione e la frammentarietà delle imprese. Si punterà all'integrazione delle azioni a sostegno dell'innovazione con i progetti e gli strumenti realizzati nell'ambito del programma nazionale "Industria 2015".

La Regione intende favorire lo sviluppo ed il potenziamento del sistema produttivo regionale attraverso il sostegno ai programmi di investimento delle PMI industriali in grado di supportare produzioni innovative ad elevato valore aggiunto, la qualificazione e lo sviluppo dell'artigianato locale.

Si ritiene necessario potenziare e riqualificare sotto il profilo infrastrutturale l'offerta regionale di aree attrezzate per la localizzazione di insediamenti produttivi, riqualificando le aree produttive esistenti in "aree ecologicamente attrezzate".

Si ritiene inoltre determinante creare poli di eccellenza che consentano di mettere in contatto le PMI ad alta tecnologia con Enti di ricerca e Università cercando di rendere più accessibile l'offerta regionale di RST, innovazione e formazione nonché promuovere forme di aggregazione e cooperazione imprenditoriali, anche al fine di favorire la domanda di servizi innovativi collettivi, nonché sostenere le agglomerazioni, le filiere e i distretti produttivi anche micro-settoriali. Di strategica importanza saranno le azioni rivolte all'incremento e alla qualificazione della domanda di ricerca delle imprese, associando a quelli sulla domanda gli interventi sull'offerta.

Occorre diffondere una cultura delle reti tra imprese, dei sistemi di filiera, dei distretti in modo tale da disporre di elementi per un benchmarking inter-aziendale, finalizzato alla comparazione tra performance o processi organizzativi di eccellenza. E' altresì fondamentale migliorare l'accesso al credito per promuovere la conoscenza e l'innovazione, le attività di RST, soprattutto per le aziende in fase di start-up.

Particolare attenzione va destinata ai processi di internazionalizzazione; l'avvio di partenariati produttivi e commerciali con operatori esteri sarà perseguito anche attraverso l'operatività dello sportello per l'internazionalizzazione e dell'Agenzia "Sardegna Promozione".

**Beneficiari:** l'Amministrazione regionale (anche attraverso proprie agenzie in house); Università; Enti ed Istituti di ricerca e sviluppo; Centri di competenza nel campo dell'innovazione e dello sviluppo e del trasferimento tecnologico; Imprese singole e associate; Società specializzate nel campo dei servizi di supporto alle attività di ricerca e trasferimento tecnologico.

## ASSE VII – ASSISTENZA TECNICA

L'asse VII, il cui obiettivo globale è “**Supportare l'azione amministrativa regionale e locale e gli altri soggetti coinvolti nella gestione, attuazione, controllo, monitoraggio e comunicazione del Programma**” è coerente con la strategia 1. Autogoverno e riforma della Regione, che punta a migliorare l'efficienza dell'amministrazione regionale anche sotto il profilo dell'efficacia della programmazione e della qualità degli interventi.

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
Rafforzare le competenze tecniche e di governo e la trasparenza delle amministrazioni enti ed organismi coinvolti al fine di migliorare l'attuazione del POR e di accrescerne la conoscenza da parte del pubblico	Migliorare e consolidare l'efficienza dell'Amministrazione regionale nelle fasi di gestione, attuazione, controllo e monitoraggio del Programma
	Consolidare i processi di governance del Programma, migliorandone i livelli di efficacia ed efficienza
	Promuovere la massima trasparenza e diffusione dell'informazione sulle opportunità e sui risultati collegati all'implementazione del Programma

L'Asse “Assistenza tecnica” è finalizzato alla realizzazione di interventi orientati a garantire la gestione corretta, efficiente ed efficace del Programma, anche in relazione e sinergia con gli interventi a valere sugli altri Piani e Programmi finanziati tramite risorse comunitarie, nazionali e regionali, di politica ordinaria e di politica aggiuntiva. Gli interventi sono rivolti ai soggetti coinvolti nella gestione e attuazione del Programma, in particolare le amministrazioni regionale e locali, al fine di:

- migliorarne la performance e innalzarne la capacità di governance;
- promuovere il rinnovamento organizzativo, strumentale e culturale, accrescendone le competenze tecniche e professionali.

**Beneficiari:** l'Amministrazione regionale (anche per il tramite di società in-house); Enti pubblici; Pubbliche amministrazioni locali della Sardegna (comprese le forme associative riconosciute per legge); Organismi intermedi; Altri organismi pubblici e privati eventualmente coinvolti nella programmazione e gestione del Programma.

### 7.1.2.2 II POR FSE Sardegna 2007 - 2013

Il POR FSE Sardegna 2007-2013 è stato adottato dalla Commissione europea con Decisione C(2007) 6081 del 30 novembre 2007, nell'ambito dell'obiettivo “Competitività regionale e occupazione per il periodo di programmazione 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2013”. La strategia di intervento del POR FSE 2007-2013 si impernia sul perseguimento dell'obiettivo globale “**Aumentare e migliorare le competenze, per aumentare e**

**migliorare i posti di lavoro, in un'economia che deve cogliere nuove opportunità di sviluppo".** Tale obiettivo, declinato in obiettivi specifici e operativi, è articolato in VI Assi prioritari che esprimono le macro-aree di intervento su cui si concentra il Programma.

Il POR FSE è coerente con le Strategie 4, 5, e 7 che riguardano rispettivamente il sistema dell'istruzione e della formazione, le politiche del lavoro e le politiche sociali.

## **ASSE I – ADATTABILITÀ**

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
Sviluppare sistemi di formazione continua e sostenere l'adattabilità dei lavoratori	Migliorare, attraverso interventi di qualificazione delle competenze, la capacità di adattamento dei lavoratori.
	Migliorare le capacità di intervento del sistema di formazione continua in un'ottica di maggiore efficacia della programmazione e maggiore integrazione degli strumenti disponibili.
Favorire l'innovazione e la produttività attraverso una migliore organizzazione e qualità del lavoro	Programmare e implementare l'utilizzo di forme organizzative, strumenti e sistemi che favoriscano la conciliazione tra vita lavorativa e vita familiare (accesso al lavoro, alla formazione, ai percorsi di carriera e alla mobilità professionale).
	Migliorare la sicurezza e la sostenibilità ambientale sui luoghi di lavoro.
Sviluppare politiche e servizi per l'anticipazione e gestione dei cambiamenti, promuovere la competitività e l'imprenditorialità	Migliorare la capacità di adattamento degli imprenditori (in particolare, titolari di PMI) con riferimento alle sfide dell'innovazione e alle trasformazioni indotte dall'internazionalizzazione dei mercati.
	Promuovere, sostenere e incrementare servizi specifici di formazione e accompagnamento per i lavoratori nei contesti di ristrutturazione aziendale e settoriale.

Le azioni presenti in questo Asse mirano a promuovere l'economia della conoscenza, potenziando da un lato l'investimento in innovazione di processo, di prodotto e organizzativa, anche stimolando la nascita di nuove imprese, dall'altro rafforzando le competenze degli imprenditori, dei manager e dei lavoratori. Allo stesso tempo, e in misura uguale, intendono potenziare con opportuni interventi di sistema, l'attitudine delle imprese verso forme organizzative che possano garantire la conciliazione tra vita lavorativa e professionale.

Tale strategia sarà supportata da un serio lavoro sulla certificazione delle competenze che dovranno essere spendibili sul mercato del lavoro regionale, nazionale e transnazionale, con conseguente maggiore attrattività della formazione continua, nonché dalla promozione di raccordi tra programmazione regionale e fondi interprofessionali

**Beneficiari:** I beneficiari dei suddetti interventi saranno prevalentemente Province, imprese, organismi formativi, soggetti singoli, nel caso di assegnazione di voucher e buoni individuali.

## ASSE II – OCCUPABILITÀ

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
Aumentare l'efficienza, l'efficacia, la qualità e l'inclusività delle istituzioni del mercato del lavoro	Sostenere azioni tese ad assicurare il coordinamento delle politiche del lavoro e per la qualificazione del sistema regionale dei servizi a lavoro
	Migliorare la governance e la capacità di intervento degli operatori del mercato del lavoro.
Attuare politiche per il lavoro attive e preventive con particolare attenzione all'integrazione dei migranti nel mercato del lavoro, all'invecchiamento attivo, al lavoro autonomo e all'avvio di imprese	Promuovere opportunità lavorative per disoccupati e inoccupati.
	Promuovere opportunità lavorative specificamente rivolte ai lavoratori migranti.
	Promuovere e sostenere l'imprenditorialità e la creazione d'impresa quale politica attiva del lavoro.
	Valorizzare le competenze e le conoscenze dei lavoratori anziani nel mondo del lavoro.
Migliorare l'accesso delle donne all'occupazione e ridurre le donne disoccupate e inoccupate.	Promuovere opportunità lavorative specifiche per le donne disoccupate e inoccupate.
	Incentivare la conciliazione della vita lavorativa con la vita familiare per le donne e uomini con carichi familiari.

Gli interventi finanziati dall'Asse Occupabilità sono principalmente mirati ad aumentare l'efficacia, l'efficienza e la qualità delle istituzioni del mercato del lavoro in primo luogo attraverso l'ulteriore implementazione e messa a regime dei Servizi per l'impiego.

L'Asse promuove, inoltre, da un lato, interventi rivolti al miglioramento delle competenze delle persone, riqualificando l'offerta formativa verso l'alto, e dall'altro politiche attive del lavoro incentrate su percorsi di inserimento lavorativo finalizzati non soltanto al lavoro dipendente ma soprattutto alla creazione (e alla promozione, intesa come azione di diffusione e insemminazione) di imprenditorialità.

**Beneficiari:** I beneficiari dei suddetti interventi saranno prevalentemente le Province, imprese, organismi formativi, soggetti destinatari nel caso di assegnazione di voucher e buoni individuali.

### ASSE III – INCLUSIONE SOCIALE

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
Sviluppare percorsi integrati e migliorare il (re)inserimento lavorativo dei soggetti svantaggiati; combattere ogni forma di discriminazione nel mercato del lavoro	Promuovere, sostenere e sviluppare, strutture e assetti organizzativi all'interno dei centri servizio per il lavoro, che operino per l'inserimento dei soggetti svantaggiati.
	Promuovere, sostenere e incrementare l'utilizzo di strumenti, sistemi e modalità organizzative degli ambienti di lavoro che favoriscano l'accesso al lavoro delle persone svantaggiate.
	Promuovere e sostenere percorsi integrati di accompagnamento al lavoro destinati alle persone svantaggiate con riferimento alle specifiche categorie di destinatari.
	Migliorare la governance e la capacità di intervento degli operatori dell'integrazione e dell'inclusione sociale.
	Ridurre le barriere di discriminazione sociale, culturale ed economica per l'accesso alle dotazioni strumentali per l'apprendimento.

Le condizioni strutturali di ritardo in cui si trova il sistema economico regionale sono notevolmente amplificate nei confronti delle persone che si trovano in situazioni di svantaggio. L'amministrazione regionale, con questo Asse, intende sperimentare nuovi e differenti strumenti di inserimento lavorativo (borse lavoro, incentivi alle imprese, quota sociale in cooperative e organizzazioni no profit, accompagnamento e formazione al lavoro con l'aiuto di tutor all'interno delle fattorie sociali, laboratori artigianali, piccole imprese ecc.) che aiutino le persone svantaggiate ad inserirsi gradualmente nel mondo del lavoro, acquisendo le competenze necessarie attraverso una formazione mirata.

Verrà data particolare attenzione agli interventi a favore dei diversamente abili al fine di costruire una dimensione di stabilità lavorativa e di definitivo superamento dei fenomeni di emarginazione, cercando di tesaurizzare tutte le esperienze pregresse, e indirizzando nuovi sforzi anche verso coloro che prestano assistenza alle persone non autosufficienti.

**Beneficiari:** I beneficiari dei suddetti interventi saranno prevalentemente scuole, altri enti pubblici e privati, organismi formativi, organismi o soggetti del Terzo Settore, soggetti destinatari nel caso di assegnazione di voucher e buoni individuali.

## ASSE IV – CAPITALE UMANO

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<b>OBIETTIVI OPERATIVI</b>
<p>Elaborazione e introduzione delle riforme dei sistemi di istruzione, formazione e lavoro per migliorarne l'integrazione e sviluppare l'occupabilità, con particolare attenzione all'orientamento</p>	<p>Potenziare il partenariato istituzionale del sistema scolastico con altri sistemi, in attuazione del DPR 275/99 (rapporto tra autonomia scolastica e sussidiarietà).</p>
	<p>Potenziare, migliorare e riorganizzare il sistema della formazione nel quadro del potenziamento dell'alta formazione professionale e della filiera tecnico scientifica.</p>
	<p>Aumentare la diffusione, l'accesso e l'uso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel sistema dell'istruzione e della formazione.</p>
	<p>Realizzare un adeguato sistema di valutazione regionale dell'istruzione.</p>
	<p>Potenziare e migliorare il sistema per l'orientamento scolastico, universitario e professionale.</p>
<p>Aumentare la partecipazione alle opportunità formative lungo tutto l'arco della vita e innalzare i livelli di apprendimento e conoscenza</p>	<p>Promuovere opportunità per il prolungamento della vita attiva.</p>
	<p>Fornire informazioni sulle opportunità formative a tutti i livelli dell'utenza differenziandone le esigenze.</p>
	<p>Promuovere opportunità per l'innalzamento dei livelli di istruzione e formazione della popolazione sarda con particolare riferimento ai giovani e alle donne.</p>
<p>Creazione di reti tra università, centri tecnologici di ricerca, mondo produttivo e istituzionale con particolare attenzione alla promozione della ricerca e dell'innovazione</p>	<p>Creazione di una anagrafe della ricerca che raccolga e cataloghi le informazioni relative all'offerta di ricerca attualmente presente nel territorio da parte delle Università e dei Centri di ricerca e quelle relative alla domanda di ricerca in base alle esigenze dei potenziali fruitori (imprese, enti locali, scuole, etc.).</p>
	<p>Individuazione dei fabbisogni formativi idonei ad alimentare e sostenere nuove linee di ricerca.</p>



	Favorire l'applicazione della ricerca industriale e precompetitiva in settori di potenziale eccellenza.
	Elevare, nel sistema scolastico regionale, il livello delle competenze linguistiche, logico-matematiche e scientifico-tecnologiche e comunque rivolte allo sviluppo della creatività.

La definizione della strategia di intervento relativa all'Asse prioritario riservato al rafforzamento del capitale umano, punta alla soluzione di alcune importanti criticità che si evincono dall'analisi di contesto socio-economica: la scuola presenta percentuali piuttosto elevate di abbandono scolastico; l'istruzione universitaria presenta livelli particolarmente bassi di efficienza, con record di laureati fuori corso; il sistema formativo nel suo complesso presenta forti limiti nel fornire risposte adeguate ai fabbisogni dell'impresa e alle esigenze di chi vuole accedere al mondo del lavoro né riesce a perseguire la finalità di essere complementare al sistema dell'istruzione.

Da questa analisi si evince che la sfida di questa programmazione dovrà essere quella di convogliare in modo strutturato i progetti di eccellenza e le buone prassi su cui si è investito e tentare di trarne risposte che favoriscano l'evoluzione del sistema nella direzione di un'economia regionale che fondi sulla conoscenza la sua scommessa per la crescita, anche al fine di migliorare il raccordo con le esigenze del territorio e con la domanda di occupazione da esso espressa e incrementare, di conseguenza, le prospettive di occupabilità di coloro che escono da questo sistema.

Una particolare attenzione verrà indirizzata alla complementarietà con quanto viene previsto dal Programma Operativo Regionale del FESR, nel quale sono individuati ambiti di intervento tesi a rafforzare la ricerca di base e quella applicata. Verranno, dunque, finanziati interventi quali il sostegno alle reti di ricerca, l'incentivo alla mobilità e all'alta formazione soprattutto nel campo delle nuove tecnologie, il sostegno all'applicazione nelle imprese, al fine di perseguire l'obiettivo dell'innalzamento dei livelli d'istruzione e quello, ad esso ricollegato, di potenziare efficacemente gli investimenti privati nella ricerca.

**Beneficiari:** I beneficiari dei suddetti interventi saranno prevalentemente enti pubblici e privati, scuole, imprese, centri di ricerca, università, organismi formativi, soggetti destinatari nel caso di assegnazione di voucher e buoni individuali.

## ASSE V – TRASNAZIONALITÀ E INTERREGIONALITÀ

<i>OBIETTIVI SPECIFICI</i>	<i>OBIETTIVI OPERATIVI</i>
Promuovere la realizzazione e lo sviluppo di iniziative e di reti su base interregionale e transnazionale, con particolare attenzione allo scambio di buone pratiche.	Incentivare e sostenere programmi di cooperazione a livello mediterraneo, europeo e interregionale.
	Migliorare e rafforzare anche attraverso la mobilità geografica le professionalità e le competenze.

La Sardegna, negli ultimi anni, ha potenziato il confronto e lo scambio con altre Regioni europee e italiane sulle tematiche delle politiche del lavoro acquisendo un'opportunità da sfruttare per favorire l'attivazione sinergica di tutte le potenzialità che le risorse disponibili sul PO solo limitatamente consentono. L'utilizzo del metodo cooperativo sarà favorito soprattutto laddove gli interventi possano richiedere maggiormente l'apporto di strumenti conoscitivi specialistici o di esperienze progettuali già realizzate con successo in ambiti diversi, o ancora nell'ottica di perseguire risultati più validi attraverso progetti tesi a fare sistema fra contesti diversificati. Nell'ambito della diffusione di buone pratiche, una particolare attenzione sarà dedicata a quei progetti, attività, ecc. che nel corso della programmazione passata abbiano dato risultati di particolare valore e siano stati oggetto di riconoscimenti per la loro qualità, ivi comprese azioni per il trasferimento di buone prassi e di esperienze virtuose tra i diversi contesti regionali e provinciali volte alla diffusione di forme di organizzazione del lavoro innovative e più produttive.

**Beneficiari:** I beneficiari dei suddetti interventi saranno prevalentemente enti pubblici e privati, organismi formativi, enti bilaterali, Amministrazione regionale e singoli Organismi Intermedi, soggetti destinatari nel caso di assegnazione di voucher e buoni individuali.

## ASSE VI – ASSISTENZA TECNICA

OBIETTIVI SPECIFICI	OBIETTIVI OPERATIVI
Migliorare l'efficacia e l'efficienza dei Programmi Operativi attraverso azioni e strumenti di supporto.	Sostenere l'esecuzione del programma operativo nelle sue principali fasi di preparazione, gestione, sorveglianza e controllo.
	Rafforzare la capacità amministrativa connessa all'attuazione delle politiche finanziate, anche attraverso il sostegno alla circolazione di pratiche e modelli per migliorare l'efficacia e l'efficienza della gestione del programma.
	Effettuare le valutazioni strategiche e/o operative dell'intervento.
	Dare ampia visibilità al programma con adeguati interventi di informazione e comunicazione.

La programmazione comunitaria necessita di interventi di sistema e di accompagnamento finalizzati a sostenere l'esecuzione del PO e a garantire la corretta gestione delle risorse finanziarie in termini di efficienza e di efficacia. In continuità con la passata programmazione, quindi, saranno realizzate azioni specifiche ad implementazione delle disposizioni regolamentari in materia di gestione e di controllo della programmazione dei fondi strutturali.

**Beneficiari:** I beneficiari dei suddetti interventi saranno l'Autorità di Gestione, l'Autorità di Audit, gli Organismi Intermedi e altri organismi pubblici o privati coinvolti eventualmente nella programmazione, attuazione e gestione del P.O.

### 7.1.2.3 Il Programma di Sviluppo Rurale

Con deliberazione n. 24/1 del 28.6.2007 la Giunta regionale, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1698/2005 del 20.9.2005, ha approvato il Programma di Sviluppo Rurale 2007/2013 per la Sardegna. Il nuovo periodo di programmazione si caratterizza per la concentrazione in un solo programma (il PRS), dei tre programmi che hanno caratterizzato il periodo di programmazione 2000/2006 e precisamente il Piano di Sviluppo Rurale, il Programma Operativo Regionale per la parte FEOGA ed il Programma Leader.

Il PRS è strutturato in quattro Assi così individuati:

- a. **Asse 1.** Miglioramento della competitività del sistema agricolo e forestale nel rispetto della sostenibilità ambientale e della salvaguardia del paesaggio rurale;
- b. **Asse 2.** Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale;
- c. **Asse 3.** Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale attraverso Programmi integrati di sviluppo rurale;

- d. **Asse 4.** Miglioramento della governance e delle capacità istituzionali regionali e locali (Approccio Leader).

Gli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Rurale si integrano con quanto previsto dal DUP in materia di tutela dell'ambiente (strategia 3. Ambiente e territorio).

**ASSE I - Miglioramento della competitività del sistema agricolo e forestale nel rispetto della sostenibilità ambientale e della salvaguardia del paesaggio rurale**

<i><b>OBIETTIVI PRIORITARI</b></i>	<i><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b></i>
Promozione dell'ammodernamento e dell'innovazione nelle imprese e dell'integrazione delle filiere	Valorizzazione dei prodotti agricoli attraverso l'aggregazione delle produzioni e dell'offerta e il miglioramento dei processi produttivi, salvaguardando nel contempo le risorse naturali, il paesaggio e il tessuto delle zone rurali
	Valorizzazione a fini economico-produttivi delle formazioni forestali esistenti e modernizzazione delle imprese forestali, salvaguardando nel contempo le risorse naturali, il paesaggio e il tessuto socio-economico delle zone rurali
Consolidamento e sviluppo della qualità della produzione agricola e forestale	Rispettare i requisiti prescritti dalla normativa comunitaria
	Accrescere la produzione agricola tutelata da sistemi di qualità alimentare
Potenziamento delle dotazioni infrastrutturali fisiche e telematiche	Assicurare la vitalità e la permanenza delle aziende agricole e forestali nelle aree rurali
Miglioramento della capacità imprenditoriale e professionale degli addetti al settore agricolo e forestale e sostegno del ricambio generazionale	Elevare il livello di capacità professionale degli addetti del settore agricolo e forestale
	Facilitare l'insediamento di giovani in agricoltura

## ASSE II - Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale

<b>OBIETTIVI PRIORITARI</b>	<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>
Conservazione della biodiversità e tutela e diffusione di sistemi agro-forestali ad alto valore naturale	Conservazione della diversità delle specie e degli habitat attraverso la tutela e la diffusione di sistemi agro-zootecnici e forestali ad "alto valore naturale"
	Conservazione della diversità genetica (vegetale ed animale) promuovendo la coltivazione di specie/varietà e l'allevamento di razze a rischio di estinzione.
Tutela e miglioramento quali-quantitativo delle risorse idriche superficiali e profonde	Mantenimento e diffusione di pratiche e sistemi agricoli in grado di favorire il risparmio idrico e di eliminare/ridurre le fonti di inquinamento dell'acqua derivanti dalle attività di coltivazione ed allevamento.
Riduzione dei gas serra	Ridurre le emissioni di gas ad effetto serra e di ammoniaca, derivanti dalle attività di coltivazione e di allevamento
Tutela del territorio	Promuovere la permanenza di attività agricole sostenibili nelle aree svantaggiate
	Tutelare gli elementi caratteristici del paesaggio rurale
	Promuovere sistemi agricoli e forestali finalizzati alla tutela della risorsa suolo

**ASSE III - Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale attraverso Programmi integrati di sviluppo rurale**

<b>OBIETTIVI PRIORITARI</b>	<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>
<p>Mantenimento e creazione di nuove opportunità occupazionali in aree rurali</p>	<p>Incrementare la diversificazione delle fonti di reddito e occupazione della famiglia agricola</p>
	<p>Mantenere vitale e dinamico il tessuto imprenditoriale dei territori sostenendo la creazione e la qualificazione di imprese extra agricole e di microcircuiti locali</p>
	<p>Valorizzare in chiave turistica le risorse locali, attraverso la loro messa in rete e l'introduzione di servizi innovativi</p>
	<p>Favorire l'ingresso di giovani e donne nel mercato del lavoro</p>
	<p>Accrescere le competenze degli operatori locali e la capacità di sostenere la governance del territorio</p>
<p>Miglioramento dell'attrattività dei territori rurali per le imprese e la popolazione</p>	<p>Migliorare l'offerta e l'utilizzo di servizi essenziali alla popolazione e al sistema produttivo anche attraverso il sostegno all'utilizzo delle TIC nelle aree rurali</p>
	<p>Riquilibrare i villaggi e il patrimonio rurale</p>
	<p>Promuovere interventi per la cura e il mantenimento del territorio e la salvaguardia del paesaggio e la valorizzazione del patrimonio culturale</p>
	<p>Accrescere le competenze degli operatori locali e la capacità di sostenere la governance del territorio.</p>

**ASSE IV - Miglioramento della governance e delle capacità istituzionali regionali e locali**

<b><i>OBIETTIVI PRIORITARI</i></b>
Rafforzamento della capacità progettuale e di governo delle iniziative di sviluppo locale
Valorizzazione delle risorse endogene dei territori

### 7.1.3 Il Programma Regionale di Sviluppo – XIV legislatura 2010 – 2014

---

Come anticipato, la Regione Sardegna con l'insediamento del nuovo governo, ha elaborato un nuovo Programma Regionale di Sviluppo 2010 – 2014 (PRS) in cui definisce le strategie d'azione e coordina i progetti attuativi nei diversi settori del sistema economico per l'intera legislatura.

Il titolo dato al PRS è “Lo sviluppo nasce dall'io”. Lo sviluppo nasce dalla persona che è innanzitutto soggetto attivo oltre che destinatario delle politiche. L'azione di governo vuole orientarsi a valorizzare nella storia, nella personalità del sardo la sua capacità di rapportarsi con l'esterno. Ogni sardo, in ultima analisi, deve tornare protagonista della propria crescita e dello sviluppo della nostra regione. In questo senso, tutte le condizioni materiali sono risorse subordinate a questo dinamismo della persona. La crescita della qualità della vita e delle opportunità della persona è favorita dalla valorizzazione e dallo sviluppo di tre risorse principali: **l'intrapresa, la cultura e l'ambiente**.

**L'intrapresa** è la dimensione di crescita della persona nel rapporto con la realtà in tutti i suoi aspetti e prende la forma di una particolare cultura del lavoro (sia esso di tipo imprenditoriale che subordinato). Rappresenta il luogo dove la persona può esprimere pienamente la propria creatività in maniera dignitosa e insieme così contribuire al bene comune.

**La cultura** è intesa come una risorsa poliedrica che rinnova il suo sviluppo nel contesto delle radici storiche e della collocazione geografica. Allo stesso tempo è proiettata nelle dimensioni internazionale e globale in tutti i suoi aspetti: quello identitario, quello dell'istruzione e della formazione, quello della fruizione dei media culturali e dell'informazione, quello dell'innovazione e della competitività.

**L'ambiente** è una risorsa caratterizzata nella nostra isola da rilevanti e talora uniche doti ambientali e da altrettanto peculiari connotazioni naturali e storiche che rappresentano una fattore identitario e un motivo di attrazione e interesse. Dare impulso a tale risorsa significa non considerarla come mero elemento estetico e incontaminato, ma come un patrimonio dinamico che deve essere contemporaneamente tutelato e fortemente valorizzato.

Il PRS si fonda sulle seguenti strategie finalizzate ad uno sviluppo armonico e sostenibile:

- ✓ **Strategia 1.** Istituzioni - La riforma della Regione: semplificazione ed efficienza
- ✓ **Strategia 2.** Educazione: valorizzare e potenziare i luoghi dell'educazione
- ✓ **Strategia 3.** Patrimonio culturale: dare forza a una identità viva
- ✓ **Strategia 4.** Ambiente e territorio: responsabilità e opportunità
- ✓ **Strategia 5.** Servizi alla persona: più vicini al bisogno
- ✓ **Strategia 6.** Economia: il lavoro come intrapresa
- ✓ **Strategia 7.** Crescita delle reti infrastrutturali

Di seguito, la presentazione degli obiettivi specifici perseguiti dalla sette strategie del PRS.

#### **Strategia 1. Istituzioni – La riforma della Regione: semplificazione ed efficienza**

- a. semplificazione normativa e dei procedimenti amministrativi;
- b. riforma della regione: riordino e razionalizzazione delle competenze;



- c. riforma della regione: miglioramento delle performance di gestione;
- d. nuova legge statutaria: sussidiarietà, autonomia, federalismo, insularità.

### **Strategia 2. Educazione: valorizzare e potenziare i luoghi dell'educazione**

- a. la scuola: ripartire dal dialogo serrato con la società;
- b. diffondere i percorsi di qualità nella valorizzazione della persona;
- c. garantire la pluralità dell'offerta formativa, nel rispetto del principio di parità scolastica e di libertà di scelta delle famiglie;
- d. incrementare gli standard di qualità della didattica e della ricerca in ambito universitario e post universitario.

### **Strategia 3. Patrimonio culturale: dare forza a una identità viva**

- a. diffondere la conoscenza e l'uso della lingua sarda;
- b. tutelare e valorizzare il patrimonio identitario dell'isola attraverso reti museali, bibliotecarie, banche dati, studi, pubblicazioni e manifestazioni;
- c. favorire la produzione culturale e artistica contemporanea;
- d. preservare e valorizzare luoghi e beni materiali di rilievo archeologico, storico ed etno-antropologico;
- e. valorizzazione della tradizione attraverso l'attualizzazione di percorsi turistico-religiosi.

### **Strategia 4. Ambiente e territorio: responsabilità e opportunità**

- a. realizzare sistemi informativi territoriali integrati per la gestione dei fattori urbanistici, paesaggistici e ambientali;
- b. favorire la dotazione degli strumenti di pianificazione ordinaria e strategica nei diversi livelli territoriali, perseguendone l'integrazione informativa e gestionale;
- c. garantire la tutela e la valorizzazione degli ecosistemi naturali e del paesaggio;
- d. monitorare e ridurre ai minimi standard sostenibili l'impatto ambientale di attività, produzione e servizi;
- e. rafforzare un sistema regionale integrato di protezione civile.

### **Strategia 5. Servizi alla persona: più vicini al bisogno**

- a. garantire a tutti i cittadini una assistenza sanitaria adeguata ai bisogni espressi dalla struttura demografica e sociale dell'isola, in condizioni di sostenibilità economica e valorizzando il settore sanitario negli ambiti della ricerca e innovazione;
- b. imprimere una svolta decisiva alla lotta contro l'esclusione sociale e la povertà, contrastando le nuovi fonti di disuguaglianza sociale e promuovendo percorsi di inclusione.

## **Strategia 6. Economia: il lavoro come intrapresa**

- a. garantire servizi e strumenti di intervento idonei a rispondere tempestivamente alle problematiche occupazionali in aree e settori di crisi;
- b. favorire l'occupazione delle persone attraverso voucher individuali di assistenza e formazione;
- c. favorire l'accesso al lavoro ai soggetti più deboli o svantaggiati;
- d. più capacità competitiva per le imprese;
- e. facilitare l'accesso del sistema Sardegna a tutte le forme di finanziamento nazionali e comunitarie;
- f. favorire la cooperazione e l'integrazione fra le imprese regionali;
- g. sostenere l'internazionalizzazione delle imprese e attrarre investimenti esteri;
- h. sostenere logiche di sviluppo settoriale coerenti con le vocazioni territoriali dell'isola e orientate all'integrazione produttiva;
- i. incrementare il valore aggiunto del turismo attraverso una più ampia e diversificata offerta;
- j. definire un sistema regionale delle competenze aggiornato annualmente e correlato al sistema economico locale;
- k. potenziare l'operatività dei Centri servizi per il lavoro quali organizzatori e regolatori dell'offerta, favorendo l'accreditamento di operatori privati per l'erogazione dei servizi;
- l. riformare il sistema degli incentivi regionali alle imprese, limitando i contributi in conto capitale alla promozione di nuove imprese e agli incrementi di competitività di quelle esistenti, con il ricorso a pacchetti integrati di agevolazione e al nuovo sistema del credito d'imposta;
- m. favorire l'accesso delle imprese ai finanziamenti di mercato sostenendo il sistema privato delle garanzie al credito;
- n. perseguire la semplificazione amministrativa e rafforzare gli sportelli unici d'impresa.

## **Strategia 7. Crescita delle reti infrastrutturali**

- a. eliminare i gap infrastrutturali e di servizio nel settore dei trasporti di persone e merci sostenendo la continuità territoriale;
- b. favorire una dotazione di infrastrutture e servizi per i trasporti interni di persone e merci adeguata alla domanda;
- c. completare un sistema di gestione orientato alla riduzione del volume relativo prodotto e al minimo impatto ambientale;
- d. ridurre la dipendenza energetica dell'isola e i costi energetici per le imprese e i cittadini, elevando il ricorso alle fonti rinnovabili e introducendo le reti da metanodotto;
- e. completare le infrastrutture e i servizi di un sistema integrato di gestione dell'acqua secondo criteri di efficienza ed economicità;
- f.- potenziare la connettività dell'ICT in banda larga garantendo l'accesso a tutti i Comuni;
- g. potenziare i sistemi informativi e telematici della RAS e la relativa infrastrutturazione.

#### **7.1.4 Il Piano Paesaggistico Regionale**

---

Con deliberazione di Giunta regionale n. 36/7 del 5.9.2006 è stato definitivamente approvato il Piano paesaggistico regionale, pubblicato sul BURAS del 8.9.2006. All'art. 1 delle norme tecniche di attuazione si afferma che esso costituisce il quadro di riferimento e di coordinamento per gli atti di programmazione e di pianificazione regionale, provinciale e locale e per lo sviluppo sostenibile.

Il PPR persegue le seguenti finalità:

**a) preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo;**

**b) proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità;**

**c) assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile, al fine di conservarne e migliorarne le qualità.**

Nel perseguire queste finalità, il Piano assolve al principale compito di ristabilire un quadro di regole certe e uniformi, e obbliga i Comuni a effettuare un adeguamento dei propri strumenti urbanistici alle suddette regole al fine di:

- individuare i caratteri connotativi della propria identità e delle peculiarità paesaggistiche;
- definire le condizioni di assetto per realizzare un sistema di sviluppo sostenibile;
- determinare le proposte di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni urbanistiche in considerazione dei valori paesaggistici riconosciuti nel territorio comunale;
- individuare, sulla base della tipizzazione del PPR, gli elementi areali e puntuali del territorio sottoposti a vincolo in quanto beni paesaggistici e beni identitari;
- stabilire le modalità per la valorizzazione ambientale e paesaggistica del proprio territorio;
- individuare i fattori di rischio e gli elementi di vulnerabilità del paesaggio;
- regolare e ottimizzare la pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale, migliorando la salubrità dell'ambiente urbano e i valori paesaggistici;
- identificare cartograficamente in maniera puntuale gli elementi dell'assetto insediativo, le componenti di paesaggio, i beni paesaggistici e i beni identitari;
- segnalare le opere incongrue e le opere di qualità esistenti nel proprio territorio.

L'art. 4 delle norme tecniche di attuazione del Piano precisa che le disposizioni del PPR sono cogenti per gli strumenti urbanistici dei Comuni e delle Province e sono immediatamente prevalenti sulle disposizioni difformi eventualmente contenute negli strumenti urbanistici vigenti

L'art. 4 precisa, inoltre, che i beni paesaggistici ed i beni identitari individuati e tipizzati ai sensi degli articoli successivi sono comunque soggetti alla disciplina del PPR, indipendentemente dalla loro localizzazione negli ambiti di paesaggio di cui allo stesso art. 14.

#### **I beni paesaggistici e i beni identitari**

Il Piano rileva che i beni paesaggistici sono costituiti da quegli elementi territoriali, areali o puntuali, di valore ambientale, storico, culturale ed insediativo che hanno carattere permanente e sono connotati da specifica identità, la cui tutela e salvaguardia risulta

indispensabile per il mantenimento dei valori fondamentali e delle risorse essenziali del territorio, da preservare per le generazioni future. In particolare vengono annoverati fra i beni paesaggistici i seguenti beni:

1. **gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico** ai sensi degli articoli 134, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 157 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.;
2. **gli immobili e le aree previsti dall'art. 142 del decreto legislativo 22 gennaio 2004**, n. 42 e s.m.i.;
3. **gli immobili e le aree ai sensi degli artt. 134**, comma 1 lett. c), 143 comma 1 lett. i) del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.;
4. **i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi; le altre aree naturali protette** in base alla disciplina specifica del Piano del parco o dei decreti istitutivi;
5. **le aree di ulteriore interesse naturalistico comprendenti le specie e gli habitat prioritari**, ai sensi della Direttiva CEE n. 43/1992;
6. **le riserve e i monumenti naturali** e le altre aree di rilevanza naturalistica e ambientale ai sensi della L.R. n. 31/1989;
7. **la fascia costiera**, così come perimetrata nella cartografia del PPR;
8. **i sistemi a baie e promontori, falesie e piccole isole**;
9. **i campi dunari e sistemi di spiaggia**;
10. **le aree rocciose di cresta ed aree a quota superiore ai 900 m s.l.m.**;
11. **le grotte e caverne**;
12. **le zone umide, laghi naturali ed invasi artificiali e territori contermini** compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
13. **fiumi, torrenti e corsi d'acqua** e relative sponde o piedi degli argini, per una fascia di 150 m ciascuna, e sistemi fluviali, riparali, risorgive e cascate, ancorché temporanee;
14. **i territori coperti da foreste e da boschi**, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
15. **le aree gravate da usi civici**.

A tal proposito si precisa che l'articolo 18 delle norme tecniche di attuazione precisa che i beni paesaggistici con valenza ambientale sono oggetto di conservazione e tutela finalizzati al mantenimento delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle relative morfologie in modo da preservarne l'integrità ovvero lo stato di equilibrio ottimale tra habitat naturale e attività antropiche; le eventuali modificazioni devono essere assoggettate ad autorizzazione paesaggistica.

Tuttavia le norme tecniche forniscono alcune deroghe:

- l'art. 19 precisa che **le infrastrutture puntuali o di rete, possono essere realizzate nella fascia costiera purché previste nei piani settoriali**, preventivamente adeguati al PPR;
- l'art. 21 afferma che **nelle aree naturali e sub naturali, seminaturali e ad utilizzazione agro-forestale, possono essere realizzati gli interventi pubblici del sistema delle infrastrutture ricompresi nei rispettivi piani di settore**, non altrimenti localizzabili; tuttavia si invita a riorientare gli interventi, qualora sussistano alternative, verso le aree ad utilizzazione agro-forestale non fruibili a fini produttivi o verso quelle a naturalità meno

elevata, e comunque verso situazioni in cui l'evoluzione risulti ammissibile e non contrasti con i valori paesaggistici del contesto.

In relazione alle aree tutelate, in particolare, il **Piano paesaggistico regionale prescrive la conservazione e la tutela di aree che concorrono alla qualità paesaggistica del territorio:**

- aree di interesse naturalistico istituzionalmente tutelate (art. 33), rilevanti ai fini paesaggistici e ambientali: le aree protette istituite ai sensi della L. 394/1991 e della L.R. n. 31/1989, le aree della rete "Natura 2000" (Direttiva 92/43/CE e Direttiva 79/409/CE), le oasi permanenti di protezione faunistica e cattura ai sensi della L.R. n. 23/1998, le aree gestite dall'Ente Foreste.
- aree di ulteriore interesse naturalistico (art. 38): alberi monumentali e relative aree di rispetto, aree agroforestali speciali (oliveti e mandorleti con più di 30 anni di impianto), colture terrazzate, anche delle aree periurbane, boschi da seme, parcelle di sperimentazione forestale storica, categorie di copertura vegetale del territorio sardo di particolare rilevanza indicate nell'allegato 2 del PPR, biotopi di rilevante interesse, con particolare riferimento agli habitat dell'allegato I della Direttiva 92/43/CEE, non individuati nell'ambito della rete "Natura 2000" della Regione Sardegna o di altre normative nazionali e regionali, fascia di transizione tra ecosistemi terrestri e marini, luoghi classici caratterizzati dalla presenza di specie vegetali e faunistiche endemiche, arboreti, orti botanici e giardini storici.

**In tali aree (art. 39 NTA del PPR) è vietato qualunque nuovo intervento edilizio o di modificazione del suolo ed ogni altro intervento, uso o attività, suscettibile di pregiudicare la struttura, la stabilità, la funzionalità o la riconoscibilità e la fruibilità delle risorse** che motivano l'interesse naturalistico specifico delle stesse aree.

Tra i beni paesaggistici vengono, inoltre, considerate **le aree caratterizzate da edifici e manufatti di valenza storico culturale**, così come elencati nel successivo art. 48 comma 1, lett. a), ovvero aree caratterizzate dalla presenza qualificante di:

- a) beni di interesse paleontologico;
- b) luoghi di culto dal preistorico all'alto medioevo;
- c) aree funerarie dal preistorico all'alto medioevo;
- d) insediamenti archeologici dal prenuragico all'età moderna, comprendenti sia insediamenti di tipo villaggio, sia insediamenti di tipo urbano, sia insediamenti rurali;
- e) architetture religiose medioevali, moderne e contemporanee;
- f) architetture militari storiche sino alla II guerra mondiale.

Tra i beni identitari, invece, le norme del Piano, individuano le seguenti categorie:

- a) aree caratterizzate da edifici e manufatti di valenza storico culturale, così come elencati nel comma 1, lett b) dell'art. 48, ovvero quelle caratterizzate dalla presenza qualificante di:
  - elementi individuati storico-artistici dal preistorico al contemporaneo, comprendenti rappresentazioni iconiche o aniconiche di carattere religioso, politico, militare;
  - archeologie industriali e aree estrattive;
  - architetture e aree produttive storiche;
  - architetture specialistiche civili storiche;
- b) reti ed elementi connettivi, di cui all'art. 54;
- c) aree d'insediamento produttivo di interesse storico culturale di cui all'art. 57.

Per i beni paesaggistici di cui all'art. 48, comma 1, lettera a), l'art. 49 precisa che sino all'adeguamento dei piani urbanistici comunali al PPR, e sino all'analitica delimitazione cartografica delle aree, queste non possono essere inferiori ad una fascia di larghezza pari a m 100 a partire dagli elementi di carattere storico culturale più esterni dell'area medesima: nelle aree è vietata qualunque edificazione o altra azione che possa comprometterne la tutela. Per i beni identitari di cui all'art. 48, comma 1, lett. b) sino all'analitica individuazione cartografica delle aree di rispetto, queste non possono essere inferiori ad una fascia della larghezza di 100 m dal perimetro esterno dell'area o del manufatto edilizio. All'interno della fascia non è consentita, sino all'adeguamento del piano urbanistico comunale, la realizzazione di nuovi corpi di fabbrica.

### **Gli obiettivi fondamentali**

**Il Piano si occupa in prevalenza della fascia costiera**, dove la sua normativa è immediatamente efficace, sebbene sia esteso anche al restante territorio regionale quale orientamento generale per la pianificazione settoriale e sotto ordinata.

La "fascia costiera" viene inclusa nella fattispecie dei beni paesaggistici e come tale considerata spazio strategico del contesto regionale. In quanto tale, il Piano delinea le seguenti prescrizioni/indirizzi:

- **promuovere la "salvaguardia dell'intatto"**, ovvero la sostanziale inedificabilità delle aree ancora fatte salve dall'espansione dell'edilizia costiera;
- **abbandonare il modello di pianificazione costituito dalle zone "F"**, che ha favorito l'occupazione costiera indiscriminata delle seconde case, per le quali l'Isola detiene un primato;
- **riqualificare e riconvertire gli insediamenti costieri esistenti** verso comparti alberghieri di qualità, anche mediante incentivi e sistemi premiali;
- indirizzare obbligatoriamente le quantità edilizie aggiuntive del comparto alla ricettività alberghiera e non al modello delle seconde case.

La politica della "salvaguardia dell'intatto" sancisce con forza la concezione ecosistemica del paesaggio sardo, in cui valorizzare la biodiversità e il rapporto uomo-natura. Essa trae forza dal carattere di bassa densità del paesaggio regionale, in cui si impone un modello di habitat sostanzialmente accentrato, fatto di nuclei compatti che evitano qualsiasi dispersione che potrebbe portare ad occupazioni diffuse sul territorio. Tale modello che minimizza inoltre il consumo del territorio, è assunto come riferimento del PPR che:

- **favorisce la concentrazione delle future "addizioni" abitative** e di servizi attorno e dentro lo spazio costruito esistente;
- tende così a **rafforzare la dimensione e la solidarietà urbana**, scoraggiando o vietando la politica delle seconde case costiere o la dispersione della residenza nell'agro;
- **rafforza il concetto che nello spazio agrario ogni ulteriore presenza edificata deve essere fortemente motivata da esigenze aziendali** e non da autonome esigenze abitative.

## Il paesaggio culturale della provincia di Olbia - Tempio

Secondo quanto stabilito dal Piano Paesaggistico Regionale, le componenti del paesaggio culturale sono state riordinate in **beni paesaggistici con valenza storico culturale**, costituiti dalle aree in cui ricadono elementi del patrimonio riconosciuti nella loro integrità e compiutezza culturale e in **beni identitari del paesaggio culturale sardo** costituiti da quegli elementi del patrimonio la cui riconoscibilità è data dal fatto che sono parte di un insieme più complesso (storico-culturale-economico-geografico). In ogni regione storica sono peraltro stati individuati dei sistemi territoriali, ovvero aree in cui sono messi in relazione alcuni elementi di rilevanza culturale quali ad esempio aree archeologiche, architetture, infrastrutturazione storica.

In tale assetto, vengono assunti come unità territoriali culturali, le singole **regioni storiche**. Queste ultime vengono definite come un'area che non possiede confini certi e definiti quali quelli di un'area amministrativa oppure privata. Un'area storica è una parte del territorio nella quale sono rilevabili e ricostruibili in termini storici, antropologici, archeologici, sociologici, linguistici e di paesaggio una continuità ed un'omogeneità che delimita quell'area entro confini geograficamente circoscritti sia in termini di geografia fisica che umana, ai quali la popolazione conferisce un deciso valore identitario.

Come già riportato altrove, il territorio provinciale di Olbia – Tempio corrisponde in gran parte alla **regione storica della Gallura**. Alla Gallura vengono fatti ricomprendere i comuni di Badesi, Bortigiadas, Tempio Pausania, Aggius, Trinità d'Agultu, Aglientu, Luogosanto, Luras, Calangianus, Santa Teresa di Gallura, Palau, La Maddalena, Arzachena, Santa Antonio di Gallura, Olbia, Telti, Golfo Aranci, Loiri Porto San Paolo, tra cui anche il comune di Viddalba parte invece della provincia di Sassari



La Gallura rappresenta per il substrato granitico e per il tipo di paesaggio un' area fortemente connessa alla vicina Corsica. Le manifestazioni culturali della Gallura sin da fasi preistoriche presentano forti analogie con quelle della Corsica meridionale. In particolare le tombe sotto roccia (nei 'Tafoni') e gli stessi nuraghi a corridoio, assai simili alle Torri della Corsica ne sono testimonianze.

La cultura Gallurese prenuragica con le tombe a circolo (in particolare ad Arzachena, loc. LI Muri) non esclude, tuttavia, connessioni con altre aree dell' isola di Sardegna, a forte connotazione

economica pastorale.

Le architetture nuragiche più nobili si riscontrano nel territorio di Arzachena e Santa Teresa di Gallura. In particolare risaltano le Tombe di Giganti come quella di Li Lolghi e il santuario nuragico di Malchittu (Arzachena). Particolare interesse riveste il tempio a pozzo presente nel territorio di Olbia.

Il paesaggio gallurese è caratterizzato dalle rocce granitiche e dall'asprezza dei rilievi che, pur non essendo particolarmente alti (il monte Limbara raggiunge i 1350 metri sopra il livello del mare) hanno costituito per millenni una barriera tra questa regione e i vicini territori delle Baronie e del Montalbo. Le campagne dell'interno sono poco densamente abitate ed è ancora possibile, in alcuni punti riconoscere l'organizzazione del territorio in stazzi.

La costa orientale è molto frastagliata e si articola in una serie continua di piccolo scogli e di isolette, che formano l'arcipelago della Maddalena, un ponte naturale verso la vicina Corsica,

al cui interno si trova anche l'isola di Caprera. Il territorio che ospita la Costa Smeralda ha una forte vocazione turistica e offre servizi di ricezione e di intrattenimento.

L'antichità del territorio è testimoniata dalla presenza di numerosi monumenti, come quelli disposti lungo la strada Arzachena-Luogosanto, quali la tomba dei giganti di Li Lolghi e la necropoli preistorica di Li Muri o come quelli lungo la via Olbia-Arzachena quali il tempietto nuragico di Malchittu o il nuraghe a corridoio Albucciu. Sulla costa settentrionale, si possono osservare i tagli di cava delle miniere di granito ormai abbandonate.

Tutti gli elementi aventi carattere storico-culturale sopra descritti sono stati organizzati in sistemi territoriali tali da permettere la programmazione di specifici interventi di valorizzazione.

Nell'area della regione di Gallura si riconoscono i seguenti sistemi:

- **Sistema del territorio di Gallura;**
- **Sistema delle isole di Gallura;**
- **Sistema degli stazzi della Gallura.**

Limitatamente ai comuni di Budoni e San Teodoro, il territorio provinciale ricomprende la regione storica delle Baronie.

### **Il sistema del territorio di Gallura**

Esso ricomprende principalmente il territorio dell'Alta e della Bassa Gallura.

In tale sistema vengono riconosciuti quali elementi caratterizzanti:

- I centri di antica formazione di origine punica, romana e medievale
- Il centro portuale di Vignola
- La città punico romana di Olbia con il relativo porto
- Le infrastrutture storiche
- Le architetture religiose in granito
- Gli insediamenti monastici
- I villaggi abbandonati
- Le testimonianze archeologiche quali cave romane di Capotesta, tombe di giganti ad Arzachena

Il PPR prevede al suo interno importanti indirizzi strategici di valorizzazione del sistema Gallura. In linea generale il PPR ha previsto una ricognizione indiretta (ricerca bibliografica, storico cartografica e iconografica delle fonti) e diretta per l'individuazione con sistemazione dei luoghi, e interventi di pulizia di superficie dei beni e del contesto al fine anche di poter conseguire l'agibilità del bene.

Sarà inoltre necessario attuare le seguenti azioni:

- ✓ verificare le priorità ed eventualmente attivare la disponibilità dei beni;
- ✓ riqualificare gli abitati storici ed il contesto ambientale di riferimento;
- ✓ realizzare o rendere accessibile e percorribile la sentieristica anche mediante opportuna segnaletica;
- ✓ garantire la sicurezza dei beni attraverso il controllo e guardiania;
- ✓ conservare la struttura insediativa esistente frenando il fenomeno di accorpamento dei centri abitati;
- ✓ attivare il monitoraggio relativo allo stato di conservazione dei beni;



- ✓ divulgare le conoscenze attraverso adeguato sistema di comunicazione e didattica;
- ✓ attivare un efficace programma di promozione e marketing.

### **Il sistema delle isole di Gallura**

Tale sistema ricomprende le 22 isole del fretum Gallicum (Bocche di Bonifacio).

Sono riconosciuti elementi del sistema:

- Il centro di fondazione di origine strategico militare della Maddalena
- Le infrastrutture storiche
- I rilevanti caratteri morfologici
- Le architetture specialistiche di tipo militare settecentesche
- Gli antichi approdi e porti
- Il compendio Garibaldino di Caprera
- Gli insediamenti monastici
- Le testimonianze archeologiche
- Le fortificazioni del periodo medievale sabauda fino all'ultima guerra
- Torri e fari

Il PPR prevede per il sistema delle isole gli stessi indirizzi strategici definiti per il sistema del territorio di Gallura.

### **Il sistema degli stazzi della Gallura**

Il sistema si riferisce all'edificato sparso tipico dell'area della Gallura formatosi alla fine del Settecento funzionale alla pastorizia e all'agricoltura.

Secondo il PPR sono riconosciuti quali elementi del **Sistema degli stazzi della Gallura**:

- gli stazzi e i culies
- L'appoderamento
- Le architetture di servizio civili e religiose
- le infrastrutture viarie storiche

Anche per il sistema degli stazzi valgono gli indirizzi strategici di tutela e valorizzazione indicati per gli altri due sistemi galluresi. A questi si aggiunge inoltre un'azione strategica volta ad evitare il frazionamento dei poderi.

### **7.1.5 Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico**

---

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), approvato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 54/33 del 30.12.2004, individua le aree a rischio per fenomeni di piena e di frana, secondo quanto previsto dalla Legge 267/1998. Il Piano fornisce il quadro dell'attuale livello di rischio esistente sul territorio, individuando le "aree pericolose per fenomeni di piena o di frana" e consentendo di evidenziare il livello di pericolosità che insiste sul territorio anche se non attualmente occupato da insediamenti antropici. Ciò allo scopo di prevenire un uso improprio del territorio in aree non sicure (nuove aree di espansione dei centri abitati, attività turistiche in aree attualmente non occupate, nuove infrastrutture).

Il Piano perimetra le aree caratterizzate da differenti livelli di rischio e pericolosità idraulica o da frana nei 7 sub-bacini in cui è stato suddiviso il territorio regionale: il sub-bacino Sulcis, il sub-bacino Tirso, il sub-bacino, il sub-bacino Liscia, il sub-bacino, il sub-bacino Sud-Orientale e il sub-bacino Flumendosa-Campidano-Cixerri.

**I 26 Comuni dell'area provinciale di nostro riferimento insistono su 4 sub-bacini, quali quello del Liscia, del Coghinas-Mannu-Temo, del Posada-Cedrino e del Tirso.**

In particolare, facendo riferimento alla suddivisione in sub-bacini, vengono elencati i corsi d'acqua principali del reticolo idrografico della Sardegna, considerando i tronchi per i quali, da varie fonti, fossero noti livelli di criticità; invece, si rimanda ad un successivo approfondimento, da attuare in fase di adeguamento dei PUC al PAI, lo studio dell'intero reticolo idrografico della Sardegna. Per ogni sub-bacino vengono sinteticamente descritte le condizioni geologiche e geomorfologiche al fine di evidenziarne il ruolo nella definizione delle caratteristiche di instabilità (tipologia e modalità di produzione del fenomeno franoso) nell'area studiata, nonché gli interventi che il Piano si prefigge di attuare al fine della riduzione del livello di rischio.

In estrema sintesi si può affermare che il PAI:

- ◆ disciplina le aree di pericolosità idraulica molto elevata (Hi4), elevata (Hi3), media (Hi2) e moderata (Hi1) perimetrate, nonché le aree di pericolosità da frana molto elevata (Hg4), elevata (Hg3), media (Hg2) e moderata (Hg1) perimetrate;
- ◆ delimita le aree a rischio idrogeologico ricomprese nelle aree di pericolosità idrogeologica, individuando aree a rischio idraulico molto elevato (Ri4), elevato (Ri3), medio (Ri2) e moderato (Ri1) e aree a rischio da frana molto elevato (Rg4), elevato (Rg3), medio (Rg2) e moderato (Rg1).

Di seguito alcune prescrizioni contenute nel PAI.

In relazione alla pianificazione dei rifiuti, le norme tecniche di attuazione del Piano precisano il divieto di realizzare impianti di smaltimento di rifiuti di qualunque tipo, nelle aree perimetrate dal PAI come aree di pericolosità idraulica di qualunque classe, all'interno delle fasce di tutela dei corpi idrici superficiali:

- lungo il corso dei fiumi, dei torrenti non arginati, degli stagni e delle aree lagunari per una profondità di 50 m dalle rive o, se esistente, dal limite esterno dell'area golenale;
- lungo il corso dei canali artificiali e dei torrenti arginati, per una profondità di 25 m dagli argini;
- lungo i corsi d'acqua all'interno dei centri edificati, per una profondità di 10 m dagli argini dei corsi d'acqua o per una profondità di 25 m in mancanza di argini.

L'articolo 20 delle relative norme di attuazione vieta ad esempio la realizzazione di nuove discariche o di depositi sotterranei di rifiuti di qualunque tipologia nelle aree perimetrate dal

PAI come aree di pericolosità idrogeologica molto elevata, elevata e media. Si precisa, inoltre, che per le discariche di rifiuti di qualunque tipologia in esercizio o esaurite alla data di approvazione del PAI ed ubicate nelle aree perimetrate a pericolosità idrogeologica, le norme impongono che venga avviata, a cura e a carico dei soggetti gestori, una verifica sulla sicurezza delle protezioni in relazione alle finalità di tutela dai pericoli e dai rischi idrogeologici secondo le indicazioni approvate con deliberazione di Giunta regionale. Si prescrive, infine, che tali discariche, qualora non risultino o non possano essere idoneamente protette con interventi di messa in sicurezza economicamente sostenibili, sono delocalizzate o chiuse. Le discariche chiuse devono essere fatte oggetto di un progetto speciale di messa in sicurezza e bonifica da parte della Regione.

Gli articoli 27 e 28 vietano la realizzazione di nuovi impianti o ampliamenti di impianti di trattamento, smaltimento e di recupero dei rifiuti nelle aree a pericolosità idraulica molto elevata (Hi4) ed elevata (Hi3), mentre sono consentiti gli interventi di adeguamento tecnico e manutenzione. Invece, gli articoli 29 e 30 disciplinano, nelle aree di pericolosità idraulica media (Hi2) e moderata (Hi1) la realizzazione, l'ampliamento e la ristrutturazione di opere ed infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico, tra cui si possono ricomprendere gli impianti di trattamento dei rifiuti.

Infine, gli articoli 31, 32 e 33 vietano la realizzazione di nuovi impianti o ampliamenti di impianti di trattamento, smaltimento e di recupero dei rifiuti nelle aree a pericolosità molto elevata (Hg4), elevata (Hg3) e media (Hg2) da frana, mentre sono consentiti gli interventi di adeguamento tecnico e manutenzione; in particolare, in zona Hg2, sono consentiti gli ampliamenti, le ristrutturazioni e le nuove realizzazioni di infrastrutture riferibili a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili o non delocalizzabili, a condizione che non esistano alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, che tali interventi siano coerenti con i piani di protezione civile, e che ove necessario siano realizzate preventivamente o contestualmente opere di mitigazione dei rischi specifici. Invece, l'articolo 34, disciplina nelle aree di pericolosità moderata da frana la realizzazione, l'ampliamento e la ristrutturazione di opere ed infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico, tra cui si possono ricomprendere gli impianti di trattamento dei rifiuti.

## **LE MISURE DI SALVAGUARDIA**

Le misure di salvaguardia derivano dalle dirette disposizioni del DPCM per le singole classi d'area a rischio.

Come prima indicazione attuativa di misura di salvaguardia occorrerà che l'uso del territorio vada confrontato, sia per situazioni esistenti che piani di sviluppo futuri, con le aree a Rischio e Pericolose censite dal presente lavoro. Infatti se le aree a rischio rappresentano l'intersezione di elementi a rischio esistenti con fenomeni pericolosi potenziali o presenti le aree pericolose vanno considerate come vincoli a territori ancora privi di insediamenti il cui eventuale utilizzo dovrà essere soggetto alla riduzione di tale grado di pericolosità. Nelle aree a rischio il regime dei vincoli, di seguito riportato, deve intendersi fin tanto che non vengano attuate le possibili azioni di mitigazione per la riduzione della pericolosità o per l'eventuale delocalizzazione degli elementi a rischio presenti.

### **Aree a Rischio idraulico**

Per dette aree sono indicati i seguenti indirizzi per la definizione delle norme di salvaguardia.

- a) **Aree a rischio molto elevato** - In tali aree **sono consentiti esclusivamente:**
  - ◆ **gli interventi idraulici volti alla messa in sicurezza delle aree a rischio**, approvati dall'Autorità idraulica competente, tali da migliorare significativamente le condizioni di funzionalità idraulica, da non aumentare il rischio di inondazione a valle e da non pregiudicare la possibile attuazione di

una sistemazione idraulica definitiva. Sono altresì consentiti i seguenti interventi a condizione che essi non aumentino il livello di rischio comportando significativo ostacolo al deflusso o riduzione apprezzabile della capacità di invaso delle aree stesse e non precludano la possibilità di eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio:

- ◆ **gli interventi di demolizione senza ricostruzione, manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro, risanamento conservativo**, così come definiti alle lettere a), h) e c) dell'art. 31 della legge n. 457/1978, e senza aumento di superficie o volume, interventi volti a mitigare la vulnerabilità dell'edificio;
  - ◆ **la manutenzione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico riferiti a servizi essenziali e non delocalizzabili**, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture parimenti essenziali, purché non concorrano ad incrementare il carico insediativo e non precludano la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, e risultino essere comunque coerenti con la pianificazione degli interventi d'emergenza di protezione civile.
- b) **Aree a elevato rischio** - In tali aree **sono consentiti esclusivamente**:
- ◆ **interventi di cui alla precedente lettera a)** nonché quelli di ristrutturazione edilizia, a condizione che gli stessi non aumentino il livello di rischio e non comportino significativo ostacolo o riduzione apprezzabile della capacità di invaso delle aree stesse ovvero che le superfici destinate ad uso abitativo o comunque ad uso economicamente rilevante siano realizzate a quote compatibili con la piena di riferimento;
  - ◆ **interventi di ampliamento degli edifici esistenti unicamente per motivate necessità di adeguamento igienico-sanitario**, purché siano compatibili con le condizioni di rischio che gravano sull'area. A tal fine i progetti dovranno essere corredati da un adeguato studio di compatibilità idraulica;
  - ◆ **manufatti che non siano qualificabili quali volumi edilizi purché siano compatibili con le condizioni di rischio che gravano sull'area.**
- c) I progetti relativi agli interventi ed alle realizzazioni in queste aree dovranno essere corredati da un adeguato studio di compatibilità idraulica che dovrà essere confrontato con i dati e le perimetrazioni riportate nel presente piano preliminarmente all'ottenimento dell'approvazione dell'Autorità idraulica competente.
- d) Ogni nuovo intervento sul territorio, sia esso di pianificazione urbanistica, di infrastrutturazione, di pianificazione territoriale nonché tutti gli interventi di trasformazione fondiaria non dovranno incrementare i livelli di rischio idrogeologico né direttamente né indirettamente.

### **Aree a Rischio di frana**

Per dette aree sono indicati i seguenti indirizzi per la definizione delle norme di salvaguardia.

- a) **Aree a rischio molto elevato**. In tali zone **sono consentiti esclusivamente**:
- ◆ **gli interventi di demolizione senza ricostruzione**;
  - ◆ **gli interventi di manutenzione ordinaria** così come definiti alla lettera a) dell'art. 31 della legge n. 457/1978;
  - ◆ **gli interventi strettamente necessari a ridurre la vulnerabilità degli edifici esistenti** e a migliorare la tutela della pubblica incolumità, senza aumenti di superficie e volume, senza cambiamento di destinazione d'uso che comportino aumento del carico urbanistico;

- ◆ **gli interventi necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria di opere pubbliche o di interesse pubblico;**
  - ◆ **tutte le opere di bonifica e sistemazione dei movimenti franosi.**
- b) **Aree a elevato rischio.** Oltre agli interventi ammessi per l'area a), **sono consentiti esclusivamente:**
- ◆ **gli interventi di manutenzione straordinaria, restauro, risanamento conservativo**, così come definiti alle lettere b) e e) dell'art. 31 della legge n. 457/1978, senza aumento di superficie o volume, interventi volti a mitigare la vulnerabilità dell'edificio;
  - ◆ **gli interventi di ampliamento degli edifici esistenti unicamente per motivate necessità di adeguamento igienico-sanitario.**

Le misure di salvaguardia suddette, tuttavia, dovranno essere inquadrare in un più ampio impianto normativo mirante da un lato alla disciplina delle aree soggette a rischio idrogeologico secondo opportuni programmi di attuazione degli interventi, dall'altro provvedere idonee direttive e vincoli per le aree pericolose al fine di predisporre un sistema di prevenzione adeguato alle situazioni specifiche del territorio.

### 7.1.6 Il Piano di Tutela delle Acque

---

Con legge regionale 17.10.1997, n. 29 **il territorio regionale, in applicazione della legge n. 36/1994, è delimitato in un unico ambito territoriale ottimale**. In base a tale norma, i Comuni e le Province ricompresi nell'ATO hanno pertanto avuto l'obbligo di organizzare il servizio idrico integrato, costituito dall'insieme dei servizi pubblici di captazione, adduzione, distribuzione e depurazione di acqua ad uso esclusivamente civile, di fognatura e di depurazione delle acque reflue.

A tal fine, **i Comuni e le Province della Sardegna hanno costituito un consorzio obbligatorio, denominato Autorità d'ambito, che svolge funzioni di programmazione, organizzazione e controllo sull'attività di gestione del servizio idrico integrato** con esclusione di ogni attività di gestione del servizio. La gestione del servizio idrico integrato è stata affidata ad un unico gestore.

Nell'ambito del servizio idrico integrato la Giunta regionale esercita le funzioni di controllo aventi riguardo alla verifica:

- dello stato di attuazione dei piani, dei programmi e dei livelli quantitativi e qualitativi dei servizi assicurati agli utenti dai gestori;
- del costo dei servizi e della spesa stanziata per investimenti;
- della compatibilità dei programmi di intervento predisposti dall'Autorità d'ambito con gli atti generali di programmazione e pianificazione regionale dei servizi idrici nel territorio.

Successivamente, con deliberazione della Giunta regionale n. 14/16 del 4.4.2006, la Regione ha approvato il Piano di Tutela delle Acque (PTA), la cui finalità fondamentale è la tutela integrata degli aspetti quantitativi e qualitativi della risorsa idrica, consentendone un uso sostenibile per il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità fissati dal D. Lgs. n. 152/99 e dai suoi collegati per i diversi corpi idrici ed il raggiungimento dei livelli di quantità e di qualità delle risorse idriche compatibili con le differenti destinazioni d'uso;
- recupero e salvaguardia delle risorse naturali e dell'ambiente per lo sviluppo delle attività produttive ed in particolare di quelle turistiche; tale obiettivo dovrà essere perseguito con strumenti adeguati, particolarmente negli ambienti costieri in quanto rappresentativi di potenzialità economiche di fondamentale importanza per lo sviluppo regionale;
- raggiungimento dell'equilibrio tra fabbisogni idrici e disponibilità, per garantire un uso sostenibile della risorsa idrica, anche con accrescimento delle disponibilità idriche attraverso la promozione di misure tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo ed al riciclo delle risorse idriche;
- lotta alla desertificazione.

Per poter attuare i predetti obiettivi, sulla base di un'attenta analisi delle pressioni da attività antropica, il Piano suddivide l'intero territorio regionale in Unità Idrografiche Omogenee (UIO), ognuna costituita da uno o più bacini idrografici limitrofi ed i rispettivi tratti marino-costieri, andando così a costituire sistemi territoriali:

- omogenei per caratteristiche geomorfologiche o idrografiche/idrologiche o per tipologia delle pressioni da attività antropica;
- interrelati naturalmente (acquiferi significativamente afferenti su più bacini);

- interrelati artificialmente (interconnessioni tra invasi artificiali, schemi acquedottistici e/o irrigui e/o schemi fognario depurativi a cavallo degli spartiacque, etc.).

Inoltre, il PTA individua gli obiettivi di qualità da perseguire entro il 31 dicembre 2016 tramite interventi sul comparto fognario-depurativo:

- a) sia mantenuto o raggiunto per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei l'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono" di cui all'allegato 1;
- b) sia mantenuto, ove esistente, lo stato di qualità ambientale "elevato" come definito nell'allegato 1;
- c) siano mantenuti o raggiunti altresì per i corpi idrici a specifica destinazione di cui all'articolo 6 gli obiettivi di qualità per specifica destinazione di cui all'allegato 2.

La Regione nella redazione del PRRA si è prefissata inoltre i seguenti obiettivi:

- 1) **raggiungimento di livelli di quantità e di qualità delle risorse idriche compatibili con le differenti destinazioni d'uso;**
- 2) **recupero e salvaguardia delle risorse naturali e dell'ambiente** per lo sviluppo delle attività produttive ed in particolare di quelle turistiche;
- 3) **accrescimento delle disponibilità idriche attraverso il recupero delle acque provenienti dagli impianti di depurazione** per la loro riutilizzazione prevalentemente in agricoltura;
- 4) **definizione di un quadro amministrativo caratterizzato da certezza istituzionale, competenza e funzionalità tecnica, flessibilità operativa**, in grado di curare tutte le fasi di attuazione del Piano stesso garantendone la corretta realizzazione attraverso i momenti di decisione, controllo ed intervento. Tale obiettivo risulta di fondamentale importanza tenuto conto dell'intensa stratificazione di competenze e di interventi nel settore;
- 5) **individuazione di recapiti finali delle acque trattate e di una disciplina degli scarichi** tenendo conto delle utilizzazioni e disponibilità idriche in atto o previste e della particolare vulnerabilità di molti corpi idrici in Sardegna;
- 6) **attuazione di interventi di maggior economicità relativamente ai costi di impianto ed a quelli di esercizio** ponendo particolare attenzione alle possibilità di centralizzazione degli scarichi ed alla flessibilità delle scelte;
- 7) **massima utilizzazione delle strutture ed impianti esistenti o in costruzione con particolare riferimento alle principali aree a concentrazione industriale**. Si può affermare, in linea del tutto generale, che soluzioni di questo tipo hanno offerto indubbi vantaggi in relazione alla maggiore facilità di gestione del sistema, efficienza, economicità ed affidabilità dello stesso. All'applicazione di tale criterio, tenuto conto delle necessità di rispettare, comunque, l'economicità degli interventi, si sono frapposte una serie di peculiari caratteristiche della Sardegna, come per esempio, la natura insediativa, estremamente frazionata nel territorio, e la tormentata orografia.

### 7.1.7 Il Piano Regionale dei Trasporti

---

Il PRT, Piano Regionale dei Trasporti è lo strumento di pianificazione di medio lungo termine della politica dei trasporti della Regione Sardegna e costituisce il riferimento strategico per individuare una serie di interventi di natura infrastrutturale, gestionale e istituzionale, finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti regionali. L'ultima approvazione in Consiglio Regionale di un PRT risale al 1993 su elaborazione del 1989.

Il Piano è, prima di tutto un "codice" delle procedure da seguire per consentire di prendere "decisioni" convenienti ed accettabili per la collettività (compresi tutti i soggetti istituzionalmente competenti), ovvero come un insieme di regole da rispettare per formulare, all'interno del quadro strategico di riferimento individuato, le scelte sugli interventi da realizzare, che le condizioni fenomenologiche rendono necessarie e i vincoli finanziari possibili.

Il PRT, Piano Regionale dei Trasporti è lo strumento di pianificazione di medio-lungo termine della politica dei trasporti della Regione Sardegna e costituisce il riferimento strategico per individuare una serie di interventi di natura infrastrutturale, gestionale e istituzionale, finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti regionali.

Nelle pagine che seguono si propone una sistematizzazione dei principali assunti contenuti nella **Proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti - Regione Sardegna, approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione della Giunta regionale n. 66/23 del 27.11.2008**. Prima del passaggio in Consiglio per la definitiva approvazione, è stata resa nota la necessità di un adeguamento alla Delibera 66/23 del Novembre 2008 alla luce delle nuove strategie e obiettivi del Governo Regionale. Attualmente, si è dunque in attesa di un adeguamento del PRT.

La proposta del PRT, oggetto di analisi, risulta utile, ai fini del presente lavoro a definire gli ultimi approfondimenti pianificatori in materia di trasporti effettuati dalla Regione Sardegna.

L'anno a cui vengono riferite le previsioni finali e il progetto del nuovo assetto dei trasporti è il 2021, che assume dunque la funzione di "anno obiettivo".

L'obiettivo strategico del PRT è la **costruzione di un "Sistema di Trasporto Regionale" attraverso cui affermare un diverso approccio culturale alla mobilità, una pianificazione integrata di infrastrutture e servizi ed un generale innalzamento del livello complessivo degli interventi regionali nel settore.**

Tale approccio culturale alla mobilità attribuisce la corretta dimensione strategica ed economica al settore dei trasporti nel quadro delle politiche di sviluppo economico, sociale e ambientale dell'intero territorio regionale:

- internazionalizzazione della Sardegna;
- valorizzazione dell'insularità;
- rottura dell'isolamento delle aree interne;
- accessibilità diffusa;
- mobilità sostenibile nei centri urbani e nelle aree a forte concentrazione turistica.

L'obiettivo di sviluppare una pianificazione integrata dei trasporti può essere perseguito attraverso l'attuazione della necessaria integrazione tra sistema economico-territoriale e sistema dei trasporti, ma anche dell'integrazione fisica, funzionale, organizzativa e gestionale tra le diverse componenti del sistema dei trasporti.



## **Gli obiettivi**

Gli interventi sul sistema dei trasporti previsti nella proposta di PRT della Regione Sardegna devono **garantire il diritto universale alla mobilità delle persone e delle merci**, che si sostanzia nel:

- garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci che intendono spostarsi sulle relazioni sia interregionali (Sardegna/Continente) che intraregionali (all'interno della Sardegna al fine di conseguire ricadute anche di natura economica, territoriale e sociale);
- rendere più accessibile il sistema a tutte le categorie fisiche e sociali, e in particolare alle fasce più deboli e marginali in qualsiasi parte del territorio siano localizzate;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio specie in quei contesti di particolare pregio, paesistico e ambientale e storico architettonico;
- contribuire a governare le trasformazioni legate ai riassetti territoriali, intervenendo, in combinazione con altre iniziative, sui fenomeni di migrazione insediativa, quali lo spopolamento delle aree interne e la deurbanizzazione delle due concentrazioni urbane di Cagliari e Sassari.

Il rilancio del trasporto deve avvenire seguendo tre direttrici fondamentali:

- il governo del sistema;
- l'infrastrutturazione;
- la progettazione dei servizi e l'intermodalità.

### 7.1.7.1 Lo scenario trasportistico

---

Lo scenario trasportistico d'intervento ha l'obiettivo di esplicitare l'impostazione con la quale i diversi interventi settoriali concorrono a costituire il Piano Regionale dei Trasporti.

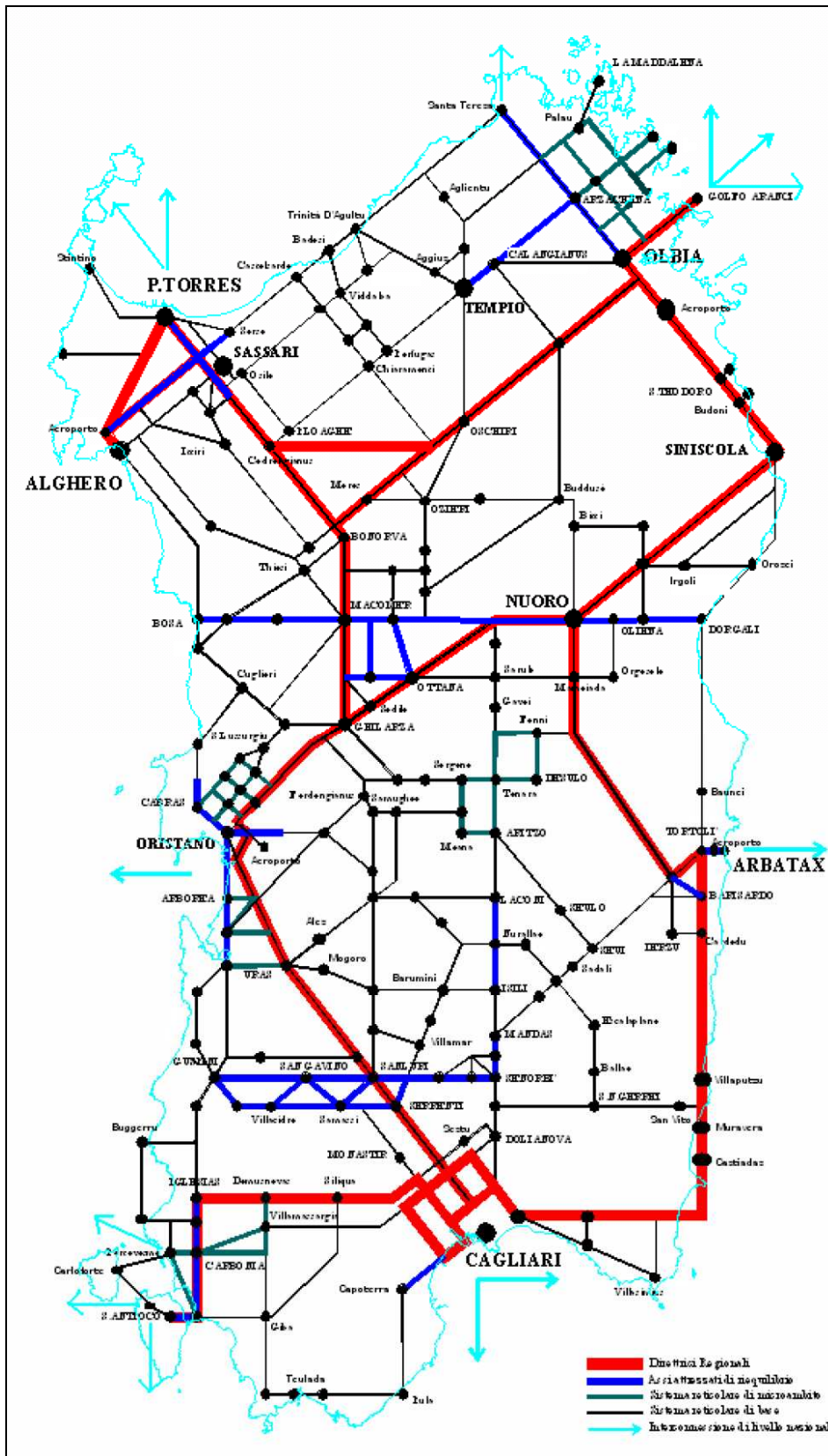
La strategia fondamentale su cui è basato questo scenario è quello che mira alla **realizzazione di un assetto di rete e di servizi di trasporto che configuri la Sardegna come un'entità unitaria e integrata** ("nodo – Regione") che si pone nel panorama internazionale come un unico nodo fortemente interconnesso con l'esterno.

**Il "nodo-Regione" è pertanto costituito da una rete a maglie larghe di corridoi plurimodali** (come parte delle direttrici del sistema europeo e mediterraneo), su cui si attestano i principali centri di interscambio, i porti, le stazioni, gli aeroporti, gli interporti ecc., in parte esistenti, in parte da realizzare, che consentono l'interconnessione con l'esterno e l'integrazione interna.

La messa a punto del progetto di "nodo-Regione" si concretizza, quindi, con la:

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

Figura 1:Modello di riassetto territoriale



Fonte: PRT

### **I corridoi plurimodali di integrazione esterna**

Lo schema di assetto del sistema complessivo dei trasporti, deve essere in grado di interconnettere la Sardegna con il versante settentrionale del continente italiano ed europeo (diretrice longitudinale Tirrenica) e con quello centrale (diretrice trasversale) e di proporsi nei confronti del Mediterraneo.

In tale assetto, i principali gates di continuità delle direttrici plurimodali (passeggeri e merci) sono rappresentati dai sistemi insediativo-transportistici di Cagliari (città, porto, aeroporto, area industriale), Sassari – Alghero – Porto Torres (città, porto, aeroporto, area industriale), e **Olbia-Golfo Aranci (porto, aeroporto)**.

Questa configurazione del sistema dei trasporti primario, rappresenta un'invariante rispetto ai diversi possibili scenari prefigurabili.

In tale prospettiva la razionalizzazione della dotazione infrastrutturale (porti, aeroporti, nodi intermodali, strade e ferrovie) e dei servizi di linea (aerei, marittimi e terrestri), attraverso una riqualificazione e potenziamento della loro struttura fisica e funzionale, specie dei servizi, costituisce un punto-chiave nella politica regionale dei trasporti.

### **La rete a maglie larghe di livello regionale**

La rete a maglie larghe ha il triplice ruolo di:

- relazionare la Sardegna nel suo complesso con il corridoio di integrazione esterna;
- realizzare un tessuto connettivo che riequilibri l'assetto territoriale delle otto province, incentivando le relazioni e gli scambi tra i principali centri con l'obiettivo di rendere indifferente alla distanza la localizzazione di strutture regionali specie rispetto ai nodi di interscambio con l'esterno, eliminando gerarchizzazioni dovute ai livelli di accessibilità;
- recuperare tutta una serie di attività insediative, produttive, etc., diffuse sul territorio, alcune in parte inesprese e debolmente organizzate, in una logica di sistema territorialmente integrato e per questo fortemente equilibrato.

### **La rete di base**

Essa è costituita dall'insieme degli elementi di collegamento che rendono integrato lo schema d'assetto tra i diversi ambiti regionali (sistemi urbani, microambiti), con la funzione di distribuzione della mobilità sul territorio e di collegamento sulle brevi distanze.

#### **7.1.7.2 Il progetto delle grandi maglie**

---

### **Il progetto del sistema aereo**

Il trasporto aereo, insieme a quello marittimo, rappresenta una delle componenti essenziali per la realizzazione del corridoio plurimodale Sardegna – Continente attraverso il quale potrà essere garantita quella "continuità territoriale" necessaria e indispensabile per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna.

La struttura del sistema aeroportuale sardo è ormai consolidata e in grado di affrontare con gli interventi, già programmati e in corso, lo sviluppo del traffico previsto per il prossimo decennio. Con riguardo all'internazionalizzazione degli aeroporti sardi, l'adozione da parte del governo regionale, a partire dalla fine del 2004, di una precisa politica di promozione

degli scali isolani ha consentito di sviluppare in modo sostanziale le relazioni della Sardegna con il resto dell'Europa, con un numero considerevole di nuovi collegamenti e servizi, specie low-cost.

Collegamenti internazionali low cost			
Da Cagliari	Da Alghero	Da Olbia	
Baden	Barcellona	Amburgo	Manchester
Barcellona	Brema	Amsterdam	Monaco
Basilea	Bruxelles	Barcellona	Nizza
Bruxelles	Dublino	Basilea	Norimberga
Colonia	Dusseldorf	Berlino	Oslo
Düsseldorf	East Midlands	Birmingham	Parigi
Edimburgo	Francoforte	Bristol	Praga
Ginevra	Liverpool	Colonia	Stoccarda
Londra	Londra	Copenhagen	Varsavia
Madrid	Madrid	Düsseldorf	Vienna
Manchester	Oslo	Edimburgo	Zurigo
Marsiglia	Parigi	Francoforte	
Monaco	Stoccolma	Ginevra	
Oslo		Hannover	
Parigi		Leeds	
Siviglia		Londra	
Stoccarda		Madrid	

Per quanto riguarda i servizi di linea nazionali il PRT conferma la **necessità di avvalersi degli strumenti previsti dalla normativa europea, al fine di garantire un servizio offerto in termini di continuità, regolarità, capacità e tariffazione in linea con gli obiettivi di continuità territoriale** voluti e sostanzialmente confermati dalla Decisione CE n.1712 del 27/04/2007.

Figura 2: rete dei collegamenti nazionali (low cost e continuità territoriale) dai 3 principali aeroporti della Sardegna



Una data storica nella vicenda della **Continuità territoriale Aerea della Sardegna** è il 27 Aprile del 2007, quando la Commissione Europea, con la **Decisione n.1712**, ha approvato il regime di oneri di servizio pubblico sulle rotte che collegano l'isola con le principali destinazioni nazionali. Viene così sancito il diritto dei sardi di usufruire di un **regime di trasporto speciale al fine di garantire, attraverso collegamenti regolari e a tariffe accessibili, la necessaria continuità con il resto della Penisola.**

In un contesto regionale come la Sardegna, la dimensione temporale assunta come il tempo che consente all'utente di raggiungere in modo confortevole l'aeroporto o la destinazione finale dell'aeroporto è l'ora.

Sulla base di tale assunzione, l'analisi degli ambiti ad uguale accessibilità (isocrone) ha evidenziato come il sistema di collegamento viario e ferroviario presenti alcune criticità.

In tale contesto, alcuni degli interventi già in programmazione sulla viabilità e il sistema ferroviario, vanno proprio nella direzione di **avvicinare gli aeroporti al territorio.**

Per quanto riguarda gli **interventi infrastrutturali** pensati nell'ambito del PRT, la configurazione e la struttura del sistema aeroportuale non subirà modificazioni sostanziali, in

quanto la capacità disponibile negli aeroporti sardi è in grado di accogliere quasi il doppio della domanda attuale soddisfatta.

Il PRT ha invece assegnato **precise prestazioni ai collegamenti aerei** che devono garantire:

- certezza dello spostamento e garanzia dei voli verso i principali bacini di traffico nazionali in tutti i mesi dell'anno;
- frequenze giornaliere minime per ogni linea;
- numero minimo di posti offerti all'anno e al giorno su ogni linea;
- soddisfacimento degli incrementi di domanda in determinati periodi;
- mantenimento di tariffe agevolate per i residenti sulle linee del corridoio plurimodale da applicarsi sempre, indifferentemente dal periodo dell'anno, dall'ora del volo;
- sicurezza e comfort degli spostamenti.

### **7.1.7.3 Il progetto del sistema marittimo**

---

Il filo conduttore dell'approccio alla pianificazione dei servizi e delle infrastrutture è la creazione delle "Autostrade del Mare", intendendo così sottolineare il loro ruolo centrale nel riequilibrio modale, attraverso lo spostamento di quote significative di traffico di autovetture e mezzi pesanti della strada verso i collegamenti via mare.

L'obiettivo del PRT si caratterizza per due aspetti, fra loro complementari:

- rispetto alla movimentazione delle merci, **i porti devono specializzarsi** connotando le proprie dotazioni infrastrutturali, impiantistiche, organizzative e di servizio, su precisi target merceologici, di destinazione, di tipo di movimentazione e/o di nave. Ciò in coerenza con l'obiettivo di attuare un reale sistema integrato di porti sardi;
- rispetto al traffico passeggeri, occorre **garantire che i diversi sistemi portuali regionali siano messi in condizione di accogliere in modo equilibrato**, rispetto ai pesi insediativi, **il flusso di passeggeri Sardegna – Continente**.

Il PRT definisce poi l'assetto spaziale e funzionale del sistema portuale sardo, che si articola in 7 poli portuali che coprono omogeneamente il territorio isolano.

Tra questi ritroviamo il **polo di Olbia – Golfo Aranci**, con funzioni di:

- principale scalo dell'isola per il cabotaggio dei passeggeri e quindi per le linee Ro-Ro miste;
- polo crocieristico della Sardegna settentrionale con funzioni sia di transito che di scalo hub;
- scalo merci Ro-Ro, principalmente al servizio della Sardegna del nord-est.

Il livello attuale di domanda passeggeri e merci che transita per lo scalo di Olbia e Golfo Aranci, ha ormai generato un assetto di servizi marittimi regolari, giornalieri e plurigiornalieri, con buoni livelli qualitativi, garantiti in gran parte da armatori privati.

Lo scenario di Piano prevede quindi la **completa liberalizzazione dei servizi in virtù dell'elevato volume di traffico passeggeri e merci in continua crescita che garantisce una solida presenza di armamento privato**.

In generale, il progetto degli assetti essenziali a servizio dei trasporti marittimi da e per la Sardegna, è sostanzialmente fondato sulla canalizzazione della domanda per un dimensionamento dell'offerta di trasporto, strutturata in modo tale da raggiungere una serie di **obiettivi specifici**:

1. garanzia della certezza di un numero congruo di collegamenti verso i principali porti dell'arco tirrenico;
2. miglioramento degli attuali livelli di servizio;
3. tariffe compatibili con uno schema preciso di continuità territoriale e di sviluppo del sistema economico;
4. minimizzazione, sulla base del conseguimento degli obiettivi suddetti, dell'eventuale intervento a carico della mano pubblica.

#### **7.1.7.4 Il progetto del sistema stradale**

---

La rete viaria fondamentale e di 1° livello regionale è oggetto di un ampio processo di adeguamento e ammodernamento indirizzato in particolare verso:

- il **completamento e la riqualificazione degli archi del corridoio plurimodale Sardegna-Continente** (rete fondamentale-asse insulare) per l'integrazione con le reti nazionale ed europea;
- il **consolidamento dell'attuale dotazione infrastrutturale che esalti e renda più netta la funzione reticolare** (di macro e micro accessibilità) del sistema dei collegamenti e delle relazioni con i nodi di interscambio con l'esterno.

Il progetto del sistema stradale definito nel presente PRT propone la realizzazione di un complesso di collegamenti viari di livello fondamentale, primario (I livello regionale) e secondario (II livello regionale) per:

- il completamento degli archi del corridoio plurimodale Sardegna-Continente di integrazione nazionale ed europea;
- la strutturazione delle connessioni tra i capoluoghi di Provincia e gli insediamenti residenziali e produttivi di più rilevante importanza regionale, nonché delle relazioni di integrazione fascia costiera-zone interne.

Lo schema di assetto, che da ciò deriva, costituisce l'armatura stradale di supporto alla rete a maglie larghe di livello nazionale ed alla rete di base a supporto del progetto nodo Regione-piattaforma logistica.

Pertanto, sulla base della rete a maglie larghe di integrazione europea, nazionale e regionale descritta nei paragrafi precedenti, la rete stradale di livello fondamentale della Regione Sardegna risulta individuata dalle:

- S.S.131 Carlo Felice, Cagliari, Sanluri, Oristano, Sassari e Porto Torres;
- S.S.130, S.P. 85 e S.P.2, Cagliari-Decimo-Iglesias-Carbonia;
- S.S.131 DCN Oristano-Abbasanta, Nuoro, Olbia;
- S.S.291 Nuova Sassari-Alghero;
- S.S.597 e S.S.199 Sassari, Olbia e collegamento con Golfo Aranci;
- S.S.125, S.S.133 e S.S.133bis (60,8 km): Olbia (dall'innesto S.P.16 per Golfo Aranci)-Arzachena-Palau-Santa Teresa Gallura;
- S.S.125 Cagliari-Tortoli-Arbatax;



- S.S.389/198 Tortoli-Lanusei-Nuoro;
- S.S.195 – Dorsale Casic – Nuova Circonvallazione esterna di Cagliari.

Per questa viabilità, il PRT prevede si debbano garantire livelli di funzionalità di tipo autostradale, con sezioni tipo B strade extraurbane principali (D.M. 5.11.2001) con velocità di progetto (VdP) compresa fra 70 e 120 km/h, fatta eccezione per la S.S. 125 Cagliari-Tortoli (tratto Terra Mala-Tortoli) e le S.S. 389 e 198 e la Palau –Arzachena – Santa Teresa Gallura, alle quali sono state assegnate, nelle realizzazioni in corso, caratteristiche di strada tipo C (D.M. 5.11.2001) con velocità di progetto (VdP) compresa fra 60 e 100 km/h. Con queste caratteristiche, su tale rete viene assicurata un'accessibilità dai capoluoghi di Provincia ai centri di interscambio con l'esterno, e tra loro, all'interno dell'isocrona delle 2h e 40min.

Per il completamento di questo livello fondamentale, il PRT propone che si intervenga su:

- l'ultimo tratto della S.S. 131;
- **il raddoppio della circonvallazione di Olbia sulla S.S. 131 DCN;**
- **alcuni tratti di connessione alla S.S. 125 del porto e dell'aeroporto di Olbia e del porto di Golfo Aranci compresa la circonvallazione dell'omonimo Comune;**
- il completamento della S.S. 291;
- **la S.S. 597 – 199 Sassari –Olbia;**
- completamento della S.S.125 nel tratto Cagliari-Tortoli;
- il collegamento S.S. 389/198 Lanusei-Tortoli;
- **il completamento dell'itinerario Olbia-Arzachena-Palau-Santa Teresa;**
- il completamento dell'itinerario di livello fondamentale Cagliari – Capoterra – Pula;
- il completamento della nuova circonvallazione di Cagliari;
- il completamento dell'itinerario Cagliari – Iglesias – S.S. 130 – Carbonia;
- **raccordo dell'itinerario Sassari –Olbia alla circonvallazione di Mores attraverso il nodo ferrovia di Chilvani;**
- sistemazione della S.P. 27 tra Tortoli e Lanusei.

Il PRT oltre alla rete fondamentale, definisce tre categorie funzionali quali:

- **la rete d'interesse regionale (e di connessione nazionale) di primo livello** con la funzione di collegare tra loro, le nuove Province e i sistemi urbani di riferimento e le stesse con i principali nodi d'interscambio a completamento della rete fondamentale. In questo primo livello, possono farsi rientrare anche quegli itinerari che presentano particolare interesse per lo sviluppo socio-economico dell'Isola a sostegno dei sistemi produttivi, turistici ed insediativi;
- **la rete d'interesse regionale (e di connessione nazionale) di secondo livello** con le funzioni assegnate alle stesse categorie dai Piani Provinciali, ovvero funzioni direttrici di connettività tra la Provincia ed i relativi sistemi urbani di riferimento e di collegamento e/o raccordo con la rete di primo livello;
- **la rete d'interesse regionale (e di connessione nazionale) di terzo livello**, che completa l'armatura degli assi e dei collegamenti di livello regionale;
- **la rete dei livelli di interesse sub-regionale e provinciale**, a completamento della maglia della rete provinciale e locale, che deve realizzare in particolare i collegamenti

d'ambito locale in riferimento allo schema di assetto territoriale d'ambito (connessione costa-zone interne, ecc.).

La rete d'interesse regionale di primo livello comprende:

- S.S.672, S.S.127, S.S.427 e S.P.38, itinerario Ploaghe-Tempio Pausania-Olbia: si innesta dalla S.S.597 nei pressi di Codrongianus, prosegue fino ad immettersi sulla S.S.127 (loc. Scala Ruja) che conduce a Tempio. L'itinerario prosegue sulla S.S.127 sino a Calangianus e Luras e, attraverso la S.S.427 e la S.P.38, giunge sino ad Olbia;
- S.S.129 (35,9 km) solo per quanto concerne il tratto fra Macomér (innesto S.S.131) e l'innesto con la S.S.131 DCN;
- S.S.128 e S.P.22 (153,6 km);
- S.S. 126: L'itinerario costituisce il proseguimento della Rete fondamentale sino a Sant'Antioco attraverso la S.S. 126;
- S.S.387;
- S.S.198;
- S.389 DIR e S.S.389 sino alla S.S.125 attraverso i territori di Buddusò, Alà dei Sardi e Padru. Il collegamento consente il completamento di un importante elemento trasversale di connessione dei territori interni del Goceano con la rete fondamentale sulla fascia costiera nord-orientale;
- Il completamento dell'itinerario S.S.131 DCN, Lula–Bitti-Pattada–Ozieri con attestazione sulla nuova Sassari-Olbia. In generale, comunque, le strade appartenenti a questo livello dovranno essere

Su questa rete il PRT, alla luce anche degli interventi programmati individua come prioritari gli interventi:

- di **completamento dell'itinerario Ploaghe-Tempio** (il penultimo tratto in arrivo a Tempio località "Scala Ruja" è in fase di ultimazione, mentre l'ultimo lotto è in corso di riprogettazione) e Tempio-Olbia, composto dalla S.S. 672, dalla S.S. 127, dalla S.S. 427 e dalla S.P. 38;

Per quanto riguarda gli interventi sugli altri tre livelli (d'interesse regionale di II e III livello e d'interesse sub-regionale e provinciale), il PRT individua una serie di itinerari da potenziare per i quali sarà necessario un approfondimento:

- completamento dell'itinerario trasversale sardo tra le Province dell'Ogliastra e dell'Oristanese e del Nuorese;
- completamento della connessione con la rete fondamentale delle aree occidentali dell'isola;
- **completamento dei collegamenti trasversali tra l'Anglona e la Gallura e di quelli longitudinali tra la Nurra e la Gallura**; i primi interventi sono finalizzati a mettere in relazione i versanti nord-orientale e nord-occidentale dell'Isola migliorando i tempi di percorrenza e l'accessibilità. Infatti, in questo territorio, le due arterie stradali principali (l'itinerario Porto Torres-Castelsardo-Santa Teresa, anche questo da completare, e Ploaghe-Tempio-Olbia) si sviluppano in direzione parallela fra loro, con un solo collegamento trasversale (Valledoria-Santa Maria Coghinas-Pérfugas), insufficiente però a realizzare connessioni stabili fra i due comparti.

Il PRT fa inoltre alcune considerazioni rispetto al **tema della sicurezza stradale**. Visto che esiste un problema di tracciati per quelle strade nelle quali si verificano un numero elevato di incidenti, propone **l'elaborazione di opportuni catasti stradali "regionali e provinciali"**

previsti anche dalla normativa nazionale **in cui viene definito l'inventario dello stato e della consistenza del patrimonio stradale regionale.**

#### **7.1.7.5 Il progetto del sistema ferroviario**

---

Le ipotesi di ammodernamento, ristrutturazione e riqualifica della rete su ferro del PRT sono fondate sull'individuazione di direttrici di comunicazione gerarchizzate per livelli territoriali e sull'opportunità di attribuire al modo "ferro" la funzione primaria e strategica di connessione delle otto province in rapporto ai nodi di scambio con l'esterno al fine di contribuire al miglioramento della mobilità interna alle nuove Province nei confronti dei sistemi urbani di riferimento.

##### **Gli interventi nel trasporto ferroviario delle merci**

La movimentazione dei carri merci in Sardegna ha subito nel corso degli anni un progressivo e lento declino soppiantata dal trasporto merci su gomma.

La posizione della Regione a riguardo è chiara. Coerentemente con tutti gli indirizzi più recente di politica trasportistica nazionale ed europea, **la Regione non intende rinunciare all'obiettivo di liberare la S.S. 131 dalle interminabili file di camion che – sulla direttrice nord-sud dell'isola – ogni giorno la caratterizzano.**

**Il trasporto merci su ferrovia può costituire una alternativa in questa direzione.** Il PRT pertanto si pone come obiettivo quello di riconquistare le quote di mercato perse negli ultimi anni. Questa scelta impone che la Regione Individui, innanzitutto, il modello di offerta di servizi merci che non può più avere le caratteristiche operative di quello che è stato svolto dalla Divisione Cargo di Trenitalia sino a luglio 2008.

In questa direzione, il PRT individua nella direttrice Cagliari – Porto Torres la relazione forte su cui investire e realizzare un trasporto di unità di carico standardizzate sulla direttrice nord-sud con una terminalizzazione finale via camion.

Il servizio intermodale consentirebbe il trasporto su appositi carri ferroviari delle unità di carico che, una volta raggiunto il porto d'imbarco, verrebbero caricate su navi Ro-Ro per il traghettamento.

L'obiettivo è quello di progettare un servizio – all'interno del territorio regionale – che ricerchi efficienze organizzative e gestionali che consentano di rendere il servizio di trasporto ferroviario delle merci una valida alternativa al trasporto su gomma, minimizzando l'utilizzo di risorse pubbliche per ottenere questo risultato.

L'ingresso del porto di Porto Torres nell'Autorità Portuale di Olbia, ha aperto nuovi scenari nell'organizzazione del servizio intermodale, vista la possibilità di avere un'unica regia nella gestione dei porti del nord-Sardegna, i quali hanno optato per strategie di sviluppo che tendono sempre più alla specializzazione dello scalo:

- il **porto di Golfo Aranci**, sarà riservato al traffico passeggeri turistico, eliminando le pesanti interferenze dovute al fatto di essere l'unico porto adibito al traffico merci a carro, incentivando, così i crescenti flussi turistici e rafforzando il ruolo del sistema portuale Olbia- Golfo Aranci nella movimentazione del traffico passeggeri;
- il **porto di Olbia**, **primo porto sardo per movimentazioni passeggeri, continuerà a rafforzare la sua vocazione naturale per il traffico passeggeri, e per il traffico merci Ro-Ro;**
- il **porto di Porto Torres**, parallelamente al traffico passeggeri, ha la possibilità di sviluppare ulteriormente il traffico merci sia per l'ampia disponibilità di sedime portuale localizzato nell'area industriale sia per l'opportunità di avere un raccordo ferroviario in banchina (con un intervento di allungamento di soli 400/500 metri gli attuali binari

possono essere portati fino in banchina; intervento finanziario coperto con 5M€, fondi POR FESR 2007-2013).

Il porto di Porto Torres appare quindi il terminale preferenziale dove attestare il servizio intermodale nel nord-Sardegna.

#### **7.1.7.6 Il progetto del sistema di trasporto pubblico locale**

---

Gli obiettivi generali da perseguirsi attraverso gli interventi sul trasporto collettivo, anche alla luce della riforma del Trasporto mettono in evidenza come il soddisfacimento della domanda di mobilità debba essere affrontato attraverso una concezione unitaria del relativo servizio, indipendentemente che si svolga su strada o su rotaia, attraverso anche l'adozione di una serie di interventi coordinati – creazione di parcheggi di scambio, piste ciclabili, corsie preferenziali per il trasporto collettivo – e di limitazione del traffico privato non residente, ad esempio, nei centri storici, nelle isole minori di San Pietro (Carloforte) e La Maddalena e nelle aree di particolare pregio storico, culturale ed ambientale.

Il PRT assume che si dia corso a tutti i principali atti di riforma del sistema di TPL previsti dalla norma regionale:

- **separazione tra la pianificazione dei servizi** – la cui responsabilità è affidata a Regione, Province e Comuni – **e la gestione dei servizi stessi** – alle aziende di trasporto pubblico;
- **separazione tra la gestione delle infrastrutture e la gestione dei servizi;**
- **individuazione dei servizi minimi da parte della Regione, Province e Comuni nei rispettivi ambiti di competenza** sulla base dei criteri definiti dall'Atto preliminare alla definizione e progettazione dei servizi minimi approvato il 28.02.2007;
- predisposizione del Piano triennale dei servizi minimi;
- **affidamento dei servizi attraverso procedure ad evidenza pubblica** e sulla base dei contratti di servizio;
- **l'integrazione dei servizi ordinari di linea con quelli più innovativi, a chiamata, a percorso variabile e con quelli svolti dal noleggio di autovetture con conducente, soprattutto nelle aree a domanda debole;**
- trasformazione in s.p.a. delle società svolgenti servizi di trasporto pubblico di proprietà pubblica; l' Azienda regionale sarda trasporti (ARST) di proprietà regionale è stata convertita in società per azioni con deliberazione della Giunta Regionale n. 30/43 del 2 agosto 2007).

In particolare, gli elementi fondamentali su cui si deve basare la riorganizzazione del trasporto regionale e locale, per conseguire gli obiettivi generali del PRT e le strategie di unitarietà e integrabilità del servizio, posso individuarsi:

- strutturazione dell'offerta di servizio su differenti livelli gerarchici;
- identificazione dei punti di interscambio;
- integrazione tariffaria .

### 7.1.8 Il Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile

---

La Regione Autonoma della Sardegna ha da tempo individuato nel turismo uno dei settori strategici per lo sviluppo economico.

La crescente pressione antropica e insediativa sulla fascia costiera ha determinato sempre una maggiore presa di coscienza da parte di tutte le parti interessate, della possibile irreversibilità di alcuni interventi che incidono direttamente sulle risorse primarie, principali attrattori del flusso turistico.

Il PRSTS individua una serie di azioni per attenuare le criticità esistenti nel mercato turistico sardo. Tali azioni incidono direttamente e contemporaneamente su quattro ambiti:

- ✓ **le singole strutture ricettive ufficiali;**
- ✓ **il mercato delle seconde case;**
- ✓ **i sistemi di offerta turistica;**
- ✓ **la domanda turistica.**

Per ogni ambito, sono state individuate delle attività in grado di perseguire i seguenti obiettivi specifici:

#### **Obiettivo specifico 1 - *Costruire un sistema informativo integrato***

Uno degli obiettivi del Piano è l'individuazione delle modalità atte a fornire agli operatori pubblici e privati informazioni adeguate e strumenti di analisi socio-economica utili per comprendere i cambiamenti in corso, suggerire idee, innovazioni e strategie di lavoro per affrontare le sfide di un settore in continua evoluzione. Attraverso lo studio, l'analisi, l'osservazione si vogliono offrire strumenti informativi validi per l'attività di pianificazione, di investimento e di intervento sul campo sia per l'operatore pubblico sia per gli agenti economici privati.

La costruzione di un unico sistema informativo regionale su base comunale o sub-comunale costituisce quindi un passo imprescindibile per il reale monitoraggio della realtà regionale. È necessario superare la parcellizzazione informativa fra più fonti e arrivare a concentrare l'informazione in un'unica istituzione tecnica di riferimento, in cui convergano (e vengano ove necessario arricchite) le competenze e le conoscenze acquisite da strutture già attive nella ricerca e nell'elaborazione delle informazioni, come l'Osservatorio Economico, l'ARPAS, l'Ufficio Statistico della Regione. In questo senso una forte valenza operativa avrebbe l'attivazione dell'Osservatorio Regionale del Paesaggio, in accordo con i programmi nazionali ed europei, in particolare nei settori della pianificazione fisica (SDEC), dell'agricoltura (Agenda 2000), della conservazione della natura (Convenzione della diversità biologica e paesaggistica), oltre che in armonia coi programmi (ancora sperimentali) del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali.

Si rende necessario pertanto un sistema di gestione dei dati che organizzi e omogeneizzi la molteplicità di informazioni presenti nel territorio attraverso criteri unitari di raccolta,

sistematizzazione, diffusione e controllo degli stessi.

Le azioni:

1. **Realizzazione di un sistema informativo integrato sul settore turistico e definizione delle procedure di raccolta e elaborazione dei dati**, integrando fonti ufficiali e non ufficiali in stretta collaborazione tra la struttura tecnica di riferimento e le fonti primarie di informazioni (es: Osservatorio Economico, Ufficio Regionale di Statistica, Osservatorio del paesaggio, Ufficio del Piano Paesaggistico, Assessorato agli Enti Locali; strutture ricettive; ecc.); in particolare:
  - a. **costruzione di una banca dati** con procedure di aggiornamento periodico delle fonti su domanda e offerta turistica e su altre variabili utili alla stima della CAT, a vari livelli di disaggregazione (territoriale, temporale, tipologica);
  - b. **realizzazione di indagini campionarie periodiche**, volte alla conoscenza immediata degli andamenti del settore (flussi, comportamenti di spesa, preferenze, motivazioni, grado di soddisfazione).
2. **Elaborazione e diffusione delle informazioni** riguardanti il sistema turistico della Sardegna e le sue potenzialità in ambito locale ed esterno mediante:
  - a. **report congiunturali periodici sul mercato turistico** derivanti da indagini campionarie sull'offerta e sulla domanda;
  - b. **report strutturali su specifici aspetti del mercato** per l'individuazione di opportune strategie d'intervento.
3. **Azioni incentivanti rivolte agli operatori per la dotazione di sistemi informatici** adeguati alla raccolta e trasmissione dei dati.

### **Obiettivo specifico 2: *Definire gli strumenti di valutazione***

Il secondo obiettivo del Piano riguarda la definizione di un adeguato impianto metodologico che supporti il decisore pubblico nella valutazione delle scelte in tema di turismo sostenibile.

In particolare, si ritiene necessario predisporre modelli per la valutazione della sostenibilità ambientale ed economica del fenomeno turistico in modo da poter applicare gli strumenti dell'analisi Costi-Benefici a tutti gli interventi pubblici che possono avere effetti sul mercato del turismo.

In sintesi, la realizzazione di strumenti di valutazione degli impatti economici ed ambientali passa per le azioni di seguito indicate, che in questo caso agiscono contemporaneamente sui tre ambiti individuati (strutture ricettive ufficiali, seconde case, sistemi di offerta):

Le azioni:

1. **Costruzione del modello di stima della Capacità di Accoglienza Turistica** anche

ai fini della realizzazione di Piani Locali per il Turismo Sostenibile;

2. **Costruzione dei modelli per la valutazione delle preferenze** (valutazione contingente, esperimenti di scelta) **e dei comportamenti dei turisti effettivi e potenziali** circa le principali caratteristiche dell'offerta turistica sarda;
3. **Definizione di modelli per la stima degli impatti macro-economici del turismo**, anche al fine della realizzazione di un Conto Satellite in un quadro più ampio di omogeneizzazione delle metodologie contabili indicate dall'EUROSTAT;
4. **Applicazione dell'analisi Costi Benefici** a tutti gli interventi pubblici che hanno effetti sul mercato del turismo.

### **Obiettivo specifico 3: *Ridurre la concentrazione temporale e territoriale***

L'elevata stagionalità estiva e la concentrazione dei flussi turistici sulla fascia costiera contraddistinguono il mercato turistico sardo. Tali condizioni sono indesiderabili sia nel breve che nel lungo periodo in quanto aumentano il rischio di un depauperamento della risorsa naturale, principale attrattore della domanda turistica nella nostra regione, e il sottoutilizzo della capacità produttiva dell'intera filiera dell'industria turistica, oltre che inefficienze nel dimensionamento delle infrastrutture pubbliche di servizio.

In questo senso, una politica di destagionalizzazione non implica necessariamente una riduzione delle presenze nei periodi di punta (almeno laddove le condizioni di sostenibilità non siano compromesse), quanto piuttosto un incremento delle presenze nei periodi di spalla e di bassa stagione, al fine di massimizzare l'efficienza di strutture e infrastrutture, aumentando il valore prodotto a fronte delle risorse fisiche utilizzate.

Parallelamente, è necessario un riequilibrio dell'assetto complessivo dell'offerta, ancora troppo sbilanciata verso la fascia costiera, nonostante alcune esperienze di localizzazione di strutture nell'entroterra. Tale processo di riequilibrio, che parte dalla valorizzazione degli attrattori ambientali e culturali delle zone interne, deve essere accompagnato da una riqualificazione complessiva anche delle strutture che gravitano sulla costa, che possono rappresentare i principali driver per una maggiore fruizione dei territori interni. Le azioni incentivanti sotto elencate.

Le azioni:

1. **Strutture ricettive.** Azioni incentivanti, rivolte alle diverse tipologie ricettive, di natura finanziaria (incentivi, contributi), fiscale (riduzione del costo del lavoro, riduzione della tassa sui Rifiuti Solidi Urbani, riduzione del costo dell'energia) e urbanistica (premialità di cubature, deroghe, variazioni di destinazione d'uso):
  - a. **adattamento delle caratteristiche strutturali degli esercizi ricettivi** per migliorare la loro utilizzabilità per l'intero arco dell'anno (centri benessere, piscine coperte, SPA, centri congressi, dotazioni per il turismo sociale e sportivo, etc);
  - b. **riconversione delle strutture con basso impatto economico** e occupazionale e con uso estensivo del territorio per limitati periodi dell'anno **in strutture di alta**

**qualità e sostenibilità ambientale;**

- c. **recupero e riqualificazione in forma imprenditoriale del patrimonio immobiliare abbandonato** o adibito ad usi non turistici;
- d. **emersione, riqualificazione e integrazione delle seconde case** nel sistema della ricettività ufficiale;
- e. **prolungamento del periodo di apertura delle strutture ricettive**, con premialità progressiva a seconda del tempo di apertura.

## 2. Azioni di sistema

- a. **coordinamento dei sistemi turistici locali**, ai fini di una maggiore integrazione orizzontale e verticale fra imprese turistiche e per una maggiore differenziazione dei prodotti turistici;
- b. **ri-classificazione delle strutture ricettive nel rispetto delle specificità locali** e per garantire un elevato standard di qualità;
- c. **incremento della concorrenza nei trasporti con l'esterno** (aeroporti di terzo livello, linee low cost) per favorire la riduzione dei prezzi per i turisti non residenti; potenziamento del sistema dei trasporti interno;
- d. **certificazione ambientale di imprese e territori secondo gli standard degli organismi internazionali** operanti in tema di turismo sostenibile;
- e. **sperimentazione delle migliori pratiche di applicazione dei principi della perequazione urbanistica e fiscale in tema di sviluppo turistico sostenibile.**

### **Obiettivo specifico 4: Incrementare la spesa e gli effetti moltiplicativi**

L'offerta turistica è il risultato di attività che ruotano attorno a un articolato insieme di beni e servizi. La sua capacità di rispondere adeguatamente alle richieste del mercato turistico dipende dal livello di coordinamento delle diverse componenti. Si richiede che, oltre al comparto ricettivo, anche i settori che forniscono beni e servizi all'industria turistica in senso stretto (alberghi, ristoranti, trasporti) operino in modo adeguato verso la creazione di un sistema di qualità in grado di soddisfare le esigenze di questo mercato.

Un'altra condizione per cui il settore turistico svolga un ruolo di volano dell'economia regionale è una maggiore corrispondenza fra luoghi dove sono localizzati gli attrattori, e luoghi dove si svolge la produzione turistica in senso allargato.

Presupposto necessario a questa corrispondenza è una struttura produttiva interna con capacità sufficiente e costante nel tempo, con un elevato grado di diversificazione, e un livello elevato di qualità, competitività ed efficienza.

Non da ultimo, l'aspetto della capacità di spesa dei turisti si rivela strategico per il raggiungimento di obiettivi di sviluppo sostenibile. Infatti, la spesa effettuata dai turisti impatta a più livelli nel sistema economico, generando una creazione di valore aggiunto che



è funzione diretta non solo del numero di presenze ma anche della spesa media pro-capite effettuata.

L'effetto moltiplicativo determinato dalle iniezioni di spesa proveniente dai non residenti può innescare circoli virtuosi di crescita anche in settori che non sono direttamente influenzati dal fenomeno turistico ma che operano a monte della domanda finale e forniscono beni e servizi alle imprese che sono a diretto contatto con il turista. In linea di massima, maggiore sarà l'integrazione fra settori produttivi, maggiori saranno i benefici per il territorio e la sua popolazione. Ma l'innescare del circolo virtuoso dipende anche dal livello delle spese effettuate: a seconda della spesa che viene effettuata in media dal turista, si possono teoricamente verificare situazioni in cui, a fronte di un incremento delle presenze, le performance economiche a livello di sistema diminuiscono. Questo avviene se, dato un incremento del numero di presenze, la spesa totale cresce meno che proporzionalmente (e la spesa totale, quindi, diminuisce). In questo caso l'effetto propulsivo del turismo sul sistema economico si riduce, mentre crescono i costi esterni dovuti all'incremento di presenze (congestione, riduzione della qualità ambientale etc.).

Le azioni:

1. **Incentivi per la riqualificazione e modernizzazione del sistema dei servizi** legati al turismo (sistemi di pagamento, conoscenza delle lingue, allungamento del periodo di apertura, etc.);
2. **Incentivi per la creazione di punti vendita di prodotti locali certificati** e commercializzati con un marchio unico a livello regionale, anche all'interno delle strutture alberghiere;
3. **Incentivi per la creazione e il completamento di filiere produttive interne** e per una maggiore integrazione intersettoriale (creazione di consorzi di acquisto e vendita di beni e servizi locali);
4. **Sostegno all'azione dei sistemi turistici locali** come veicolo di qualità diffusa mediante l'applicazione di disciplinari di offerta al fine di favorire un incremento della spesa;
5. **Realizzazione di una strategia di marketing mirata** alla vendita di prodotti-destinazione sui mercati con alte potenzialità in termini di spesa pro capite;
6. **Organizzazione e qualificazione del sistema della formazione** e dell'aggiornamento del personale funzionale alle nuove figure richieste dal mercato; realizzazione di programmi di alta formazione (master, scuole di specializzazione) nel settore turistico.

## 7.2 Il livello sottordinato

---

### 7.2.1 Il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti

---

Il Piano Provinciale di Gestione, sulla base della ricognizione dello stato di fatto e di adeguati approfondimenti ed analisi conoscitive, nonché sentiti i Comuni del proprio territorio:

- fissa gli obiettivi in termini di contenimento della produzione di rifiuti urbani e di livello di raccolta differenziata per il territorio provinciale in misura non inferiore a quanto indicato nel Piano Regionale, stabilendo gli obiettivi anche per singolo Comune e/o bacino ottimale di raccolta;
- definisce un Piano d'azione per la riduzione contenente i criteri, le indicazioni e la pianificazione temporale di azioni per l'implementazione di misure di prevenzione, minimizzazione della quantità e riduzione della pericolosità dei rifiuti urbani ed assimilati;
- definisce le proposte di scenari di piano e la loro valutazione comparativa secondo parametri di carattere tecnico, ambientale ed economico;
- individua le eccezioni di sub-ambito, ovvero i Comuni che stabiliscono di partecipare ad un bacino ottimale di raccolta con Ente locale di riferimento appartenente ad altra Provincia (da intendersi come situazioni singolari);
- prescrive gli elementi inderogabili per i Capitoli d'onere e gli standard di qualità (con i relativi indicatori) dei servizi di gestione della raccolta e trasporto dei rifiuti urbani, nelle fasi transitoria ed a regime, articolati per bacini ottimali di raccolta, in modo congruente al raggiungimento degli obiettivi di contenimento della produzione, del livello di raccolta differenziata e della necessità di operare un efficace e continuo controllo del territorio in riferimento ai punti di scarico abusivo;
- definisce le soluzioni gestionali per la raccolta, lo stoccaggio e l'invio a recupero e/o smaltimento di tipologie particolari di rifiuti entranti nel circuito dei rifiuti urbani ed assimilabili;
- definisce, per i servizi di raccolta, trasporto e spazzamento, i costi, il piano economico-finanziario, lo scenario tariffario ed il piano degli investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi, articolati su una base temporale pluriennale da definirsi in modo ottimale in relazione alle caratteristiche dei servizi e ad un'analisi costi-benefici;
- individua gli Enti locali attuatori, cui affidare il compito di organizzazione e verifica del servizio di raccolta nei bacini ottimali di raccolta definiti nel Piano.

Il processo di pianificazione del nuovo Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti, attualmente in fase di Valutazione ambientale strategica, ha reso disponibile al momento un *documento preliminare di scoping* da cui poter far derivare l'impalcatura metodologica del redigendo Piano Provinciale (PPGRU).

Nell'intraprendere la stesura del proprio PPGRU, la Giunta Provinciale (DGP N.106 del 25.09.2009) individua i seguenti obiettivi da porre alla base del Piano stesso.

#### **OBIETTIVI DI CARATTERE GENERALE**

- **assicurare le massime garanzie di tutela dell'ambiente e della salute**, nonché di **salvaguardia dei valori naturali e paesaggistici** e delle risorse presenti nel territorio provinciale, anche al fine di avere un impatto sistemico (risparmio di materia vergine, risparmio energetico, minori emissioni di gas serra) coerente con il Protocollo di Kyoto;

- **conformare la gestione dei rifiuti ai principi di responsabilizzazione e cooperazione** di tutti i soggetti coinvolti, perseguendo l'economicità, l'efficienza e l'efficacia delle attività;
- **assicurare una gestione unitaria ed integrata dei rifiuti urbani adottando soluzioni innovative, efficaci e sostenibili** per le fasi di raccolta e trasporto dei rifiuti urbani, perseguendo il superamento della frammentazione istituzionale della gestione e favorendo processi di aggregazione e razionalizzazione della gestione tra i Comuni;
- **favorire la cooperazione con Regione, Province, Comuni, Unioni di Comuni, Comunità Montane, Consorzi Intercomunali e loro Società e valorizzare la concertazione con le forze economiche e sociali**, utilizzando strumenti innovativi quali accordi/contratti di programma e protocolli d'intesa (art.4, comma 4 e 25 del DLgs.22/97) - e con il sistema CONAI e dei Consorzi di filiera, le Associazioni (di categoria, del volontariato, ambientaliste, etc.), gli organismi di controllo, gli Enti di ricerca e le Università, per rendere più operativo ed efficiente il sistema, anche introducendo agevolazioni ed incentivi che favoriscano le buone pratiche ambientali;
- **perseguire lo sviluppo di una “diffusa cultura ambientale”**, basata su: attività di comunicazione e formazione, valorizzazione di capacità e competenze tecniche, ecofiscaltà, consapevolezza sociale, accordi volontari, sensibilità ambientale e partecipazione con specifici riferimenti alle seguenti categorie:
  - popolazione residente
  - popolazione turistica
  - giovani in età scolare
  - pubblica amministrazione
  - operatori economici
  - associazionismo
- **individuare le soluzioni innovative ed ottimali per la gestione di particolari tipologie di rifiuti** entranti nel circuito dei rifiuti urbani ed assimilabili, quali:
  - rifiuti verdi
  - pile ed accumulatori
  - rifiuti elettrici ed elettronici (RAEE)
  - farmaci
  - oli minerali
  - oli vegetali
  - rifiuti ingombranti
  - pneumatici
  - rifiuti contenenti amianto
  - rifiuti di origine agricola (pericolosi e non pericolosi)
  - rifiuti inerti

previa valutazione delle possibilità di recupero e riciclo, applicando le Migliori Tecniche Disponibili (M.T.D.) e coinvolgendo l'ARPAS, gli Enti di ricerca, l'Università e le associazioni dei produttori ed utilizzatori.

## **ORDINE DI PRIORITÀ DI GESTIONE DEI RIFIUTI**

**Il PPGRU deve uniformarsi alla “gerarchia dei rifiuti” definita dall’art.4, c.1, della Direttiva n.2008/98/CE:**

- a. prevenzione;
- b. preparazione per il riutilizzo;
- c. riciclaggio;
- d. recupero di altro tipo, per esempio il recupero di energia;
- e. smaltimento.

**Il PPGRU deve rispettare il seguente ordine di priorità dettato dal Piano regionale di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio:**

1. prevenzione alla fonte della quantità e pericolosità degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio;
2. massimizzazione del riutilizzo degli imballaggi usati e del riciclaggio della materia prima, previo sviluppo delle raccolte differenziate;
3. promozione dell’utilizzo dei materiali ottenuti da imballaggi riciclati e recuperati;
4. avvio dei rifiuti di imballaggio, non altrimenti riciclabili, ad altre forme di recupero, compreso il recupero energetico;
5. progressiva riduzione del flusso dei rifiuti di imballaggio destinati allo smaltimento finale con particolare riferimento alla discarica controllata.

## **OBIETTIVI QUANTITATIVI**

***Obiettivi di riduzione e prevenzione dei rifiuti:***

- al 2012: -5% rispetto alla produzione registrata nel 2004-2005 (Piano Regionale, cap.5.5);
- definizione di obiettivi per il contenimento della produzione di rifiuti urbani (per singolo Comune e/o bacino ottimale di raccolta) progressivi per il periodo transitorio ed a regime per l’intero orizzonte temporale del PPGRU (2015);
- limiti massimi di Rifiuti Urbani Biodegradabili (RUB) ammessi nel rifiuto urbano da inviare in discarica (D.Lgs.36/03, art.5):
  - 173 kg/ab x anno entro il 27.03.2008 (termine prorogato al 01.01.2010);
  - 115 kg/ab x anno entro il 27.03.2011;
  - 81 kg/ab x anno entro il 27.03.2018

Tabella 1: Obiettivi di raccolta differenziata

ANNO	LIMITE IMPERATIVO	VALORE GUIDA	RIF. LEGISLATIVI
2009	50%		L.296 del 27 Dicembre 2006
2010		60%	D.G.R. n.75/18 del 30.12.2008
2011	60%	65%	L.296 del 27 Dicembre 2006; D.G.R. n.75/18 del 30.12.2008
2012	65%	70%	D.Lgs. 152/06; D.G.R. n.75/18 del 30.12.2008

Fonte: PPGRU

### **OBIETTIVI QUALITATIVI**

- **ottenimento di una frazione organica di qualità** (l'unica che possa garantire, previo trattamento specifico, l'effettivo assorbimento da parte del comparto agricolo di un ammendante avente i requisiti previsti dalle leggi sui fertilizzanti e, quindi, il raggiungimento degli obiettivi di recupero di materia e di miglioramento della qualità del suolo);
- **minimizzazione della quota di impurezze presenti nelle singole frazioni di rifiuti da raccolta differenziata;**
- **ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati** (compost, materiali riciclati).

### **OBIETTIVO AUTOSUFFICIENZA DEL SUB-AMBITO PROVINCIALE**

- **integrazione tra la gestione dei rifiuti e la dotazione impiantistica** prevista dal Piano Regionale finalizzata all'obiettivo dell'autosufficienza del sub-ambito provinciale;
- **messa in rete integrata e funzionale degli impianti previsti per la Provincia di Olbia Tempio** dagli scenari del Piano Regionale di gestione dei rifiuti - Sezione rifiuti urbani.

### **ADEGUAMENTO ALLE PECULIARITÀ INSEDIATIVE ED ECONOMICHE DEL TERRITORIO**

Tutti gli indirizzi, le azioni e gli strumenti del PPGRU devono essere programmati in modo specifico ed integrato per la gestione dei rifiuti urbani prodotti dalla popolazione residente (modulati a seconda che si tratti di centri urbani o di aree rurali) e, con particolare rilevanza, per la gestione dei rifiuti urbani ed assimilati originati su tutta la fascia costiera dalle presenze turistiche.

## **LE AZIONI DEL PPGRU**

Il PPGRU, nel prescrivere gli elementi tecnici inderogabili per l'esecuzione dei servizi, ai sensi del Piano regionale di gestione dei rifiuti deve prevedere, quali azioni a supporto atte a garantire efficacia d'azione nel raggiungimento degli obiettivi, almeno le seguenti attività:

- adozione obbligatoria a livello comunale delle raccolte integrate di tipo secco-umido che interessino sia le utenze domestiche che quelle specifiche;
- adozione obbligatoria a livello comunale, nell'ambito delle raccolte integrate dei rifiuti urbani, di circuiti dedicati di tipo domiciliare delle varie tipologie di carta (grafica, mista, ecc) e cartoni (imballaggi primari, secondari e terziari) che interessino le utenze specifiche e preferibilmente le utenze domestiche, con destinazione ai centri/piattaforme del sistema regionale di recupero;
- adozione estensiva a livello comunale di tecniche di raccolte integrate di tipo domiciliare, con eliminazione, laddove tecnicamente possibile, del cassonetto stradale non presidiato;
- adozione obbligatoria a livello comunale di sistemi di controllo efficaci ed efficienti del territorio onde prevenire la comparsa di punti abusivi di scarico;
- sviluppo del compostaggio domestico, in modo particolare per le utenze in contesti rurali, previa adozione di programmi di verifica e controllo a livello comunale (ciò sia al fine di ridurre la necessità di raccolta e trasporto di flussi di rifiuti facilmente recuperabili presso il medesimo sito di produzione, sia di ridurre il rischio di incendi boschivi connesso alla pratica dell'accensione di fuochi per bruciare stoppie e ramaglie);
- attivazione obbligatoria, a livello comunale o intercomunale, di ecocentri per il conferimento diretto da parte delle utenze di frazioni di rifiuto separate a monte, aventi caratteristiche dimensionali tali da garantire una ricettività sufficiente e congruente con il raggiungimento dei gettiti di raccolta differenziata dei RAEE e con le indicazioni normative e del Piano regionale;
- attivazione di aree di raggruppamento, funzionali agli ambiti di raccolta consortili, così da ottimizzare il trasporto delle frazioni di rifiuto verso gli impianti del sistema regionale di recupero-smaltimento;
- individuazione di strategie gestionali per l'ottimizzazione dei costi di gestione; adozione di una tariffa a copertura dei costi del servizio di gestione dei rifiuti commisurata, per la parte da rapportare alla quantità dei rifiuti prodotti, quantomeno alla produzione della quantità di secco residuo non riciclabile, come metodo iniziale, semplice ed efficace, di controllo e riduzione dei flussi destinati al trattamento e smaltimento presso inceneritori e discariche;
- sviluppo di attività di comunicazione e formazione, valorizzazione di capacità e competenze tecniche, consapevolezza sociale, accordi volontari, sensibilità ambientale e partecipazione dei cittadini e delle associazioni anche attraverso i processi di Agenda 21, nel quadro del già menzionato sviluppo di una "diffusa cultura ambientale";
- promozione del mercato dei prodotti riciclati e del Green Procurement negli Enti Pubblici (G.P.P. - Acquisti pubblici verdi), nelle imprese e da parte dei consumatori;
- individuazione delle zone idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento dei rifiuti e delle zone non idonee alla localizzazione di impianti di recupero e di smaltimento dei rifiuti (in stretta collaborazione con l'Ufficio incaricato della predisposizione del PUP/PTC).

## 7.2.2 Il Piano urbanistico provinciale

---

Al fine di garantire la coerenza tra le attività di pianificazione strategica e gli obiettivi, linee guida contenute nel nuovo Piano Urbanistico della Provincia di Olbia-Tempio, è risultato necessario analizzare i primi documenti prodotti per il redigendo Piano Urbanistico Provinciale e ad oggi resi disponibili.

La pianificazione provinciale viene inquadrata nel sistema normativo costituito soprattutto dal D. Lgs n.112/98, dal D.Lgs. n.267/2000, dalla L.R. 45/89 e s.m.i., integrata dalla L.R. 9/2006 e dal Piano Paesaggistico Regionale.

Il D. Lgs n. 112/98 ha modificato la precedente concezione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, stabilendo che assuma il valore e gli effetti dei Piani di Tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, dell'acqua, del suolo e delle bellezze naturali.

L'art.20 del D. Lgs 267/2000 definisce che la Provincia predispone e adotta il Piano Territoriale di Coordinamento che, ferme restando le competenze dei Comuni e in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, determina indirizzi generali di assetto del territorio e in particolare indica:

- le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
- la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
- le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica, idraulico-forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
- le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.

Il quadro di riferimento normativo regionale, tra cui il Piano Paesaggistico Regionale, individua la necessità della compatibilità tra l'organizzazione dei sistemi urbani e territoriali con il sistema paesaggistico territoriale e assegna al Piano Urbanistico Provinciale un ruolo determinante sulla governance del territorio.

Gli **obiettivi generali** del PUP:

**A. Favorire l'integrazione del territorio della Provincia e la connessione con l'esterno mediante il riconoscimento ed il rafforzamento del ruolo dei diversi poli territoriali che vengono messi a sistema sulla base delle proprie specificità ambientali, culturali e produttive.**

- ✓ qualificare le funzioni urbane dei centri Capoluogo per metterli al servizio reale del restante territorio;
- ✓ favorire l'articolazione in rete orizzontale e non gerarchica dei nuclei urbani esistenti, al fine di perseguire l'integrazione territoriale;
- ✓ ricercare l'equilibrio sociale ed economico tra i centri urbani della Provincia allocando attività e servizi sulla base di criteri perequativi e vocazionali;

- ✓ rafforzare la connessione con la Penisola, l'Unione Europea, il bacino del Mediterraneo (sistema portuale e aeroportuale);
- ✓ favorire l'integrazione del sistema infrastrutturale provinciale con le province limitrofe, la Regione Sardegna in generale;
- ✓ migliorare il sistema dell'accessibilità interna.

**B. Favorire la coesione sociale mediante un'equa ripartizione dell'accesso ai beni e servizi e delle opportunità di lavoro, di qualità della vita e di partecipazione alla vita pubblica.**

- ✓ predisporre azioni adeguate di partecipazione a favore dei Comuni, delle imprese e di tutti i soggetti territoriali;
- ✓ realizzare il S.I.T. e renderlo fruibile ai Comuni, agli Enti, alle imprese, ai cittadini, etc.;
- ✓ individuare infrastrutture telematiche idonee a ridurre l'isolamento delle popolazioni e delle imprese del territorio interno;
- ✓ affrontare le problematiche della casa, dell'immigrazione e dell'welfare.

**C. Promuovere lo sviluppo sostenibile del turismo e delle attività connesse.**

- ✓ favorire il rafforzamento dell'offerta turistico - ricettiva e dei servizi connessi privilegiando il riutilizzo del patrimonio edilizio esistente e/o gli ambiti già interessati da trasformazione infrastrutturale e insediativa;
- ✓ favorire il formarsi delle filiere produttive connesse con il settore turistico, principalmente l'agro-alimentare e dei servizi connessi;
- ✓ valorizzare a scopo turistico le tipicità del paesaggio, del patrimonio culturale e della biodiversità locale.

**D. Favorire la rivitalizzazione delle aree interne mediante il recupero, la valorizzazione ed il rafforzamento di economie rurali basate su modelli culturali ancora presenti e vivi nel territorio.**

- ✓ mantenere, laddove presente, l'insediamento diffuso reinterpretandone in chiave attuale la funzione;
- ✓ innovare l'attività agricola favorendo lo sviluppo ed il miglioramento quantitativo delle produzioni di qualità che andranno ad integrare l'offerta turistica;
- ✓ sostenere il reddito delle aziende agrarie diversificando e integrando le attività (turismo naturalistico e culturale, fattorie didattiche, aziende agrituristiche venatorie, etc);
- ✓ creare un ambiente favorevole all'insediamento delle popolazioni e allo sviluppo di nuove imprese mediante la creazione di infrastrutture atte a colmare gli handicap esistenti dovuti all'isolamento dei vari centri rispetto ai capoluoghi.



**E. Favorire lo sviluppo locale ed in particolare le iniziative legate alle risorse del territorio.**

- ✓ sostenere con iniziative appropriate la filiera produttiva connessa ai distretti del sughero e del granito;
- ✓ approfondire le tematiche connesse alle attività estrattive presenti nel territorio con particolare riferimento alla coltivazione, ripristino ambientale, riutilizzo delle aree degradate;
- ✓ accorpate per quanto possibile le zone destinate ad insediamenti produttivi e favorire, perseguire la specializzazione e la complementarità delle stesse per evitare duplicazioni e inutile consumo del territorio.

**F. Considerare la tutela ambientale come preconditione per lo sviluppo.**

- ✓ prevenire il rischio idraulico e idrogeologico in attuazione delle previsioni del P.A.I. e di un affinamento dello stesso;
- ✓ considerare il bene ambientale quale risorsa ai fini dello sviluppo;
- ✓ favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili individuando i siti più idonei e le modalità per renderle immediatamente fruibili dalle imprese e dai cittadini;
- ✓ individuare la rete ecologica quale armatura territoriale per il mantenimento della biodiversità e della qualità ambientale.

### 7.2.3 Il Piano Operativo Triennale 2009 – 2011 dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci

---

Vista la strategicità del sistema portuale di Olbia e Golfo Aranci per le politiche di sviluppo della Provincia di Olbia Tempio, il paragrafo che segue fornisce una descrizione dei principali interventi volti allo sviluppo e al potenziamento del sistema portuale, delineati nell’ambito del Piano Operativo Triennale 2009 – 2011 dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci.

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) rappresenta il documento fondamentale attraverso cui l’Autorità Portuale, in conformità con quanto previsto dalla legge n.84/1994, stabilisce gli obiettivi da perseguire nel triennio successivo, definendo i piani che ne consentano il raggiungimento e le eventuali verifiche.

Le scelte indicate nel piano derivano da un’attenta analisi dello scenario del trasporto marittimo, nello specifico del traffico commerciale, turistico e crocieristico del sistema portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.

I mutamenti radicali dello shipping mondiale richiedono interventi di ammodernamento delle infrastrutture e sovrastrutture degli scali per adeguarle alla nuova domanda di mercato e per garantirne una buona competitività rispetto ai sistemi portuali concorrenti, quali quelli del Nord Europa e quelli spagnoli mediterranei emergenti.

Nel prossimo triennio, molte delle potenzialità dei porti di Olbia e Golfo Aranci si concretizzeranno con l’entrata in vigore del nuovo Piano Regolatore Portuale, dalle cui linee guida è chiara la volontà di dar vita ad una portualità moderna, razionale e in sintonia con le esigenze del mercato. Indispensabile, per **Olbia**, secondo il documento di programmazione, una **revisione degli attracchi del terminale dell’Isola Bianca**, evitando la commistione passeggeri – merci, il **completamento del porto Cocciani**, che sopperirà anche alla dismissione della linea ferrata di Golfo Aranci, la nuova **definizione della dimensione e della profondità del canale d’accesso al porto, in linea con gli standard richiesti dalle compagnie di navigazione** che introducono sul mercato navi sempre più capienti e con maggiore pescaggio. Tali interventi devono essere realizzati nel rispetto delle attività storiche come la mitilicoltura, l’arsellicoltura e la cantieristica nautica.

Per quanto riguarda invece gli interventi previsti sullo **scalo di Golfo Aranci**, risulta necessario studiare un **nuovo layout portuale in grado di accogliere contemporaneamente navi traghetto Ro – Pax di ultima generazione e navi da crociera da oltre trecento metri di lunghezza**. Indispensabile, anche in questo caso, sarà la razionalizzazione e il **miglioramento dell’accesso al porto dalla città attraverso una nuova viabilità, la realizzazione di una nuova stazione marittima di prestigio e la ristrutturazione del porto pescherecci** alla luce delle esigenze di carattere urbanistico e della vicinanza al porto turistico programmato dal Comune. Anche Porto Torres potrà puntare a nuovi traguardi sul versante passeggeri con l’entrata in funzione delle banchine appena realizzate. Opere che troveranno il loro completamento con la realizzazione di una stazione marittima adeguata alle nuove realtà di traffico di linea, crocieristico e cabotiero.

Il nuovo piano tiene in conto delle **opportunità offerte dal mercato crocieristico**. Il settore crocieristico in Europa è una fonte dinamica di attività economiche che fornisce benefit a tutti i paesi. Esso coinvolge i seguenti aspetti: porti di imbarco, porti di approdo, cantieristica, manutenzione, fornitura di merci e servizi, vendite e marketing. Nell’ambito di tale scenario europeo, l’Autorità Portuale sulla base del notevole incremento dei flussi crocieristici degli

ultimi anni, intende conquistare una quota sempre maggiore di questo mercato. Essa intende impegnarsi per la costruzione di infrastrutture adeguate a tale tipologia di traffico marittimo in grado inoltre di valorizzare e promuovere le bellezze naturali e i siti di interesse archeologico del territorio.

La necessità di certezza degli accosti e del rispetto degli orari richiesti dal mercato crocieristico ha spinto l'Autorità Portuale alla programmazione, nel porto di Olbia, di **opere infrastrutturali per la realizzazione di nuovi moli** in grado di ricevere le grandi e moderne navi da crociera.

Oltre a tale necessità, nella programmazione vanno inseriti dei **progetti di integrazione del tessuto portuale con il tessuto cittadino**, ne è un esempio la riqualificazione del viale Isola Bianca, che si sviluppa per circa un chilometro collegando il pontile Isola Bianca con il **Waterfront** cittadino. Tra questi vanno menzionati gli **interventi volti al restauro conservativo di una specifica tipologia di edifici portuali** in cui recuperare le forme, le dimensioni, i colori, i materiali tipici di tali strutture, la bonifica di quelle aree demaniali che costituiscono un elemento di raccordo tra l'ambito portuale e il lungomare.

## **IL PIANO REGOLATORE PORTUALE**

Il nuovo piano regolatore dei porti di Olbia e Golfo Aranci ha come obiettivo principale **il ridisegno del territorio di competenza per dare un assetto razionale e compiuto alle aree al fine di garantire certezza a tutte le attività che si svolgono nell'ambito di competenza dell'Autorità Portuale.**

Lo scenario futuro del porto di Olbia è stato definito a partire delle seguenti linee guida:

- razionalizzare gli attracchi del terminale dell'Isola Bianca;
- completare le banchine del porto di seno Cocciani, in modo da trasferirvi integralmente il traffico commerciale;
- disporre nel porto di seno Cocciani di un attracco specializzato per traghetti ferroviari collegati alla rete ferroviaria nazionale in modo da sostituire il terminale di Golfo Aranci;
- definire dimensioni e profondità del canale di accesso;
- individuare le possibili localizzazioni dei porti specializzati destinati alla nautica di diporto tenendo presente la possibile interferenza con traffico commerciale;
- individuare la localizzazione della cantieristica navale;
- definire limiti e finalità del water-front cittadino;
- delimitare le zone ove è escluso ogni intervento umano diverso da quello volto alla conservazione ed alla valorizzazione dello stato attuale;
- indicare le attività possibili nelle due insenature terminali del golfo;
- individuare le zone, incluse quelle a terra, di possibile esercizio della mitilicoltura;

- definire le necessità in ordine ai collegamenti stradali e ferroviari.

Le linee guida dello sviluppo del porto di Golfo Aranci:

- studiare un nuovo layout portuale in grado di accogliere contemporaneamente navi Ro-Pax di ultima generazione ed una nave da crociera delle dimensioni più grandi circolanti nel Mediterraneo;
- razionalizzare e migliorare l'accesso al porto e la viabilità circumportuale;
- definire in modo congruente con il Waterfront cittadino la zona di interconnessione fra porto e centro abitato, comprendente una nuova stazione marittima di prestigio;
- ristrutturare il porto peschereccio alla luce delle esigenze di carattere urbanistico e della vicinanza al porto turistico programmato dal comune;
- ridefinire la viabilità di collegamento fra il porto e la rete stradale primaria della regione.

Per l'assetto futuro del complesso portuale di Olbia e Golfo Aranci sono state ipotizzate diverse distribuzioni dei carichi di traffico previsto sia nell'ipotesi di crescita alta che in quella di crescita bassa.

In entrambi i casi, si ipotizza che l'aumento di traffico da oggi al 2020 dell'area portuale di Olbia, si distribuisca per metà sull'Isola Bianca e per metà sulle strutture del porto Cocciani. Tale soluzione è l'unica ipotizzabile posta l'impossibilità da parte del porto dell'Isola Bianca di sostenere il trend di sviluppo del prossimo decennio. In tale ottica, si rende quindi indispensabile la realizzazione della banchina del porto Cocciani dove, con il completamento delle aree non utilizzate si riuscirà a far fronte al trend di crescita previsto per il traffico Ro-Ro.

Per il porto dell'Isola Bianca si prevedono i seguenti interventi:

- la realizzazione di un nuovo terminal marittimo in prossimità dei nuovi attracchi lato nord, il prolungamento dei moli in corrispondenza degli attracchi 3 e 4 con ampliamento della darsena compresa tra gli stessi;
- la redistribuzione degli spazi portuali in relazione ai piani di security;
- la riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità, delle aree di sosta, di imbarco e pre-imbarco;
- l'adeguamento del canale di accesso nel golfo.

Nel porto di Golfo Aranci, vista la poca disponibilità di aree destinate ai servizi e operazioni portuali, si prevede:

- la dismissione dei fasci binari;
- la creazione di una nuova via d'accesso in porto;

- un nuovo riallineamento delle attuali banchine con l'obiettivo di incrementare le aree di sosta;
- la realizzazione di nuovi banchinamenti conformi alle esigenze dei futuri traffici Ro-Pax e navi da crociera, la realizzazione di una stazione marittima.

Il piano rivolge inoltre grande importanza ad un'attività di antica tradizione: la mitilicoltura. Per la mitilicoltura, attività di antica tradizione locale e di preminente interesse economico, il piano prevede un aggiornamento delle aree destinate a tale scopo comprese quelle da adibire a pesca delle arselle con metodi tradizionali e quelle per la stabulazione occasionale dei mitili.

Per la cantieristica non si è fatto altro che confermare l'attuale sviluppo ormai consolidato della costa nord del golfo. Infine grande risalto viene dato nel piano alla salvaguardia e valorizzazione ambientale. La rinaturalizzazione valorizzazione e preservazione del verde nei lungomari di Olbia si armonizzano con le strutture destinate alla nautica da diporto che, salvando gli aspetti ambientali e paesaggistici, creano il nuovo Waterfront cittadino.

#### **7.2.4 Il Piano Locale dei Servizi alla Persona (PLUS) 2007 – 2009 Ambito Nord Est Sardegna**

---

L'analisi del Piano Locale dei Servizi alla Persona dell'Ambito Nord Est Sardegna, (Provincia di Olbia-Tempio, Azienda ASL n. 2, Comuni di Aggius, Aglientu, Alà dei Sardi, Arzachena, Badesi, Berchidda, Bortigiadas, Buddusò, Budoni, Calangianus, Golfo Aranci, La Maddalena, Loiri Porto San Paolo, Luogosanto, Luras, Monti, Olbia, Oschiri, Padru, Palau, Sant'Antonio di Gallura, San Teodoro, Santa Teresa Gallura, Telti, Tempio Pausania, Trinità D'Agultu e Vignola), risulta fondamentale ai fini dell'identificazione degli obiettivi generali e specifici e delle relative linee di intervento della programmazione socio-sanitaria dei territori che interessati dal processo di pianificazione strategica della Provincia di Olbia Tempio.

La **legge n° 328/2000** ha apportato una grande innovazione nel campo dei Servizi Sociali evidenziando che i servizi sociali siano da intendersi come "prestazione di servizi gratuiti e a pagamento e prestazioni economiche al fine di rimuovere e superare tutte le difficoltà socio-economiche che i cittadini possono incontrare nel percorso della propria esistenza".

Nell'ottica di questa nuova concezione di welfare, si pone come innovativo il concetto di un **"Welfare plurale"** che vede i poteri e le responsabilità condivise e, soprattutto, il coinvolgimento di tutti i soggetti pubblici e privati che hanno un ruolo fondamentale nella progettazione e realizzazione dei servizi. I soggetti pubblici coinvolti nella programmazione, progettazione e realizzazione di un sistema integrato di servizi socio-sanitari, ognuno per quanto è di propria competenza, sono: Comuni, Province e Regione, nonché, a garanzia della ulteriore tutela dei diritti dei cittadini, i soggetti del privato sociale (Terzo Settore), le organizzazioni sindacali, gli altri enti ed istituzioni pubbliche (Scuole, ASL, Ministero di Grazia e Giustizia – Servizio Sociale Adulti e Servizio Sociale Minori ecc.).

La Legge n° 328/2000 ha soprattutto inteso guidare i Comuni verso una gestione associata dei servizi, al fine di costruire un sistema integrato di servizi sociali che possa coniugare tra loro i seguenti principi fondamentali:

- a) solidarietà ed efficienza;**
- b) efficacia ed economicità;**
- c) qualità degli interventi e loro razionalizzazione.**

La recente **Legge Regionale n.23/2005** di recepimento della Legge Nazionale n.328/2000, riordina tutta la materia degli interventi e dei servizi sociali, abrogando la precedente legge regionale n.4/1988 e dettando nuovi criteri e linee d'indirizzo in materia. Restando salvi gli interventi di tutela quale quello dell'affidamento familiare, tale legge richiama tutte le istituzioni coinvolte alla progettazione e alla realizzazione integrata degli interventi, ponendo la collaborazione e l'integrazione quali doveri istituzionali imprescindibili per l'esercizio di funzioni complesse quale quelle in materia sociale.

La nuova programmazione unitaria ed integrata dei servizi alla persona, prevista dalla LR 23/2005, si propone di assicurare l'armonizzazione degli interventi e dei servizi sociali, sociosanitari e sanitari, attraverso la messa in rete delle istituzioni suddette.

Tuttavia la mancanza di coordinamento e messa in rete dei servizi e degli interventi rappresenta uno dei problemi annosi da risolvere. A tale coordinamento mira appunto il Plus che, anche grazie alla progettazione partecipata, deve consentire la costruzione di un sistema socio-sanitario al servizio delle persone.

**Il Piano locale unitario dei servizi (Plus) è lo strumento di programmazione previsto dalla nuova legge regionale di riordino dei servizi alla persona.** Grazie a tale strumento i diversi soggetti che concorrono a costruire la rete dei servizi alle persone di ciascun distretto (Azienda Usl, Comuni, Provincia, Attori professionali, Soggetti sociali e solidali, ecc.) insieme determinano obiettivi e priorità, programmano e dispongono in modo integrato gli interventi sociali, sanitari e sociosanitari, anche con il contributo diretto dei cittadini. Il fine di tale processo è costruire una rete di interventi e di servizi che risponda ai reali bisogni dei cittadini in modo coordinato e armonico.

Il Plus è uno strumento di promozione dei livelli essenziali di assistenza e di tutela dei diritti della popolazione in materia sociale e sanitaria, di responsabilizzazione dei cittadini e delle istituzioni, di coordinamento e integrazione delle politiche sociali dei Comuni. L'ambito territoriale di programmazione del Plus coincide, in questo caso, con quello dell'intera Provincia Olbia-Tempio.

Il processo di programmazione per la stesura del Piano, determinato soprattutto da un'ampia partecipazione e coinvolgimento di tutte quelle forze sociali, ha visto quale primo step progettuale, la raccolta di informazioni in relazione ai bisogni, prima del territorio comunale poi dell'ambito, rispetto agli **obiettivi di priorità sociale indicati nel Piano Sociale Regionale:**

- ◆ **responsabilità familiari (sostegno e aiuto alla persona e alla famiglia);**
- ◆ **politiche per i minori. Lotta all'abuso e al maltrattamento;**
- ◆ **persone anziane;**
- ◆ **persone con disabilità;**
- ◆ **dipendenze;**
- ◆ **salute mentale;**
- ◆ **contrasto alla povertà.**

Con l'elaborazione dei PLUS, la Provincia di Olbia – Tempio, pur non avendo compiti diretti e gestionali in campo assistenziali, ha definito un ruolo in linea con i compiti che in generale negli ultimi anni le Province hanno assunto, diventando il soggetto centrale della programmazione generale e dello sviluppo del proprio territorio.

## **I COMPITI ISTITUZIONALI**

Il ruolo delle Province, viene a svolgersi nei seguenti ambiti di intervento:

- raccolta delle conoscenze e dati sui bisogni e sulle risorse disponibili dai comuni e dagli altri soggetti istituzionali presenti in ambito provinciale per concorrere all'attuazione del sistema informativo dei servizi sociali;
- analisi dell'offerta assistenziale al fine di promuovere approfondimenti mirati sui fenomeni sociali più rilevanti in ambito provinciale, fornendo su richiesta dei Comuni e degli EL interessati, il supporto necessario per il coordinamento degli interventi territoriali;
- promozione, di intesa con i comuni, di iniziative di formazione, con particolare riguardo alla formazione professionale di base e all'aggiornamento;
- partecipazione alla definizione e attuazione dei Piani di Zona.

Alle Province compete dunque un **primo livello di compiti relativi alle funzioni di "Osservatorio"**, ovvero l'insieme di azioni capaci di rendere organica la raccolta di dati e informazioni, sia sul profilo quantitativo, sia per gli aspetti qualitativi e di approfondimento su singole aree di bisogno.

Un **secondo livello riguarda i compiti relativi alla formazione**, quale funzione permanente di accompagnamento di amministratori e operatori nell'applicazione e nell'implementazione dei PLUS.

Un **terzo livello riguarda l'attività di monitoraggio e valutazione**, ma anche ove richiesto dai comuni, di coordinamento territoriale.

La Provincia di Olbia – Tempio, nell'ambito del PLUS, assume un ruolo strategico di cerniera tra le azioni di tutti gli attori locali coinvolti nell'erogazione di servizi sociali. In particolare, assume un ruolo rilevante di:

- ◆ **promozione, informazione e supporto informativo e tecnico ai Comuni;**
- ◆ **raccordo e sintesi nei confronti della Regione nel processo di elaborazione e approvazione dei PLUS** mirato a:
  - a) valorizzare la creazione e lo sviluppo di efficaci e partecipate sinergie tra le risorse istituzionali e sociali attive e attivabili sul territorio;
  - b) offrire strumenti e metodologie innovative nell'analisi dei bisogni del territorio, promuovendo approfondimenti mirati sui fenomeni sociali più rilevanti;
  - c) favorire una gestione più flessibile e partecipata del sistema integrato dei servizi;
  - d) favorire, nella cultura e nelle pratiche istituzionali e sociali, la costruzione di un sistema di corresponsabilità e di nuovi modelli di rapporto tra i diversi soggetti della comunità locale;



- e) diffusione di una metodologia di approccio integrato per la programmazione degli interventi e dei servizi promuovendo metodi e tecniche del lavoro di rete, anche attraverso la costituzione e gestione di tavoli di lavoro;
- f) attivare, potenziare e valorizzare modalità di rapporto pubblico/privato sociale che all'insegna della partnership, sappiano costruire condizioni favorevoli allo sviluppo della comunità locale

Le politiche sociali avviate con il PLUS 2007 sono improntate ad ottenere come risultato un processo di innovazione profonda nei rapporti tra le istituzioni e tra queste e i soggetti della società civile. In questo modo sarà possibile dare concretezza al principio di sussidiarietà che consiste nell'individuazione del soggetto pubblico e/o privato più "vicino" ai cittadini in grado di fornire la risposta più adeguata ai loro bisogni".

Tra i principali progetti presentati:

- avvio di un **progetto di ricerca sociologica** che ricomprende due indagini sul territorio provinciale, una sulla condizione minorile, l'altra sulla disabilità e sull'handicap, finalizzato alla definizione di una fotografia attendibile delle tematiche in oggetto, necessaria per le successive attività di programmazione;
- creazione di un sistema di servizio educativo unitario e integrato, **Sistema Educativo Integrato di Ambito** (S.E.I.A.), che attraverso il coordinamento degli attori locali dell'ambito territoriale di riferimento garantisca l'implementazione efficace di misure e azioni di sostegno all'infanzia, adolescenza e famiglie. Le finalità principali del S.E.I.A. sono: sostenere il minore nei momenti di difficoltà; valorizzare e potenziare le dinamiche relazionali del minore all'interno della famiglia; sostenere la famiglia in difficoltà educativa; etc.
- avvio di un **progetto di formazione rivolta alle associazioni di volontariato** che si occupano di servizi e interventi mirati all'accompagnamento e all'aiuto alla persona;
- costituzione di un **progetto interistituzionale di affido familiare** finalizzato a: motivare attraverso le attività di informazione e sensibilizzazione un numero sufficiente disponibili all'affido familiare; realizzare una banca dati territoriale sull'affidamento familiare contenuti dati su minori in affido e in attesa di affido, su famiglie disponibili all'affido e famiglie affidatarie; promuovere la formazione degli operatori degli Operatori dei Servizi al fine di attuare interventi con metodologie condivise e di integrazione multidisciplinare.

I progetti finanziati nell'ambito del PLUS inerenti l'azione dei soggetti solidali presenti sul territorio è stata improntata, oltre che nelle forme più dirette di solidarietà, come sollecitazione e supporto alla capacità di auto organizzazione solidale delle persone soprattutto se disagiate e bisognose di sostegno e di quanti ne hanno cura. Nonché nella promozione di un miglior rapporto tra le stesse persone e i servizi pubblici, sia con il sostegno alla partecipazione.

Gli attori sociali coinvolti nel Plus vengono sollecitati ad una condivisione delle finalità proposte, in conformità con quanto stabilito dalla legge regionale n.23 del 23-12-2005; e in particolare ai soggetti sociali solidali si propone la condivisione di una programmazione, realizzazione e valutazione della progettazione integrata, mentre alle organizzazioni di volontariato si promuovono interventi integrativi e complementari rispetto ai livelli essenziali,

e infine, alle associazioni di promozione sociale si sottolinea la necessità di attivare servizi e forme, anche sperimentali di mutualità affinché si incentivi il benessere e il godimento dei diritti da parte di ogni cittadino, al fine di garantire una complementarità di interventi tra il privato sociale e i livelli essenziali garantiti dagli enti locali.

## 7.2.5 I Progetti Integrati Territoriali

Nell'ambito dell'analisi del contesto territoriale della Provincia di Olbia – Tempio, risulta importante recepire e analizzare il quadro interpretativo del territorio provinciale che è stato definito in funzione della progettazione integrata territoriale avviata nel 2006. Al di là dei singoli progetti presentati e approvati (con delibera n. 36/8 del 18 settembre 2007 Giunta Regione Sardegna), la presente analisi intende desumere lo “status quo” del contesto territoriale provinciale oggetto di progettazione e le modalità attraverso cui la rete di soggetti pubblici e privati coinvolti nei PIT ha inteso far fronte alle principali criticità che lo caratterizzano. Tale quadro interpretativo, in quanto condiviso e approvato dai principali attori del territorio provinciale, risulta, ai fini del processo di pianificazione strategica, un'importante base di partenza su cui attivare le attività di concertazione (propedeutiche alla redazione del documento di Piano Strategico), e soprattutto per capire se e cosa sia cambiato in questi ultimi 5 anni.

Secondo quanto riportato nel **Rapporto d'Area sulla progettazione integrata della Provincia di Olbia – Tempio**, la Provincia di Olbia – Tempio ha attivato nel 2005 un laboratorio territoriale teso all'individuazione dei principali ambiti di intervento su cui focalizzare le azioni di progettazione integrata. Sulla base di quanto rilevato attraverso delle apposite analisi *desk* e *field* del territorio, il laboratorio territoriale ha focalizzato i lavori sui seguenti ambiti di intervento:

- **Sistemi produttivi: sughero, granito, nautica, vitivinicolo**
- **Turismo costiero nella prospettiva dell'allungamento di stagione**
- **Valorizzazione delle risorse delle aree interne**

Per ciascun ambito, si fornisce una sintesi descrittiva dei principali dati emersi dall'attività di laboratorio: punti di forza e di debolezza, obiettivi generali e specifici, strategia, possibili azioni di sviluppo, definiti per il perseguimento di uno scenario di sviluppo di medio – lungo periodo.

### 7.2.5.1 Linea di intervento 1. Sistemi produttivi: sughero, granito, nautica, vitivinicolo

#### Sistema produttivo del sughero

Per il sistema produttivo sughero, si sono messi in luce i seguenti elementi di analisi:

PUNTI DI FORZA	LIMITI E PROBLEMI
<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Eccellente livello di know-how produttivo</li><li>✓ Elevato livello qualitativo delle materie prime</li><li>✓ Diffuso riconoscimento delle particolari caratteristiche qualitative del tappo in sughero per l'imbottigliamento di vino di qualità</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Difficoltà di reperimento di materia prima</li><li>✓ Crescente concorrenza da parte dei prodotti in silicone e in alluminio</li><li>✓ Incapacità di commercializzare i prodotti finiti oltre gli ambiti nazionali</li><li>✓ Inadeguata riconoscibilità della superiorità del prodotto naturale rispetto a quelli sintetici</li><li>✓ Scarsa diffusione della certificazione di qualità</li></ul>
OBIETTIVI GENERALI	STRATEGIE E AZIONI

<p>Raccogliere la sfida della competitività attraverso il potenziamento delle tecnologie, dell'efficienza produttiva, organizzativa e commerciale del settore sugheriero anche nella prospettiva di un rafforzamento del prodotto nei mercati internazionali</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nuovo piano di forestazione che privilegi le colture tipiche a sfruttamento ripetuto e recupero delle foreste abbandonate e/o bruciate</li> </ul>
<p><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Individuazione e attivazione di progetti di ricerca finalizzati al miglioramento dei processi produttivi per il contenimento dei costi di produzione e innalzamento delle caratteristiche qualitative del tappo in sughero</li> <li>✓ Incremento qualitativo e quantitativo della produzione interna della materia prima</li> <li>✓ Promozione e valorizzazione della produzione interna della materia prima</li> <li>✓ Sostegno alla piccola impresa sugheriera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Facilitazioni finanziarie per il sostenimento delle immobilizzazioni in scorte</li> <li>✓ Incentivazione dell'aggregazione degli operatori (in particolare i piccoli) per operazioni congiunte di approvvigionamento di materie prime e commercializzazione dei prodotti</li> <li>✓ Sostegno alla sperimentazione e alla ricerca finalizzata al contenimento dei costi di produzione e alla riduzione del rischio di degenerazione del tappo naturale</li> <li>✓ Incentivazione della diffusione della certificazione di qualità</li> </ul>

## Sistema produttivo del granito

PUNTI DI FORZA	LIMITI E PROBLEMI
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ottime caratteristiche tecniche ed estetiche del prodotto</li> <li>✓ Disponibilità giacimentologiche illimitate del prodotto</li> <li>✓ Tecniche di estrazione e di lavorazione all'avanguardia</li> <li>✓ Professionalità di cava qualificate</li> <li>✓ Utilizzazione del prodotto in tutto il mondo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Assenza di processi di verticalizzazione strutturale</li> <li>✓ Prezzi di mercato non competitivi</li> <li>✓ Scarsa conoscenza di mercati di sbocco alternativi a quelli tradizionali (Massa e Verona)</li> <li>✓ Assenza di investimenti aziendali per la ricerca</li> <li>✓ Scarsa propensione all'internazionalizzazione</li> <li>✓ Elevato costo degli investimenti fissi per l'avviamento di stabilimenti a ciclo completo di lavorazione</li> </ul>
OBIETTIVI GENERALI	STRATEGIE E AZIONI
<p>Raccogliere la sfida della competitività attraverso il potenziamento delle tecnologie, dell'efficienza produttiva, organizzativa anche nella prospettiva di una razionale apertura ai mercati internazionali, tale da incidere positivamente sull'intero sistema economico regionale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creazione di un marchio di identità/qualità che certifichi la provenienza e le caratteristiche del granito locale</li> <li>✓ Miglioramento delle infrastrutture e dei servizi strumentali al comparto</li> <li>✓ Adozione di certificazioni aziendali</li> <li>✓ Superamento dell'individualismo tipico delle imprese del comparto, per lo più di piccole dimensioni</li> <li>✓ Miglioramento della capacità produttiva, molto debole, sul mercato dei manufatti e poco diversificata per quanto concerne le lavorazioni</li> <li>✓ Attivazione del distretto industriale</li> </ul>
OBIETTIVI SPECIFICI	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Recuperare la redditività persa a causa della crisi nazionale e internazionale del settore lapideo</li> <li>✓ Reagire alla concorrenza aggressiva della Cina forte di efficaci politiche di prezzo e promozione</li> <li>✓ Razionalizzare gli elevati costi di produzione e commercializzazione</li> <li>✓ Diffondere e facilitare il ricorso all'innovazione</li> <li>✓ Superare il basso rapporto tra materiali estratti e volumi di prodotto lavorato in loco</li> <li>✓ Sostenere adeguate politiche commerciali a sostegno del comparto</li> <li>✓ Creare le condizioni perché l'area e i suoi operatori possano realmente fare "sistema"</li> </ul>	

## Sistema della nautica

PUNTI DI FORZA	LIMITI E PROBLEMI
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Notorietà a livello internazionale dell'immagine della Costa Smeralda</li> <li>✓ Discreta facilità di raggiungibilità via mare e aereo</li> <li>✓ Forte interesse ad insediarsi in questo territorio da parte di importanti operatori della cantieristica navale</li> <li>✓ Presenza di buona parte (circa il 42%) dell'intera capienza di posti barca della regione (circa 18.000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mancanza di disponibilità di lotti con sbocco a mare</li> <li>✓ Esiguità dei posti barca, in particolare di quelli medi e medio grandi (oltre i 24 metri), necessari per soddisfare le esigenze dei proprietari di Maxiyacht</li> <li>✓ Eccessivo costo di trasferimento legato al raggiungimento del territorio sardo (in particolare costo aereo) da parte di operatori, diportisti ed equipaggi (numerosi diportisti di spicco potrebbero scegliere mete più comode e convenienti)</li> </ul>
OBIETTIVI GENERALI	STRATEGIE E AZIONI
<p>Raccogliere la sfida della competitività attraverso il potenziamento delle tecnologie, dell'efficienza produttiva, organizzativa e commerciale del settore anche nella prospettiva di un rafforzamento del prodotto/servizio nei mercati internazionali. Organizzare un nuovo distretto favorendo lo sviluppo di una rete degli operatori economici operanti nel settore</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Assegnazione e realizzazione di nuovi lotti industriali con sbocco a mare (razionalizzazione dello sfruttamento del golfo/golfi)</li> <li>✓ Incremento dei posti barca per imbarcazioni superiori ai 24 metri di lunghezza</li> <li>✓ Promozione di iniziative tramite le quali creare occasioni di fruizione delle coste in periodi di bassa stagione</li> </ul>
OBIETTIVI SPECIFICI	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diffusione delle certificazioni di qualità e ambientali</li> <li>✓ Abbattimento dei costi di trasferta legati allo sviluppo del diportismo</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Favorire e potenziare la conoscenza e i rapporti tra operatori del settore, puntando ad un incremento della qualità e della professionalità diffusa nel settore</li> <li>✓ Potenziare la capacità attrattiva del sistema logistico nei confronti di operatori e diportisti</li> <li>✓ Favorire la destagionalizzazione del settore creando degli ulteriori elementi/momenti di attrazione</li> <li>✓ Diffondere la cultura dell'importanza dell'acquisizione di certificazione di qualità e ambientali</li> <li>✓ Rendere più conveniente, dal punto di vista dei costi generali, il diportismo nel nord est sardegna</li> </ul>	

## Sistema produttivo della filiera vitivinicola

PUNTI DI FORZA	LIMITI E PROBLEMI
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Realtà produttive affermate (vini galluresi prodotti da circa 15 cantine, di cui 3 sociali e circa 12 private)</li> <li>✓ Positiva visibilità sui mercati nazionali e internazionali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pochi soggetti di dimensioni medie o medio-grandi che operano con un contatto diretto con i mercati nazionali e internazionali</li> <li>✓ Presenza piccole cantine di nuova o nuovissima costituzione non inseriti in circuiti di valorizzazione del territorio</li> <li>✓ Inserire tutti i produttori in un circuito di valorizzazione del territorio</li> </ul>
OBIETTIVI GENERALI	STRATEGIE E AZIONI
<p>Intensificare le relazioni formali e informali tra i produttori locali sia per quanto riguarda le attività di ricerca e sperimentazione che per la promozione e commercializzazione; radicare maggiormente le produzioni vitivinicole nei processi di valorizzazione del territorio e dei prodotti tipici locali</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rafforzare la propensione alla qualità della produzioni (la Gallura è un areale DOCG del Vermentino) anche in riferimento alla sperimentazione delle modalità di produzione di vini rossi derivanti vitigni locali o comunque regionali, al fine di completare l'offerta dei produttori locali sostituendo, se possibile, i vitigni internazionali presenti e migliorare quindi la capacità di affrontare il mercato dei produttori galluresi</li> </ul>
OBIETTIVI SPECIFICI	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Sostenere le attività di promozione e commercializzazione, soprattutto delle cantine maggiori</li> <li>✓ Avviare progetti di ricerca e sperimentazione sulle modalità di coltivazione di nuove tipologie di vitigni locali o comunque regionali, preferibilmente rosse, al fine di completare l'offerta dei produttori locali qualificandola con un consolidamento della tipicità</li> <li>✓ Avviare progetti di ricerca e sperimentazione di nuove modalità di coltivazione e vinificazione dei vitigni locali (specificamente vermentino)</li> <li>✓ Inserire tutti i produttori in un circuito di valorizzazione del territorio come le "strade del vino"</li> <li>✓ Integrare le piccole cantine nei circuiti locali di valorizzazione dei prodotti tipici</li> <li>✓ Individuare modalità di integrazione con il settore del sughero, anche in un contesto di valorizzazione locale dei prodotti tipici</li> </ul>	

### 7.2.5.2 Linea di intervento 2. Turismo costiero nella prospettiva dell'allungamento di stagione

PUNTI DI FORZA	LIMITI E PROBLEMI
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Notorietà della Costa Smeralda e più in generale della Sardegna, soprattutto nel mercato nazionale e in misura minore in quello internazionale</li> <li>✓ Presenza di una specifica identità culturale del territorio, ben definita anche all'interno dello stesso contesto regionale</li> <li>✓ Varietà delle strutture ricettive, alberghiere ed extralberghiere, il loro livello di qualità, soprattutto per quanto riguarda gli alberghi</li> <li>✓ Incremento di collegamenti low cost dell'aeroporto di Olbia suscettibile di favorire lo sviluppo dei mercati esteri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Occupazione turistica ridotta a pochi mesi</li> <li>✓ Scarsa integrazione intersettoriale</li> <li>✓ Poca propensione a periodi di apertura più ampi da parte dell'imprenditoria del settore, in prevalenza esterna</li> <li>✓ Scarsa integrazione con le risorse delle aree interne quale possibile arricchimento dei contenuti del soggiorno sulla costa, con riferimento specifico ai diversi elementi dell'identità culturale gallurese</li> <li>✓ Carezza in Gallura di nuovi prodotti turistici motivazionali "vendibili" sul mercato (ambientale, escursionistico, enogastronomico, diving, wellness, eventi sportivi, congressuale, golf, ecc.)</li> <li>✓ Scarsa internazionalizzazione dei flussi turistici quale fattore importante di destagionalizzazione</li> </ul>
OBIETTIVI GENERALI	STRATEGIE E AZIONI
<p>Allungamento della stagione turistica a supporto del consolidamento del turismo costiero</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Valorizzazione dell'identità della Gallura (lingua gallurese, tradizioni, enogastronomia, ecc) nel turismo, anche rispetto al prodotto marino-balneare</li> </ul>
OBIETTIVI SPECIFICI	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creazione di un sistema più allargato di cooperazione territoriale tra operatori turistici singoli e tra i consorzi su scala intercomunale (SLOT Gallura, STL)</li> <li>✓ Definizione e sviluppo di nuovi prodotti turistici motivazionali quali l'ambientale, l'escursionistico, l'enogastronomico, il diving, il wellness, il congressuale, gli eventi sportivi, ecc. Tutti suscettibili di riempire i mesi di spalla e allungare la stagione</li> <li>✓ Creazione di una rete di beni ambientali per la fruizione dei siti di interesse naturale (AMP, Parchi, SIC)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promozione dell'immagine turistica del sistema Gallura, specie nei mercati esteri</li> <li>✓ Ampliamento della gamma delle proposte turistiche</li> <li>✓ Qualificazione del sistema di accoglienza nel territorio</li> <li>✓ Maggiore utilizzazione delle strutture ricettive</li> <li>✓ Stabilizzazione e qualificazione delle risorse umane</li> <li>✓ Integrazione delle attività turistiche con gli altri settori produttivi del territorio</li> </ul>	



<p>✓ Incentivazione dell'associazionismo su scala intercomunale</p>	<p>e attivazione di pacchetti turistici relativi al segmento ambientale - naturalistico (educazione ambientale, escursionismo, didattica scientifica, itinerari tematici)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Adeguamento delle strutture ricettive interessate a lavorare anche in periodi dell'anno in cui le condizioni metereologiche impongono la disponibilità di spazi coperti, chiusi riscaldati e riscaldati per poter accogliere meglio i propri ospiti</li> <li>✓ Realizzazione di azioni di marketing interno sia materiali (segnaletica, pulizia aree pubbliche, ecc.) Sia immateriali (cultura diffusa dell'accoglienza) mirate a colmare e/o attenuare le lacune dell'intero sistema ospitale</li> <li>✓ Sostegno alla formazione per la creazione di figure specializzate nell'ambito ricettivo, della ristorazione e delle attività complementari (ad es. Nel settore del diving)</li> <li>✓ Sostegno alla formazione continua delle risorse umane</li> <li>✓ Dotazione di un Piano di sviluppo turistico strategico e operativo della Gallura, in coerenza con quello regionale, che sia di riferimento per tutti gli operatori del settore</li> <li>✓ Realizzazione di interventi di marketing esterno per promuovere l'immagine, i prodotti turistici</li> <li>✓ Attivazione di rapporti di collaborazione per la promo-commercializzazione congiunta con le compagnie aeree, specie quelle low cost presenti negli aeroporti di Olbia e di Alghero</li> <li>✓ Sostegno alla nascita e/o sviluppo di un Tour Operator incoming interessato alla programmazione costante e dinamica di proposte turistiche "vendibili" tutto l'anno</li> </ul>
---	--

### 7.2.5.3 Linea di intervento 3. Valorizzazione delle risorse delle aree interne

PUNTI DI FORZA	LIMITI E PROBLEMI
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Crescita della domanda turistica orientata alla ricerca di nuovi prodotti e motivazioni di vacanza, come la scoperta delle realtà delle realtà locali e dei luoghi tipici dell'entroterra</li> <li>✓ Caratterizzazione specifica delle aree interne in Gallura, ricche di elementi su cui fondare nuove motivazioni turistiche per aprire il territorio a mercati di nicchia e proposte di turismo integrato</li> <li>✓ Risorse ambientali di pregio che possono costituire importanti attrattori per l'interno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Scarsa inclinazione dei soggetti del territorio a operare in rete e mancanza di un comportamento consolidato di cooperazione e dialogo</li> <li>✓ Difficoltà oggettiva di concretizzare interventi complessi che coinvolgono più soggetti o comuni (ad es. Il Limbara)</li> <li>✓ Mancanza diffusa di un'adeguata formazione tra gli operatori</li> <li>✓ Mancanza di qualificazione (ad es. di un marchio comune) per le strutture agrituristiche scarsa valorizzazione delle produzioni tipiche, mancanza di relative azioni di marketing e promozione</li> <li>✓ Difficoltà per i piccoli produttori (cantine, piccoli laboratori artigianali...), a trovare spazi di visibilità e vendita per i prodotti tipici</li> <li>✓ Inesistenza di un prodotto turistico "ambientale" e difficoltà di operare per le società di servizi al territorio</li> </ul>
OBIETTIVI GENERALI	STRATEGIE E AZIONI
<p>Costruzione di un "prodotto delle aree interne" inteso come autonomo e capace di proporre il territorio e le sue risorse, per superare l'isolamento attuale e attuare strategie di cooperazione tra gli operatori del turismo e dei settori collegati, per radicare nel territorio la consuetudine a comportamenti cooperativi nella definizione ed attuazione delle politiche di sviluppo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Sostegno alla formazione per gli operatori del turismo rurale, nei settori della ricettività e della ristorazione (marketing dei servizi, accoglienza, definizione di prodotti turistici...)</li> <li>✓ Maggiore diffusione dell'uso della carta dei vini nei ristoranti locali, opportunamente raccontati nelle loro valenze locali culturali da personale qualificato nel settore</li> </ul>
OBIETTIVI SPECIFICI	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creazione di nuove motivazioni per la fruizione delle aree interne e crescita della domanda turistica verso il territorio</li> <li>✓ Valorizzazione della filiera agroalimentare</li> <li>✓ Rafforzamento dell'immagine e del territorio delle aree interne</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creazione di itinerari enogastronomici e altri circuiti tematici che prevedano l'integrazione delle risorse delle aree interne</li> <li>✓ Attivazione delle strade del vino in base al disciplinare della legge nazionale</li> <li>✓ Costruzione di pacchetti turistici</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diversificazione del prodotto attraverso la creazione di reti tra soggetti che operano nell'ambito della valorizzazione delle risorse locali (enogastronomiche, culturali, ambientali, produttive)</li> <li>✓ Diversificazione del prodotto attraverso la creazione di reti tra soggetti che operano nell'ambito della valorizzazione delle risorse locali (enogastronomiche, culturali, ambientali, produttive)</li> <li>✓ Mantenimento del sistema rurale e delle tradizioni locali (agriturismo, cultura degli stazzi, produzioni tipiche...)</li> <li>✓ Rafforzamento dei settori produttivi (allevamento, agroalimentare, artigianale, etc...)</li> <li>✓ Individuazione di modalità di integrazione del prodotto turistico con le aree costiere</li> <li>✓ Conservazione e tutela delle risorse ambientali, promuovendo forme di fruizione sostenibili (turismo rurale, naturalistico, trenino verde...)</li> <li>✓ Valorizzazione delle risorse culturali attraverso la creazione di un prodotto integrato con le altre risorse locali</li> </ul>	<p>incentrati sulle risorse locali e diretti a specifici segmenti e mercati (nazionali e internazionali)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Creazione di eventi e manifestazioni tematiche (in base ai diversi periodi produttivi dell'anno e alle relative produzioni tipiche) che fungano da attrattori per l'interno con proposte di pacchetti integrati</li> <li>✓ Messa in rete intercomunale degli operatori locali che si occupano di gestione e/o escursioni ai siti culturali e naturalistici, della ricettività, della ristorazione e delle produzioni tipiche</li> <li>✓ Realizzazione di attività di promozione e marketing per gli eventi e per le proposte turistiche individuate nel territorio</li> <li>✓ Promozione di un marchio comune per il riconoscimento di strutture (ricettive e ristorazione, gestione e siti culturali) che entrano a far parte del circuito di scoperta delle aree interne</li> <li>✓ Creazione di percorsi e itinerari per la fruizione dei beni ambientali (Monte Limbara, Monti di Padru Alà, Buddusò)</li> <li>✓ Costruzione di un prodotto legato al turismo ambientale e naturalistico, anche in prospettiva di integrazione con altre aree (AMP Tavolara, Parco de La Maddalena)</li> </ul>
---	--

#### 7.2.5.4 Le linee di intervento selezionate per la presentazione dei PIT

---

A partire dall'analisi precedentemente descritta, la Provincia di Olbia-Tempio ha successivamente identificato le linee di intervento più rilevanti su cui focalizzare l'attività di progettazione integrata, in grado di accorpate al proprio interno i principali bisogni e criticità territoriali. Le linee di intervento selezionate sono le seguenti:

- ✓ **Filiere e produzioni agroalimentari.** L'obiettivo generale da perseguire nell'ambito delle politiche di sviluppo relative a tale linea di intervento è il seguente: *valorizzare le specificità agricole e agroalimentari del territorio gallurese, caratterizzato da tradizioni spesso di elevata qualità e da una specifica modalità di organizzazione dell'azienda agricola, lo stazzo;*
- ✓ **Sviluppo delle aree rurali e montane.** L'obiettivo generale da perseguire nell'ambito delle politiche di sviluppo relative a tale linea di intervento è il seguente: *valorizzazione delle risorse umane, ambientali, culturali, delle produzioni tipiche agroalimentari, enogastronomiche e artigianali al fine di rafforzare il sistema produttivo e turistico delle aree rurali e montane integrandolo con le aree costiere;*
- ✓ **Turismo sostenibile e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale.** L'obiettivo generale da perseguire nell'ambito delle politiche di sviluppo relative a tale linea di intervento è il seguente: *consolidare il sistema turistico provinciale attraverso il rafforzamento del settore turistico e produttivo, nella prospettiva dell'allungamento della stagione.*

Sulla base di tali linee di intervento, gli attori del territorio hanno presentato una propria proposta di PIT, oggetto di analisi e approvazione da parte della Regione Sardegna.

La Regione Sardegna ha approvato con delibera di Giunta Regionale n. 36/8 del 18 settembre 2007 i seguenti progetti integrati dislocati sul territorio provinciale

- PIT- *Turismo sostenibile nella Gallura costiera nord orientale;*
- PIT - *Patto per il sociale del distretto sanitario di OLBIA;*
- PIT- *Olbia e Golfo Aranci verso un turismo sostenibile;*
- PIT- *Progetto Hermes: patto per il sociale Tempio Pausania;*
- PIT - *Ottimizzazione del distretto del granito;*
- PIT- *Rafforzamento del comparto del sughero;*
- PIT - *Rete Turistica Provinciale Terre di Gallura;*
- PIT - *Insieme per l'agro-alimentare Gallurese;*
- PIT - *Terra Mare: Sviluppo turistico sostenibile nella Bassa Gallura;*
- PIT - *Riconversione Turistica di La Maddalena;*
- PIT- *Sentiero di natura e cultura: dalle pendici del Limbara ai Monti di Alà;*
- PIT - *Alta Gallura - dalle pendici del monte Limbara alle spiagge di Monti Russu: un nuovo modello di sviluppo integrato.*

## 7.2.6 Le esperienze di pianificazione strategica nel territorio provinciale

---

### 7.2.6.1 Il Piano Strategico del Comune di Tempio Pausania

---

Il Piano Strategico comunale di Tempio 2008 – 2018 persegue come obiettivo generale il miglioramento della qualità della vita dei residenti e al contempo, secondo una relazione biunivoca, l'incremento del livello di competitività del territorio di riferimento.

Tale obiettivo viene perseguito tramite la messa in campo di un ampio portafoglio di interventi, classificato secondo la riconducibilità a quattro **Linee Strategiche** e a loro volta a quattro **Dimensioni** che hanno portato a definirne la Vision e le politiche di sviluppo.

Il ragionamento intorno alla Vision del Piano nasce pertanto attorno le quattro **Dimensioni strategiche**:

- **L'Uomo e la Città;**
- **L'Uomo e l'Ambiente;**
- **L'Uomo e la Società;**
- **L'Uomo e la Storia.**

Si tratta di categorie concettuali che, congiuntamente considerate, hanno la capacità e la forza di spiegare e rappresentare i cardini intorno ai quali può e deve essere costruito il percorso di rilancio armonico e duraturo dello sviluppo della città e del territorio di riferimento.

Tali dimensioni vengono ricondotte tutte alla **Vision** scelta per lo sviluppo della città gallurese: **“Tempio 2018 La Città e L'Uomo”**.

In coerenza con l'impianto metodologico predisposto per il processo di pianificazione strategica, intorno ai quattro obiettivi specifici dello scenario di Tempio 2018 si crea un meccanismo di aggregazione di politiche e di azioni che ha per effetto la definizione delle quattro **Linee Strategiche** del Piano. Ciascuna Linea strategica si caratterizza per propri **obiettivi specifici**:

#### 1. Città della memoria

- rafforzare l'identità di Tempio Pausania attraverso la trasmissione della memoria delle eccellenze culturali, artistiche ed intellettuali che ne hanno segnato la storia
- valorizzare la qualità del capitale umano, in continuità con la tradizione di tempio quale terra di origine di personalità importanti di rilievo regionale e nazionale

#### 2. Qualità della vita urbana

- valorizzare il sistema di infrastrutturazione materiale, con la ridefinizione degli assi di collegamento (asse Cagliari-Alghero-Sassari-Olbia)
- rafforzare il ruolo della città di Tempio Pausania come erogatrice di servizi territoriali ai cittadini e alle imprese
- promuovere politiche di sostenibilità ambientale (valorizzazione dei materiali tradizionali nell'edilizia pubblica e privata, produzione di energia da fonti rinnovabili e conseguente risparmio nell'uso da fonti tradizionali, equilibrato uso del suolo, raccolta differenziata, introduzione di nuovi strumenti di sensibilizzazione, etc..)
- valorizzare le risorse umane attraverso l'ampliamento delle opportunità di formazione (università)

- rafforzare la rete dei servizi sociali, con particolare attenzione verso le categorie disagiate (disabili anziani, famiglie con bambini, soggetti emarginati) e qualificare l'offerta dei servizi erogati dal privato sociale (organizzazioni non-profit)
- sviluppare in modo armonico le frazioni contemperando le problematiche urbanistico territoriali alle dinamiche dello sviluppo integrato

### 3. Ambiente, competitività e innovazione

- sperimentare di nuovi settori produttivi, tramite la valorizzazione e la messa sistema delle risorse ambientali e culturali in chiave di sviluppo del comparto turistico e di attività riconducibili all'economia della conoscenza
- rafforzare il sistema territoriale policentrico, in cui l'ambito costiero si lega con il polo di Tempio Pausania con una qualità diffusa del territorio anche rurale
- valorizzare in modo integrato il sistema dell'acqua, in termini ambientali, turistici e produttivi. (tutela delle acque sorgive e sfruttamento della risorsa termale)
- incrementare la competitività del sistema agroindustriale, attraverso la creazione di forme di integrazione tra le imprese riconducibili alle specialità territoriali (sughero, granito, bosco, vino)
- migliorare le capacità delle imprese tramite politiche di innovazione produttiva ed azioni di ricerca e sviluppo in campo ambientale ed agroindustriale
- costruire reti relazionali e filiere produttive, integrando le politiche e le azioni in atto nel territorio
- potenziare le diverse sub-aree del territorio (frazioni, città, aree agricole) attraverso la valorizzazione delle rispettive specificità funzionali

### 4. Governance territoriale

- promuovere l'interdipendenza e l'interazione tra imprese ed enti pubblici all'interno di una rete di conoscenze e relazioni
- istituzionalizzare momenti di condivisione delle scelte tra le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati
- dare continuità ed effettività alla azione di implementazione del piano strategico, dando concretezza al modello, ridefinendo ed innovando le strategie e i percorsi stabiliti nel piano.

Per ogni linea strategica, i gruppi di lavoro del Piano, hanno concertato un set di possibili interventi progettuali a cui ricondurre possibili finanziamenti.

Gli **Interventi di Tempio 2018** sono qualificati nelle seguenti tipologie:

1. le **Azioni Pilota** o *progetti bandiera* puntano all'eccellenza e a creare prodotti altamente qualificanti e vincenti, proiettando la città di Tempio Pausania all'esterno nel contesto regionale e internazionale. Sono informate dei principi di qualità ed innovazione, sostenibilità, occupazione, network territoriale, coesione sociale, integrazione, partecipazione. Sono considerati prioritari gli interventi/progetti che insistono sui seguenti temi: sistema acqua; comparto del sughero; emergenze ambientali; termalismo; ricettività turistica; integrazione pubblico-privato; cultura; cooperazione territoriale; marketing territoriale. Sono presi in particolare considerazione quei progetti programmati dalla Amministrazione ma che ad oggi non

hanno trovato strumento finanziario per essere realizzati. Sono infine considerati con particolare attenzione gli interventi volti a potenziare l'asse viario Alghero-Sassari-Tempio-Olbia, con Tempio Pausania come snodo centrale nello sviluppo delle due province.

2. le **Azioni specifiche** o progetti specifici: interessano ambiti territoriali circoscritti e sono azioni che soddisfano un bisogno di tipo puntuale. Esiste una rete di soggetti coinvolti nella sua realizzazione ma questa è limitata territorialmente.
3. le **Azioni di sistema**, nel loro svolgersi realizzano effetti che coinvolgono più territori, più soggetti, attraverso l'uso di reti pubblico-private già consolidate o la costruzione di reti di soggetti operanti in contesti differenti. Gli stessi benefici ricadono su un contesto allargato e sui membri della rete. Mettono a valore interventi già realizzati e ne potenziano i risultati.

Di seguito, per ciascuna linea strategica si fornisce un prospetto sintetico degli interventi progettuali definiti e concertati per lo sviluppo della città di Tempio 2008 – 2018.

### **Linea strategica 1. Città della memoria**

Un tema emerso come fortemente prioritario nelle attività di ascolto partecipativo è quello della Cultura, intesa quale elemento connettivo legato all'identità della città e del suo territorio. La città di Tempio mantiene forte il senso e di identità e di appartenenza, che le deriva dalla varietà e dal prestigio dei suoi illustri personaggi che hanno contribuito alla storia artistica e culturale italiana.

Si riconosce in questo un fattore fondamentale per la crescita della città: da un lato, la cultura si traduce in tradizioni, sapere, comunità; dall'altro lato, essa può diventare leva di sviluppo della città stessa e del suo territorio, attraverso un'integrazione positiva con il mondo economico e della ricerca.

Per quanto concerne il primo aspetto, il perseguimento dell'obiettivo "rafforzare l'identità" rimanda alla necessità di far fronte alle continue sfide competitive provenienti da un contesto globale e vorticosamente in movimento. Le azioni proposte mirano ad incidere sulle fasce più deboli della popolazione ed in particolare sui giovani, inducendo in loro il recupero della consapevolezza del portato storico cittadino e creando nuove opportunità attraverso produzione di nuove forme di cultura. Non a caso l'azione di comunicazione del processo di pianificazione strategica ha adottato la piazza come proprio simbolo, quale luogo di formazione, alimentazione e trasmissione identità della comunità, dove la comunità diventa tale, dove si realizzano i riti della socialità.

Il secondo aspetto, quello economico, focalizza la conoscenza e i saperi come presupposto fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo locale. In questo scenario diviene essenziale la promozione di un'offerta formativa qualificata che garantisca insieme una solida formazione di base e lo sviluppo di specializzazioni professionali coerenti con le nuove direttrici dello sviluppo territoriale.

D'altro canto sperimentazione e nuovi saperi sono altrettanto indispensabili, non da ultimo per attrarre – o trattenere – risorse creative in loco. L'evoluzione dell'insediamento universitario anche nelle sedi decentrate permette all'Università di perseguire la sua funzione di volano mediante l'insediamento e lo sviluppo di attività di ricerca. Rispetto a quest'ultimo punto la città soffre, così come il suo sistema di imprese, della piccola dimensione (poche sono le medie imprese), il che complica quando non esclude il manifestarsi di iniziative autonome.

L'identità in continuo conflitto tra cultura locale e contesto globale, trova in questo modo un mezzo che paradossalmente la può aiutare a rafforzarsi e ad aprirsi in maniera più consapevole verso nuovi contesti. Diventa tema di confronto introspettivo ed elemento per la crescita collettiva e individuale. Le politiche che si intende porre in essere mira alla valorizzazione del capitale umano ed all'accrescimento della consapevolezza individuale e collettiva.

La tabella che segue consente di visualizzare l'elenco degli interventi associati alla linea strategica Città della Memoria, messi a sistema con la dimensione strategica di riferimento e con gli obiettivi specifici di Piano a cui essi rispondono.

<b>Strategia: rafforzare la consapevolezza di sé e del proprio contesto</b>		
<b>Dimensione</b>	<b>Obiettivi specifici</b>	<b>Interventi</b>
<b>L'Uomo e la Storia</b>	<b>Rafforzare l'identità</b>	<b>Agenda 21 della cultura: Un impegno delle città e dei governi locali per lo sviluppo culturale</b>
		<b>Centro Laboratorio d'arte etnica</b>
		<b>Laboratori creativi</b>
		<b>Laboratori sperimentali "piante Officinali"</b>
		<b>Università e formazione con tirocini</b>
		<b>Progetto comunità in rete- erogazione servizi di civicsness</b>
		<b>Parco delle rimembranze</b>
		<b>Treno ciuf Percorrenze . . . . .</b>
		<b>Il Carnevale tempiese</b>
		<b>Tempio, la cultura e la storia: i grandi personaggi di Tempio nello scenario regionale, italiano e internazionale</b>
	<b>Valorizzare la qualità del capitale umano</b>	<b>La rete del volontariato</b>
		<b>Sistema bibliotecario della Provincia di Olbia- Tempio. Polo bibliotecario di Tempio</b>
		<b>Sistema integrato di gestione dei teatri della Gallura</b>
		<b>Politica e i Giovani: i valori di una partecipazione democratica alla cosa pubblica</b>



## **Linea strategica 2. Qualità della vita urbana**

La qualità urbana è considerata sempre più come un elemento fondamentale della competizione fra aree territoriali. Con “qualità urbana e del territorio” si vuole intendere la qualità della vita di chi vi risiede o vi si reca quotidianamente per lavoro o per altre motivazioni (turismo, istruzione, servizio alla persona).

Gli aspetti legati alla qualità urbana coinvolgono la comunità nel suo complesso, la quale chiede e percepisce il concetto di qualità in modo assai differenziato, a seconda degli specifici bisogni.

Il concetto di “qualità” assume pertanto molteplici dimensioni: “economica”, “organizzativa”, “sociale”, “infrastrutturale” etc. , come molteplici sono i bisogni per fasce generazionali, gruppi sociali, aree territoriali, ecc.

La qualità urbana non si esaurisce negli aspetti puramente “fisici” della città, ma comprende tutto un sistema di servizi, cosiddetto di *welfare* locale, comprendente le politiche di sostegno alle famiglie, l’inclusione sociale, l’efficienza amministrativa, i trasporti, il benessere ambientale, l’offerta culturale e sportiva.

La linea strategica mette a fuoco l’esigenza di incidere, oltre che sul benessere della popolazione residente, anche sull’attrazione di nuove residenzialità private e di imprese per lo sviluppo di un terziario commerciale di qualità.

Le politiche di sviluppo devono interagire con la storica diffidenza del Tempiese all’apertura verso l’esterno, devono riuscire ad imprimere alla forte entropia, manifesta anche negli spazi urbani, una spinta centrifuga che permetta nuovi apporti finanziari e imprenditoriali nel territorio da parte di nuovi residenti/investitori. La popolazione residente appare fortemente legata al luogo, almeno nelle sue classi sociali più alte e riconosce senza alcun dubbio la forte riconoscibilità della propria città e per questo la rispetta, la frequenta, la tiene ordinata e pulita. Questa spinta dal basso ha determinato una serie di azioni “pubbliche” che consegnano al panorama regionale uno dei più bei centri storici della Gallura e della Sardegna.

La linea prevede la adozione di politiche di sostenibilità tese a promuovere l’integrazione con il sistema economico locale la riqualificazione ambientale del sistema urbano e perturbano, ma contempera anche politiche intese a produrre benessere e qualità dei servizi e del lavoro.

La tabella che segue consente di visualizzare l’elenco degli interventi associati alla linea strategica Qualità della vita urbana, messi a sistema con la dimensione strategica di riferimento e con gli obiettivi specifici di Piano a cui essi rispondono.

**Strategia: valorizzazione del centro urbano come catalizzatore di risorse e benessere**

Dimensione	Obiettivi specifici	Interventi
<b>L'Uomo e la Città</b>	<b>Migliorare la qualità del centro urbano</b>	<b>Centro commerciale naturale</b>
		<b>Il Centro Storico- Uno studio sugli Scenari Immobiliari</b>
		<b>Polo catastale</b>
		<b>Progetto pilota di alta tecnologia di illuminazione pubblica nel Centro storico</b>
		<b>Raccolta differenziata</b>
		<b>Promozione utilizzo energie rinnovabili</b>
		<b>Piano Urbanistico partecipato</b>
		<b>Completamento valorizzazione centro Urbano</b>
		<b>Riqualificazione strade di accesso alla città- viabilità rurale</b>
		<b>Società dell'informazione e Utilizzo nuove tecnologie</b>
	<b>Potenziare i servizi alla cittadinanza</b>	<b>Diffusione banda larga</b>
		<b>Progettazione reti telematiche</b>
		<b>Centro Servizi Telematici Alta Gallura</b>
		<b>Concorso di idee per nuove tecnologie</b>
		<b>Trasporto sostenibile</b>
		<b>Politiche di pari opportunità - Politiche di genere</b>
		<b>Servizi pubblici alle frazioni</b>
		<b>Realizzazione di un modello gestionale unico per le strutture sportive</b>
		<b>Realizzazione di una residenza sanitaria assistita</b>
		<b>Realizzazione di un nuovo istituto penitenziario Fraz. Nuchis</b>
<b>Azioni di integrazione con il PLUS</b>		

### **Linea strategica 3. Ambiente, competitività e innovazione**

Gli interventi che trovano spazio in questa Linea perseguono un modello di sviluppo integrato plurisettoriale improntato alla sostenibilità. Tengono conto di tutti gli elementi di contesto e considerano l'ambiente quale contenitore e contenuto imprescindibile dell'agire dell'Uomo e della crescita del territorio. Crescita intesa quindi non solo in termini quantitativi ma anche qualità dei risultati da conseguire.

Ambiente, Competitività e Innovazione dovranno riuscire ad incidere sul sistema impresa. Il sistema economico locale è attualmente caratterizzato da imprese di dimensioni medio – piccole, che se da un lato rappresentano un elemento di dinamismo economico, dall'altro apportano fattori di debolezza intrinseca al sistema economico locale.

A parte l'universo delle microimprese individuali, le piccole e a volte anche le medie imprese si caratterizzano per un basso livello di capitalizzazione, che a sua volta rende difficoltoso l'accesso al credito per i finanziamenti necessari ad attivare percorsi di innovazione. Di conseguenza, per le stesse ragioni, ad esse è in genere preclusa ogni attività di ricerca e sviluppo autonoma.

A fronte dei rischi di frammentazione di un sistema economico siffatto si registra, negativamente, la percezione di una scarsa propensione all'integrazione e al coordinamento.

Da qui la necessità di incentivare e sviluppare il coordinamento e l'integrazione tra le PMI e di rafforzare ancor di più l'erogazione di servizi alle imprese. La promozione e la diffusione di una "cultura della rete", che favorisca la realizzazione di azioni congiunte per conseguire risultati più efficaci, riguarda soprattutto i campi della ricerca e dell'innovazione, dei rapporti con il sistema creditizio e delle politiche di internazionalizzazione.

Le politiche funzionali all'incremento della competitività territoriale attengono al miglioramento delle dotazioni infrastrutturali di collegamento, alla adozione di politiche di sostegno ai comparti produttivi tradizionali, alla facilitazione dell'accesso al credito, alla valorizzazione delle potenzialità nel settore del turismo ambientale e culturale. In particolare, il turismo culturale può diventare il prodotto che la città di Tempio Pausania costruisce come strumento di sviluppo economico duraturo, mettendo a sistema le eccellenze territoriali, le risorse, le politiche e gli interventi avviati negli anni su questo settore.

In tale direzione si registra l'**affidamento della gestione del Consorzio per le Zona Industriale all'Amministrazione Comunale di Tempio**, in seguito al ddl sul **riordino delle funzioni in materia di aree industriali** approvato con deliberazione della Giunta della Regione Sardegna n. 50/17 del 25.10.2005 e successivi emendamenti. Ad oggi il Consorzio per la Zona Industriale di Interesse Regionale di Tempio Pausania è in fase di liquidazione. Attualmente sono in fase di definizione, a livello politico, le funzioni e il ruolo di Tempio Pausania nella gestione della zona industriale.

Lo ZIR tempiese presenta un'elevata concentrazione di imprese che rappresentano punta di eccellenza nel sistema produttivo regionale. Le tabelle sottostanti aggregano il dato per settori di attività e tipologia di impresa. Importante sottolineare l'elevato numero di unità lavorative che svolgono il proprio lavoro presso le aziende installate. Il dato conferma il primato del settore del sughero.

La tabella che segue consente di visualizzare l'elenco degli interventi associati alla linea strategica Ambiente, competitività e innovazione, messi a sistema con la dimensione strategica di riferimento e con gli obiettivi specifici di Piano a cui essi rispondono.

**Strategia: valorizzare le eccellenze naturali, culturali, agroalimentari anche a fini produttivi e turistici**

Dimensioni	Obiettivi specifici	Azioni
<b>L'Uomo e l'Ambiente</b>	<b>Promuovere la sostenibilità ambientale</b>	Introduzione dell'Eco-Management Audit Scheme (EMAS)
		Acquisti Verdi (Green Public Procurement)
		Sistemi di Gestione Ambientale e Certificazione Ambientale
		Agenda 21 locale
		Rete ecologica: realizzazione del piano di gestione dell'area SIC
		Il Sistema acqua
		Riqualficazione rete idrica
		Collegamenti viari
		Piattaforma logistica
		Supporto alla creazione di filiere corte
	<b>Promuovere e l'occupazione l'imprenditorialità</b>	Il Sistema sughero
		Gli itinerari del sughero
		Muntifunzionalità in agricoltura
		Azioni volte al miglioramento dell'accesso al credito d'impresa
		Centro per attività turistiche, culturali e ricreative
		Itinerario culturale del Giudicato
		Messa a sistema dei percorsi culturali integrati
		La stazione degli itinerari culturali e ambientali
		Attività culturale Teatro del Carmine
		Costruzione dell'Albergo Rinaggiu
Creazione di una rete dei B&B		
Creazione albergo diffuso		

#### **Linea strategica 4. Governance territoriale**

Il sistema di *governance* è trasversale rispetto alle linee strategiche e deve consentire uno sviluppo equilibrato del territorio comunale, secondo gli indirizzi del Piano. Un sistema di *governance* efficace rappresenta il presupposto essenziale per dare compimento agli interventi previsti nel Piano Strategico e diviene lo strumento capace di rendere coerente l'organizzazione socio-istituzionale che ne è il risultato.

Dunque la *governance* del Piano Strategico Comunale di Tempio promuove l'adozione di un approccio partecipativo volto a rafforzare l'attuale buon livello di coesione che afferisce alla sfera interistituzionale e ad integrarlo secondo le categorie proprie del principio di sussidiarietà e della responsabilizzazione degli attori privati.

Rientrano nella presente linea strategica politiche tese a conferire visibilità istituzionale ai soggetti coinvolti, politiche di integrazione fra il pubblico ed il privato, infine politiche di cooperazione in ambito europeo e transeuropeo.

In tale direttrice, elemento portante è costituito dalla intensificazione dei rapporti di cooperazione con la città di Olbia, co-capoluogo della Provincia e naturale interlocutore in qualsiasi ragionamento di sviluppo basato sulle complementarietà territoriali.

La tabella che segue consente di visualizzare l'elenco degli interventi associati alla linea strategica Governance Territoriale, messi a sistema con la dimensione strategica di riferimento e con gli obiettivi specifici di Piano a cui essi rispondono.

<b>Strategia: aprire la rete istituzionale ai privati e a contesti altri</b>		
<b>Dimensioni</b>	<b>Obiettivi specifici</b>	<b>Azioni</b>
<b>L'Uomo e la Società</b>	<b>Sostenere il modello di <i>governance</i> locale per renderlo più efficace ed efficiente</b>	<b>Piano di marketing territoriale</b>
		<b>Logo sistema di Gallura</b>
		<b>Accordi di cooperazione con Olbia nell'erogazione di servizi al territorio</b>
		<b>Azione pilota: Accordi cooperativi</b>
		<b>Individuazione di partners europei e transeuropei per attivare e consolidare reti di cooperazione</b>

## 7.2.6.2 Il Piano Strategico del Comune di Olbia

Il **Piano Strategico del Comune di Olbia** si basa su di una struttura di programma organizzata in tre livelli, denominati:

1. il **primo livello delle “visioni”** (chiamate anche finalità) e che occupa un posto nella gerarchia della struttura in ragione degli scopi molto generali del programma;
2. il **secondo livello delle “linee strategiche”** (o degli obiettivi strategici) che occupa un posto nella gerarchia in ragione del carattere strategico dei suoi obiettivi rispetto al programma;
3. il **terzo livello degli “obiettivi”** (o anche “programmi di azioni”) che hanno una specificità di campo e che si possono articolare a loro volta in singole azioni.

In sintesi il processo di pianificazione ha dato vita a 5 “Visioni” (*Olbia città da vivere e da abitare, Olbia Terra d’accoglienza, Olbia Porta d’Europa, Olbia Città Competitiva, Olbia Città della Governance*), 14 “Linee Strategiche”, 42 “Obiettivi” e 16 “Progetti Bandiera”.

### LE VISION E LE LINEE STRATEGICHE

VISION	LINEE STRATEGICHE/OBIETTIVI
<b>1. OLBIA CITTÀ DA VIVERE E DA ABITARE</b>	<b>1.Promuovere la qualità urbana e territoriale in termini di sostenibilità ambientale ed ecologica:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ attuare un programma integrato di riqualificazione ambientale del golfo aumentandone la fruibilità sociale e turistica;</li><li>▪ favorire il recupero delle zone degradate della città dando priorità alla creazione di zone verdi e alla ricostituzione delle reti ecologiche;</li><li>▪ attuare una gestione integrata di tutela delle risorse idrogeologiche ed energetiche, anche attraverso politiche educative ed informative.</li></ul>
	<b>2.Promuovere la qualità urbana attraverso la generazione di nuove centralità:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ completare la riqualificazione del waterfront urbano, insediando servizi e funzioni ricreative a favore dei cittadini e dei turisti;</li><li>▪ completare la riqualificazione del centro storico attraverso la valorizzazione degli spazi pubblici, del patrimonio culturale e archeologico;</li><li>▪ creare nuove centralità urbane nelle periferie a sostegno delle attività ricreative e dell’integrazione sociale.</li></ul>

	<p><b>3.Promuovere la qualità urbana come welfare locale e senso di appartenenza:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ promuovere politiche di formazione e comunicazione per sostenere l'identità locale e il senso di appartenenza della popolazione locale;</li> <li>▪ programmare politiche di lungo periodo per promuovere la cultura dell'imprenditorialità presso i giovani;</li> <li>▪ prevenire il disagio sociale e favorire l'integrazione attraverso un sistema integrato di strutture sociali e socio-assistenziali stabili.</li> </ul>
<p><b>2.OLBIA TERRA D'ACCOGLIENZA</b></p>	<p><b>1.Destagionalizzare il turismo attraverso la diversificazione dell'offerta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ diversificare e caratterizzare l'offerta locale identificando segmenti di mercato (turismo congressuale, fiere ed eventi) in grado di prolungare la stagione turistica;</li> <li>▪ innalzare la qualità dell'offerta di servizi turistici (ricettivi ed extra ricettivi) orientandone i contenuti alle esigenze di un maggiore numero di visitatori potenziali;</li> <li>▪ promuovere la costituzione di pacchetti turistici personalizzati attraverso l'integrazione di modalità di viaggio, spostamento e soggiorno.</li> </ul>
	<p><b>2.Favorire il consolidamento delle logiche di filiera turistica integrata:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ integrazione territoriale. Dare vita ad un sistema turistico multi-polare attraverso l'integrazione delle risorse culturali ed ambientali di altri centri della costa e dell'entroterra;</li> <li>▪ integrazione programmatica e gestionale. Incentivare la creazione di sinergie, partnership e forme di cooperazione tra i soggetti (pubblici e privati) attivi nel settore del turismo;</li> <li>▪ promuovere politiche formative e azioni di empowerment per la nascita di nuove imprese e l'innalzamento degli standard qualitativi nei servizi di accoglienza, informazione e orientamento del turista.</li> </ul>
	<p><b>3.Sviluppare il settore del marketing promozionale:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ promuovere una strategia di marketing globale volta a caratterizzare l'offerta turistica locale attraverso i canali di comunicazione nazionali e internazionali;</li> <li>▪ promuovere un incubatore di strategie di marketing in grado di definire azioni di marketing e catalizzare le risorse necessarie per la loro realizzazione;</li> <li>▪ sviluppare politiche per incentivare gli operatori turistico-culturali locali nella partecipazione a fiere ed eventi a carattere specializzato.</li> </ul>

<p style="text-align: center;"><b>3.OLBIA PORTA D'EUROPA</b></p>	<p><b>1.Potenziale la filiera logistica integrando il porto e le aree interne e rafforzando il sistema delle infrastrutture di area vasta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ potenziare le infrastrutture portuali destinate alla logistica e la loro integrazione con il sistema stradale e ferroviario;</li> <li>▪ investire sull'alta tecnologia e le competenze per la comparsa di servizi logistici efficienti e maggiormente rispettosi dell'ambiente;</li> <li>▪ favorire le sinergie tra le imprese operanti nel settore della logistica e le connessioni con gli operatori globali.</li> </ul>
	<p><b>2.Potenziare l'integrazione fra i sistemi di trasporto in chiave intermodale e a scala regionale:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ consolidare il ruolo di Olbia quale snodo regionale dei trasporti attraverso una migliore integrazione con le reti di livello regionale;</li> <li>▪ favorire l'integrazione intermodale tra porto, ferrovia, aeroporto nel rispetto della qualità urbana e ambientale;</li> <li>▪ incentivare le forme di cooperazione tra i gestori delle infrastrutture di trasporto a livello urbano.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>4.OLBIA CITTÀ COMPETITIVA</b></p>	<p><b>1.Rafforzare il sistema delle conoscenze e delle competenze specialistiche nei settori produttivi strategici:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ favorire una progressiva specializzazione negli istituti formativi di carattere tecnico in grado di dare risposta ai bisogni emergenti nel mercato delle PMI locali;</li> <li>▪ creare un polo universitario e formativo di eccellenza a sostegno della domanda di innovazione tecnologica e gestionale proveniente da settori produttivi strategici;</li> <li>▪ favorire reti e forme di cooperazione tra istituzioni formative, enti pubblici e operatori economici a scala regionale.</li> </ul>
	<p><b>2.Rafforzare il tessuto produttivo, artigianale e commerciale locale (PMI):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pianificazione di un sistema di aree industriali più adeguato e compatibile con l'ambiente;</li> <li>▪ favorire percorsi di innovazione e di crescita delle capacità competitive delle imprese locali attraverso l'interconnessione e le relazioni tra il mondo delle imprese, della ricerca e della formazione;</li> <li>▪ valorizzare i settori economici ad alto radicamento culturale, in particolare nel campo dell'agroalimentare e delle produzioni tipiche.</li> </ul>



	<p><b>3.Puntare alla creazione e alla promozione di un Polo della Nautica:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ realizzare un porto turistico di primaria importanza in grado di accogliere in particolare yacht di grandi dimensioni;</li> <li>▪ consolidare le logiche di filiera attraverso azioni di coordinamento tra i diversi operatori nel campo dei servizi nautici (cantieristica e rimessaggio, ormeggio, noleggio, etc.)</li> <li>▪ promuovere forme di coordinamento tra gli operatori per il rafforzamento del capitale umano e la promozione di fiere ed eventi specializzati.</li> </ul>
<p><b>5.OLBIA CITTÀ DELLA GOVERNANCE</b></p>	<p><b>1.Migliorare l'efficienza e l'efficacia della Pubblica Amministrazione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ collegare la funzione di indirizzo politico con quella di direzione amministrativa e integrare il Piano strategico con altri strumenti di programmazione e con il bilancio;</li> <li>▪ potenziare la struttura organizzativa di supporto alla Pianificazione strategica e raccordare la struttura del Piano strategico alla direzione generale.</li> <li>▪ allargare i compiti e le competenze della dirigenza e investire nello sviluppo e nel coinvolgimento del personale interno.</li> </ul>
	<p><b>2.Perseguire il coordinamento interistituzionale (Governance multilivello):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ trasformare i rapporti tra istituzioni pubbliche nell'ottica della collaborazione interistituzionale e l'apertura a logiche di co-amministrazione;</li> <li>▪ costruire una missione istituzionale con riferimento a un territorio vasto;</li> <li>▪ innovare le relazioni interorganizzative con attori esterni.</li> </ul>
	<p><b>3.Favorire partnership pubblico-private e promuovere il coinvolgimento degli attori territoriali nella definizione delle politiche territoriali – Laboratorio permanente sullo sviluppo della città (Urban Center):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sviluppare nuovi modi di cooperazione con altri soggetti locali;</li> <li>▪ rafforzare la comunicazione e il coinvolgimento dei portatori d'interesse e dei cittadini;</li> <li>▪ porre attenzione alla ricerca delle risorse tanto finanziarie quanto professionali, tecnologiche, istituzioni e partnership.</li> </ul>

## **I PROGETTI STRATEGICI**

### **1. POLO INTERNAZIONALE UNIVERSITARIO**

Il progetto di costituzione di un Polo Universitario Internazionale specializzato nella alta formazione di professionalità nel comparto turistico ricettivo intende supportare la capacità strategica delle imprese nel settore della ricettività, non solo nei riguardi della differenziazione del prodotto a salvaguardia del proprio potere di mercato, ma anche con riferimento ad azioni congiunte con operatori complementari del sistema turistico (vettori, tour operator, imprese del settore dell'incoming, etc.) nel lanciare nuovi prodotti come combinazione di diversi servizi.

### **2. URBAN CENTER: UNA STRUTTURA PER LA PARTECIPAZIONE E LA PROMOZIONE DELLO SVILUPPO**

La Città di Olbia intende dotarsi di un Urban center, struttura che nasce come luogo di partecipazione per la costruzione delle politiche locali. Risponde all'esigenza di favorire ambiti di cooperazione per affrontare la complessità dei problemi collettivi e ha il compito di incoraggiare la discussione tra i diversi soggetti locali.

L'Urban Center è stato pensato anche e soprattutto per realizzare formazione ed informazione sulle politiche e le trasformazioni urbane. Deve promuovere azioni di carattere divulgativo e di formazione sui temi delle politiche urbane, per favorire la crescita, presso gli attori locali ed in particolare nei giovani, della consapevolezza circa la complessità del governo urbano e circa gli effetti, in termini di impatto sulla città, di progetti e politiche di trasformazione urbana.

### **3. AREA MARINA PROTETTA: VALORIZZAZIONE E IMPLEMENTAZIONE**

La valorizzazione e lo sviluppo in chiave ecocompatibile dell'Area Marina Protetta (AMP) - Tavolara Punta Coda Cavallo - rappresenta un progetto di estremo interesse per lo sviluppo del territorio olbiese, sia dal punto di vista turistico, sia della qualità del vivere e dell'abitare, sia della tutela dell'ambiente e del territorio.

Tale progetto prevede la possibilità di svolgere attività di educazione ambientale, immersioni sub, itinerari naturalistici e di conoscenza del patrimonio ambientale locale potrebbero andare ad arricchire l'offerta turistica locale, anche al fine di favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici, magari anche sfruttando l'opportunità dei voli low cost.

### **4. L'AEROPORTO: POLO CITTADINO E PIATTAFORMA INTERNAZIONALE**

Questa azione comprende una serie di progetti e iniziative che vanno avviati e attuati in modo integrato e che si collocano su almeno tre fronti di attività:

- lo sviluppo del traffico merci e passeggeri ("aviation");
- l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali e l'aumento dell'accessibilità viaria;
- altri servizi e attività business connessi allo sviluppo aeroportuale.

### **5. IL PORTO QUALE MOTORE DELLO SVILUPPO URBANO**

Tale progetto prevede:

- completamento delle infrastrutture lungo il molo dell'Isola Bianca, tramite una più effettiva separazione e convergenza dei traffici verso le direttrici viarie extraurbane ed il conferimento di una maggiore capacità di ormeggio per le nuove tipologie di navi;
- riqualificazione dei moli e delle banchine sul versante meridionale (molo Brin, Molo

vecchio, Dente Bosazza), al fine di incrementare la capacità funzionale del porto per fini diportistici e favorire una maggiore integrazione con le aree superficiali del waterfront urbano;

- riqualificazione delle aree sul versante settentrionale, tramite opere di sistemazione superficiale volte a garantire la salvaguardia e la fruizione dei reperti del Porto Romano nonché interventi di rinaturalizzazione delle acque interne e dei canali.

## **6. OLBIA CITTÀ TURISTICA TUTTO L'ANNO**

Questa azione va intesa come un pacchetto di interventi complementari ed interrelati:

- costituzione di una cabina di regia sul tema del turismo, sotto la guida dell'Amministrazione Comunale;
- realizzazione di una analisi di marketing complessiva per analizzare la domanda e l'offerta turistiche sia attuali che potenziali;
- interventi di diversificazione e aumento della qualità dell'offerta turistica.

## **7. IL POLO DELLA NAUTICA ATTREZZATURE, ATTIVITÀ' ESERCIZI PER IL DIPORTO**

L'idea-progetto relativo al Polo della Nautica riguarda un insieme di azioni che, in maniera sinergica e progressiva, consentano la creazione delle necessarie condizioni strutturali e culturali di base. In particolare sono individuabili le seguenti misure:

- realizzare un porto turistico di primaria importanza per barche di diversa dimensione (yacht e megayacht oltre che di piccole e medie di dimensioni);
- promuovere la formazione e le competenze specializzate legate alla nautica;
- realizzare azioni di promozione e di marketing territoriale che diano visibilità a questo settore e che contribuiscano a creare l'immagine di Olbia quale polo della nautica;
- individuare e destinare aree e spazi alle piccole imprese nautiche anche fuori dalla zona industriale;
- promuovere forme di aggregazione e coordinamento tra le piccole e medie imprese di nautica, al fine di creare servizi comuni (es. di assistenza, ricambistica, etc.) che consentano di ottenere economie di scala, di favorire l'innovazione di processo e di prodotto, di essere maggiormente competitive sul mercato nazionale e internazionale;
- favorire il coordinamento e le sinergie tra le diverse funzioni che coesistono e che sono connesse al mare: 1) porto turistico e nautica; 2) trasporto passeggeri e merci; 3) settore agroalimentare 4) attività balneare;
- implementare il progetto denominato Nautismed, promosso dall'Amministrazione Comunale, il quale risponde all'obiettivo di favorire la messa in rete delle attività legate alla nautica ed ai porti turistici (ormeggio, noleggio, ricettività, servizi collegati).

## **8. POLO DELLA SALUTE**

Creare un polo sanitario di eccellenza che sappia valorizzare le competenze presenti nel sistema sanitario pubblico con quelle di eccellenza che possono essere offerte dal sistema sanitario privato (costruzione del nuovo Ospedale San Raffaele), ad esempio nel settore della cura dei pazienti oncologici, della ricerca sulle biotecnologie e sulle malattie genetiche.

## **9. CITTÀ DELLA SOCIETÀ E DELLA SOLIDARIETÀ**

Si prevede la realizzazione di servizi specialistici e di supporto alla famiglia quali:

- Banca Famiglia Affidatarie (realizzazione di un percorso già in corso di attuazione che prevede il reclutamento e la preparazione di famiglie interessate all'affidamento

familiare);

- Consulenza Psicologica;
- Servizio di Mediazione familiare;
- Consulenza legale;
- Corsi di auto-mutuo-aiuto;
- Centri di analisi e terapia di coppia;
- Consulenza pre e post matrimoniale.

#### **10. LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO**

I principi ispiratori del progetto debbono ritenersi la gradualità e la cooperazione, ipotizzando una serie di azioni progressive, riconducibili alle seguenti fasi-obiettivi:

- ricognizione sistematica, da effettuarsi in cooperazione con la Soprintendenza archeologica di Sassari e Nuoro, con la finalità di identificare un ristretto numero di siti che si prestano ad opzioni di scavo e musealizzazione;
- sistemazione dei siti musealizzati secondo criteri che garantiscano la piena comprensione dei reperti ed una fruibilità pubblica che non ne metta a repentaglio la conservazione;
- costruzione di un apparato comunicativo con scopi didattico-scientifici, i cui contenuti dovranno essere concordati con la Soprintendenza, al fine di facilitare la comprensione dell'antico insediamento e la realizzazione di eventuali itinerari culturali.

#### **11. RIQUALIFICAZIONE PARTECIPATA DEI QUARTIERI: COSTRUIRE NUOVE IDENTITÀ**

L'idea-progetto fa riferimento alla costruzione di un Programma di riqualificazione urbana integrata promosso dall'Amministrazione Comunale. la costruzione del Programma prevede l'identificazione di ambiti circoscritti di riqualificazione ed è composto da un insieme tra loro coordinato di misure che prevedono degli output di tipo materiale o immateriale. Gli output possono, infatti, consistere in interventi di riqualificazione fisica, in progetti ed azioni di tipo immateriale (tra i quali, ad esempio, un Programma di accompagnamento sociale il quale possa eventualmente prevedere uno o più laboratori di quartiere o altre azioni sociali promosse da distinti settori dell'Amministrazione Comunale: ripristino della legalità, prevenzione del disagio giovanile, promozione dell'imprenditorialità, ecc).

#### **12. LA RICONVERSIONE DEL CORRIDOIO FERROVIARIO**

Il progetto si caratterizza per una spiccata multifunzionalità e la ripartizione delle diverse funzioni pubblico-private che verranno introdotte dovranno scaturire da un processo di confronto tra tutti gli attori coinvolti. In linea generale, le opzioni strategiche che ispirano il programma di riconversione sono le seguenti:

- riconversione del corridoio ferroviario in una sorta di green belt per dare continuità alle aree verdi della città, riconnettendo il parco Fausto Noce a Nord con le aree attrezzate che sarà possibile realizzare in corrispondenza dell'ex artiglieria e del vecchio stadio;
- localizzazione nelle aree dismesse di un mix di servizi pubblici e di nuove residenze nel rispetto degli equilibri funzionali della città e con l'obiettivo di riconnettere i tessuti urbanistici interrotti dalla ferrovia;
- riorganizzazione della mobilità pubblica a livello urbano ed extra-urbano, attraverso la rilocalizzazione della stazione ferroviaria e la riconversione a funzioni di interscambio

e mobilità sostenibile di parte dell'area liberata dai binari.

### **13. LA RIQUALIFICAZIONE DELLA SPONDA SUD DEL GOLFO**

Un intervento di pianificazione complesso, quale la riqualificazione di una porzione così estesa di territorio, prevede un'attuazione necessariamente graduale che impone l'identificazione di obiettivi anch'essi graduati rispetto alla variabile tempo. Gli interventi sul patrimonio ambientale, inoltre, si caricano di molteplici elementi di efficacia, visto che presentano un più diretto impatto sulla qualità della vita degli abitanti, ma anche potenziali ricadute sulle economie turistiche.

Nello specifico, è possibile identificare i seguenti obiettivi di lungo periodo:

- ricostituire ove possibile la continuità ecologica, secondo quanto prescritto da diverse direttive comunitarie e dalle indicazioni del Piano Paesistico Regionale;
- promuovere una forma di integrazione tra il sistema ambientale che gravita sul golfo di Olbia con il sistema ambientale dell'Area Marina Protetta di Tavolara e delle coste adiacenti.

Tra gli obiettivi di breve-medio periodo, vi sono i seguenti:

- effettuare operazioni di recupero e risanamento ambientale nelle porzioni più compromesse dal punto di vista naturalistico;
- effettuare operazioni di recupero del patrimonio architettonico e naturalistico ipotizzandone l'inclusione in una rete di itinerari aperti alla fruizione sociale e turistica;
- programmare puntualmente le funzioni ammissibili e le modalità di gestione all'interno del parco, introducendo attività che comunque siano in grado di presidiare l'area ed evitarne l'abbandono.

### **14. LA RIQUALIFICAZIONE DELLA SPONDA NORD DEL GOLFO**

In accordo con le autorità di governo dell'area industriale e del porto, sarà necessario implementare un action plan che identifichi il quadro complessivo degli interventi che si ritengono necessari con i relativi livelli di priorità. L'action plan si pone almeno i seguenti obiettivi:

- riconfigurare il tratto di costa più contiguo al centro urbano in forma di parco lineare costiero, assicurando la fruibilità del patrimonio archeologico del Porto Romano e dei tratti di costa sottoposti ad interventi di riqualificazione ambientale;
- introdurre infrastrutture e servizi legati al diportismo nautico, funzionali al consolidamento del Polo della Nautica, da realizzarsi secondo le più avanzate tecniche di landscape planning e architettura ecologica e secondo criteri che comunque assicurino la fruibilità sociale della costa;
- prevedere una progressiva dismissione degli impianti produttivi a maggiore impatto ambientale, prevedendo per essi nuove localizzazioni all'interno dell'area industriale secondo modalità di realizzazione che non intralcino la continuità delle attività aziendali.

### **15. L'ELIMINAZIONE DELLE SOPRAELEVATE SUL GOLFO**

L'eliminazione delle sopraelevate che collegano il tunnel alla viabilità extra-urbana rappresenta la naturale prosecuzione del programma di riqualificazione delle infrastrutture urbana, caricandosi di molteplici significati simbolici e funzionali, tra i quali;

- riconsegnare piena continuità alla linea di costa nel tratto urbano, consentendo di avviare un più organico programma di riqualificazione delle due anse del golfo di Olbia;

- riconsegnare ai cittadini di Olbia un grande spazio in stretta relazione con il golfo dedicato a funzioni ri-creative e culturali;
- ridefinire lo skyline della città rimuovendo un ostacolo fortemente invasivo alla percezione della città dal mare (e del mare dalla città), nello spirito di una pianificazione territoriale maggiormente sensibile ai valori paesaggistici ed estetici oltre che alle componenti funzionali;
- stabilire una più netta separazione tra le diverse tipologie di traffico che interessano questa porzione di città, in particolare i veicoli destinati allo scalo commerciale per l'imbarco e i veicoli in attraversamento della città lungo la direttrice nord sud.

## **16. IL RADDOPPIO DELLA CIRCONVALLAZIONE ESTERNA**

Il progetto per il raddoppio della circonvallazione esterna rafforza le funzioni connettive della tangenziale, assumendo un significato che va al di là delle logiche puramente trasportistiche, ponendosi anche quale occasione di riqualificazione urbana e di riorganizzazione dei servizi di area vasta esistenti e futuri.

In generale, il progetto si propone di ridurre i costi collettivi della congestione e di fare in modo che i crescenti traffici di attraversamento interferiscano sempre meno con gli spazi di vita dei cittadini. In particolare persegue i seguenti obiettivi:

- una più razionale politica localizzativa dei servizi pubblici e commerciali di area vasta, potendo contare su una infrastruttura in grado di assorbire significativi flussi di persone e merci e, dunque, porsi quale principale direttrice esterna dello sviluppo urbano;
- consolidare il sistema di relazioni con l'area vasta rendendo maggiormente accessibili i nodi della città che possono essere meta di flussi extra-urbani;
- favorire una maggiore integrazione intermodale tra le diverse tipologie di trasporto, anche ai fini di un rafforzamento della catena logistica.
- contribuire ad aumentare il livello di sicurezza di una infrastruttura che per la sua scorrevolezza si presta già attualmente alle alte velocità.

### 7.2.6.3 Il Piano Strategico del Comune de La Maddalena

Il Piano Strategico di La Maddalena approvato con Delibera del Consiglio Comunale n°66 in data 18/12/2009, prevede un insieme di politiche a differente gerarchie di opzioni volte alla costruzione dell'orizzonte di autosostenibilità, dove la sostenibilità è l'attributo inscindibile di tutte le attività intraprese.

La visione strategica condivisa per il futuro del territorio prevede infatti la costruzione dell'**orizzonte di auto-sostenibilità** per tutto il territorio del Nord Sardegna, di cui l'arcipelago de La Maddalena costituisce il fulcro rappresentativo della qualità ambientale di eccellenza in cui popolazione e forme-processo dell'ambiente interagiscono e concorrono a realizzare un assetto spaziale ed un'economia strutturale con un eminente orientamento ambientale.

Il Piano Strategico persegue dunque la realizzazione di tale visione, secondo un modello di gestione autosostenibile del territorio dell'Arcipelago e attraverso 15 politiche mirate in tal senso.

Ciascuna di queste politiche di autosostenibilità fa riferimento ad obiettivi specifici e operativi e ad un set di azioni e progetti, che costituiscono un patrimonio di conoscenza da cui attingere, a seconda del contributo che questi offrono alla strategia generale del Piano.

Le politiche si suddividono in:

- ✓ **politiche di attivazione** (politiche orientate verso progetti in grado di sostenere l'avvio del processo strategico)
- ✓ **politiche di sostegno** (orientate verso progetti che saranno in grado di migliorare l'efficacia nelle diverse fasi);
- ✓ **politiche correlate** (o ausiliarie - orientate verso progetti che saranno in grado di sancirne il consolidamento nel percorso di medio-lungo periodo).

LE POLITICHE DI ATTIVAZIONE DEL PS	
<b>GOVERNANCE COOPERATIVA</b>	Comprende le azioni per creare nuove forme cooperative di governo e gestione del territorio, orientate a sperimentare forme di concertazione per favorire l'interazione tra settori produttivi, iniziative economiche, governo del territorio, ricerca, oltre a promuovere il coordinamento tra i soggetti per attuare misure di sostegno e accompagnamento alla realizzazione di interventi che riguardano tutti i punti di vista: insediativo, ambientale, paesaggistico, sociale ed economico.
<b>GESTIONE SOSTENIBILE RISORSE AMBIENTALI</b>	Comprende le azioni per trasformare il territorio, i centri e gli spazi periferici di tutto l'Arcipelago, in un'area di elevata qualità che faccia riconoscere e dialogare tra loro la città ambientale e la città storica. In questo modo, la città diventa spazio di interconnessione di

	reti ambientali e sociali orientate al miglioramento della qualità della vita, alla gestione complessiva dell'ambiente attraverso buone pratiche e comportamenti consapevoli e responsabili, a garantire la qualità architettonica e urbana attraverso buone pratiche costruttive, all'integrazione degli elementi naturali al tessuto urbano, compresa la loro accessibilità e possibilità di fruizione, e a stabilire programmi di carattere preventivo orientate in tal senso. Ciò consentirà non solo di elevare le condizioni di vita degli abitanti, ma di esercitare un ruolo ancor più riconoscibile nel panorama internazionale dovuto alla qualità di eccellenza dell'intero territorio.
<b>ACCESSIBILITÀ TERRITORIALE ALLE DIVERSE SCALE</b>	Comprende tutte le azioni per rafforzare le connessioni fisiche tra La Maddalena e i diversi insediamenti urbani, per garantire l'accessibilità ai servizi distrettuali, alle attività economiche ed ai servizi, ma, soprattutto, l'accessibilità tra il territorio dell'Arcipelago e il territorio provinciale e regionale, attraverso le connessioni con le "porte" di accesso al territorio (in particolare, l'aeroporto di Olbia), al fine di rafforzare le connessioni cooperative con tutti i centri della città del Nord Sardegna.

<b>LE POLITICHE DI SOSTEGNO DEL PS</b>	
<b>RICONVERSIONE E INNOVAZIONE SISTEMA ECONOMICO LOCALE</b>	Comprende le azioni per far fronte al processo di riconversione dell'attività economica, che sia in grado di consolidare e rendere stabile lo sviluppo economico futuro attraverso la costruzione di un modello di sviluppo locale autosostenibile fondato proprio sull'ambiente come fattore di sviluppo. In questo senso, La Maddalena è il fulcro della qualità ambientale di eccellenza della "città di area vasta" del Nord Sardegna.
<b>OFFERTA TURISTICA DIVERSIFICATA E INTEGRATA</b>	Comprende le azioni orientate a intercettare, incentivare, fidelizzare i turismi "sostenibili" (attenti ai luoghi, cioè capaci di apprezzare le qualità ambientali e le specificità del territorio), diversificando le attività mantenendo come riferimento il "corso principale" dei turismi, investendo in servizi, cultura, tradizione e innovazione. La diversificazione economica dovrà avvenire sia dal punto di vista infrastrutturale, sia dal



	punto di vista del marketing e della formazione degli operatori, secondo una visione cooperativa intersettoriale, che costituisce un elemento di vitalità, di dinamismo e di crescita culturale per tutto il territorio.
<b>DESTAGIONALIZZAZIONE DEI FLUSSI TURISTICI</b>	Comprende interventi mirati sia concentrati alla scala locale sia diffusi in tutto il territorio dell'Arcipelago. Gli interventi riguardano, in particolare la distribuzione di centralità urbane, funzioni e servizi in tutti i luoghi dell'Arcipelago, che possono accogliere urbanità e offrire opportunità di sviluppo economico e coesione sociale. Tra le iniziative orientate in tal senso, la creazione di nuovi spazi e servizi per abitanti e turisti, la rivitalizzazione degli spazi periferici, il recupero del patrimonio edilizio dismesso, assumono un ruolo di primo piano a supporto della "cultura dell'accoglienza".
<b>MOBILITÀ SOSTENIBILE NELL'ARCIPELAGO</b>	Comprende le azioni per rafforzare la mobilità strutturalmente fondata sulla qualità ambientale dell'Arcipelago: in particolare, i collegamenti tra i diversi insediamenti urbani (i centri di collegamento, i centri balneari, i villaggi, gli spazi periferici), l'accessibilità e la fruizione del patrimonio ambientale e storico culturale dell'Arcipelago, il potenziamento del porto ed i sistemi di collegamento marittimo e stradale con le altre porte di accesso al territorio.
<b>GESTIONE SOSTENIBILE DEI RIFIUTI</b>	Comprende le azioni per gestire l'ambiente e la sua qualità come fattore propulsivo e costitutivo, attraverso buone pratiche e comportamenti responsabili in ogni campo di attività (per le attività produttive, per l'economia, per il turismo, per la mobilità, per l'edilizia e l'abitare, per l'energia, per l'uso e il trattamento delle risorse, e così via).

<b>QUALITÀ DELL'AMBIENTE COSTRUITO</b>	<p>Comprende le azioni per gestire l'ambiente e la sua qualità come fattore propulsivo e costitutivo, attraverso buone pratiche e comportamenti responsabili in ogni campo di attività (per le attività produttive; per l'economia; per il turismo; per la mobilità; per l'edilizia e l'abitare; per l'energia; per l'uso e il trattamento delle risorse; etc.). In particolare, la qualità urbana e la qualità ambientale debbono essere estese a tutto il territorio dell'Arcipelago: questo significa recupero e riqualificazione edilizia ed architettonica, accessibilità e mobilità a diversi livelli, estensione delle funzioni urbane all'insieme degli insediamenti.</p>
<b>SISTEMA INTEGRATO DI SERVIZI A VALENZA DISTRETTUALE</b>	<p>Comprende interventi mirati sia concentrati alla scala locale, sia diffusi sul territorio rivolti agli abitanti, alle imprese, ai turisti. In particolare, l'accesso ai servizi sociali e sanitari, l'erogazione di servizi on-line per ridurre gli spostamenti obbligati, di servizi di sostegno tecnico alle imprese finalizzati alla modernizzazione, alla diffusione dell'innovazione e all'integrazione delle filiere produttive, con una qualificata promozione della qualità del territorio e delle sue risorse.</p>
<b>OFFERTA DI BENI E ATTIVITÀ CULTURALI</b>	<p>Comprende le azioni per la conservazione dell'identità e della memoria storica come volano di crescita incentrato sul turismo e, più in generale, nell'ambito del progetto di diversificazione economica che interessa la nuova economia locale. In questo senso, il centro storico e la rete dei percorsi storico-culturali dell'Arcipelago diventa il punto di forza del progetto, fondato sul rapporto inscindibile che lega le risorse storico-culturali ed il contesto ambientale.</p>
<b>AUTOSUFFICIENZA NELL'USO DELLE RISORSE IDRICHE</b>	<p>Comprende le azioni per gestire l'ambiente e la sua qualità come fattore propulsivo e costitutivo, attraverso buone pratiche e comportamenti responsabili in ogni campo di attività (per le attività produttive, per l'economia, per il turismo, per la mobilità, per l'edilizia e l'abitare, per l'energia, per l'uso e il trattamento delle risorse, e così via).</p>
<b>AUTOSUFFICIENZA NELL'USO DELLE RISORSE ENERGETICHE</b>	<p>Comprende le azioni per gestire l'ambiente e la sua qualità come fattore propulsivo e costitutivo, attraverso buone pratiche e comportamenti responsabili in ogni campo di attività (per le attività produttive, per</p>

	l'economia, per il turismo, per la mobilità, per l'edilizia e l'abitare, per l'energia, per l'uso e il trattamento delle risorse, e così via).
--	--

<b>LE POLITICHE CORRELATE (AUSILIARIE DEL PIANO)</b>	
<b>CAPITALE UMANO E SOCIALE</b>	Comprende le azioni per elevare il livello di istruzione degli individui, la struttura dell'occupazione di una società, la formazione continua, ma soprattutto le azioni per rafforzare il tessuto di relazioni formali ed informali, reali e virtuali, tra le persone.
<b>FORZA LAVORO QUALIFICATA E SPECIALIZZATA</b>	Comprende le azioni che mirano a rafforzare la rete interna dei soggetti, attraverso circuiti accessibili, strutturati e qualificati, e investimenti sulla formazione e la ricerca. Tali azioni possono costituire ulteriori punti di forza a supporto delle produzioni locali e, in generale, per ampliare l'offerta turistica.

## 8 L'ANALISI SWOT

---

Le analisi, eseguite sulla dotazione socio-economica e ambientale del territorio provinciale di Olbia - Tempio permettono di evidenziare le caratteristiche e/o ricchezze immateriali e materiali peculiari dell'economia locale. La gestione di una mole così ampia di informazioni ai fini della definizione delle prospettive di sviluppo ha richiesto una fase di diagnosi. Questa è stata condotta tramite lo strumento dell'analisi SWOT.

Quest'ultima è un'analisi di supporto alle scelte che risponde ad un'esigenza di razionalizzazione dei processi decisionali. È una tecnica sviluppata da più di 50 anni come supporto alla definizione di strategie aziendali in contesti caratterizzati da incertezza e forte competitività. A partire dagli anni '80 è stata utilizzata come supporto alle scelte di intervento pubblico per analizzare scenari alternativi di sviluppo. Oggi l'uso di questa tecnica è stato esteso alle diagnosi territoriali ed alla valutazione di programmi regionali tant'è che viene richiesto dalle politiche comunitarie per l'avvio di procedure di programmazione, nella fase della valutazione ex-ante del quadro della progettualità.

L'analisi SWOT consente di identificare in maniera sintetica i probabili fattori di sviluppo esogeni ed endogeni, nonché i limiti a tale sviluppo, rendendo così possibile l'integrazione ed il completamento del quadro conoscitivo.

L'analisi si basa sull'individuazione dei punti di Forza (Strengths), di Debolezza (Weakness), le Opportunità (Opportunities) e le Minacce (Threats) basandosi sul fatto che i punti di forza e di debolezza sono propri del contesto considerato (fattori endogeni) e sono modificabili grazie alla politica o all'intervento proposto, mentre le opportunità e le minacce derivano dal contesto esterno (fattori esogeni) e su di esse non è possibile intervenire direttamente ma è necessario tenerle sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.

L'analisi di seguito presentata è di tipo desktop, caratterizzata cioè da una valutazione neutrale ed oggettiva effettuata dai ricercatori "a tavolino" sulla base dei dati raccolti e si propone di fornire un primo quadro sulle opportunità di sviluppo dell'area territoriale, attraverso la valorizzazione degli elementi di forza e da un contenimento delle debolezze. Tale analisi costituisce la base su cui si innesteranno metodologie partecipate che, grazie alla definizione di scenari condivisi tra esperti e stakeholders, consentiranno di individuare gli obiettivi e le strategie di crescita realisticamente perseguibili

Tabella 1: Analisi SWOT suddivisa per tematiche

TEMATICA	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	MINACCE	OPPORTUNITÀ
CONTESTO SOCIO-DEMOGRAFICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provincia sarda con il tasso più alto di incremento medio annuo della popolazione residente;</li> <li>- Incremento demografico sostenuto dei comuni costieri (in particolare quelli ad est);</li> <li>- Variazione positiva del saldo migratorio provinciale</li> <li>- Indice di dipendenza giovanile provinciale superiore a quello regionale</li> <li>- Presenza di una struttura giovane della popolazione ad Olbia (e in misura inferiore nei 4 comuni costieri di Arzachena, Budoni, Golfo Aranci, San Teodoro)</li> <li>- Tasso di crescita provinciale dell'immigrazione superiore alla media regionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bassa presenza demografica delle aree interne (Bortigiadas, Aglientu, Aggius, Sant'Antonio di Gallura, Badesi, Alà dei Sardi, Padru, Telti, Trinità d'Agultu e Vignola)</li> <li>- Fenomeno di spopolamento e invecchiamento della popolazione delle aree interne</li> <li>- Dinamica demografica caratterizzata da un andamento diversificato nel territorio;</li> <li>- Bassa densità demografica provinciale per chilometro quadrato</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ambiti territoriali costieri in forte crescita si frappongono a zone marginali interne;</li> <li>- Spostamento dei giovani verso aree dinamiche e con alti livelli di opportunità</li> <li>- Distribuzione della popolazione concentrata in poche aree</li> <li>- Potenziale rischio di esclusione sociale per le fasce deboli</li> <li>- Saldo naturale negativo irrecuperabile</li> <li>- Innalzamento del livello di bisogni socio-assistenziali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trend di crescita dell'immigrazione. Il flusso migratorio rappresenta un'opportunità in termini di rinnovamento demografico e di bacino forza lavoro;</li> <li>- Politiche socio-assistenziali a sostegno della popolazione anziana e della natalità</li> <li>- Politiche per l'integrazione culturale</li> </ul>
QUALITÀ DELLA VITA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presenza nel territorio di operatori sociali ad elevata professionalità</li> <li>- Presenza di numerose organizzazioni del volontariato sociale</li> <li>- Maggiore attenzione per le politiche sociali del territorio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insufficiente presenza di strutture destinate ad asili nido, strutture residenziali per minori, per il tempo libero dei disabili, per gli anziani</li> <li>- Scarsa propensione delle aziende all'inserimento lavorativo di soggetti appartenenti alle categorie svantaggiate</li> <li>- Diffuso disagio giovanile con annessi comportamenti a rischio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emarginazione delle classi sociali più svantaggiate, anche a fronte dell'attuale congiuntura economica</li> <li>- Peggioramento della condizione sociale</li> <li>- Inadeguatezza delle politiche di integrazione degli immigrati</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politiche comunitarie, nazionali e regionali finalizzate alla promozione del benessere sociale dei territori</li> </ul>

TEMATICA		PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	MINACCE	OPPORTUNITÀ
MERCATO DEL LAVORO		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vivacità imprenditoriale del mercato del lavoro olbiese</li> <li>- Sostanziale equilibrio tra i disoccupati/inoccupati maschili e femminili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instabilità e dimensioni ridotte del mercato interno</li> <li>- Livello poco elevato delle qualifiche professionali</li> <li>- Incremento del tasso di inoccupazione e disoccupazione</li> <li>- Basso livello di istruzione medio-alto</li> <li>- Alto tasso di dispersione scolastica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maggiori difficoltà ad uscire da una situazione di disoccupazione ed inattività anche indipendentemente dalla dinamica economica globale negativa;</li> <li>- Radicamento del fenomeno del lavoro sommerso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politiche specifiche nazionali e locali a sostegno del mercato del lavoro nel periodo di contingenza;</li> <li>- Politiche nazionali ma soprattutto locali a sostegno dell'istruzione e della specializzazione settoriale del fattore lavoro al fine di aumentare le possibilità di trovare un nuovo lavoro</li> </ul>
ATTIVITÀ PRODUTTIVE	COMPARTO DEL SUGHERO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eccellente livello di know-how produttivo</li> <li>- Presenza di un mercato di approvvigionamento caratterizzato da un'elevata potenzialità produttiva per la disponibilità di ampie superfici da destinare alla sughericoltura</li> <li>- Elevato livello qualitativo delle materie prime</li> <li>- Diffuso riconoscimento delle particolari caratteristiche qualitative del tappo in sughero per l'imbottigliamento di vino di qualità</li> <li>- Esperienza centenaria nel settore (circa 150 anni)</li> <li>- Costituzione del Consorzio Gallura Cork</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficoltà di reperimento di materia prima</li> <li>- Incapacità di commercializzare i prodotti finiti oltre gli ambiti nazionali</li> <li>- Scarsa aggregazione tra gli operatori artigianali</li> <li>- Sistema del sughero viziato da 2 grandi presenze molto forti nel territorio</li> <li>- Inesistenza di un piano di forestazione e delle attività produttive</li> <li>- Infrastrutture inadeguate e scarsa viabilità</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crescente concorrenza da parte dei prodotti in silicone e in alluminio</li> <li>- Presenza dei competitor portoghesi, spagnoli e dell'Africa meridionale</li> <li>- Inadeguata riconoscibilità della superiorità del prodotto naturale rispetto a quelli sintetici</li> <li>- Scarsa diffusione della certificazione di qualità</li> <li>- Alto numero di incendi boschivi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilitazioni finanziarie per il sostenimento delle immobilizzazioni in scorte</li> </ul>

TEMATICA		PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	MINACCE	OPPORTUNITÀ
	<b>COMPARTO DEL LAPIDEO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maestranze locali altamente qualificate nelle tecniche di pescaggio per le attività di cava</li> <li>- Disponibilità giacimentologiche illimitate del prodotto</li> <li>- Ottime caratteristiche tecniche ed estetiche del prodotto</li> <li>- Organizzazione del lavoro di tipo tradizionale, con l'utilizzo di forme contrattuali tipiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scarsa diffusione delle attività di trasformazione</li> <li>- Prezzi di mercato non competitivi</li> <li>- I cavaatori isolani ignorano i mercati di sbocco e la destinazione dei loro prodotti (il mercato è controllato dagli operatori di Massa Carrara e Verona);</li> <li>- Gli acquirenti ignorano la provenienza sarda del materiale granito;</li> <li>- Poco sviluppato il comparto dei servizi annessi (posatura, trasporti, etc);</li> <li>- Le caratteristiche genetiche, petrografiche e strutturali della maggior parte dei materiali estratti, non consentono rese di cava elevate</li> <li>- Difficoltà di smaltimento degli scarti</li> <li>- Scadente infrastrutturazione in termine di energia, trasporti e servizi reali</li> <li>- Eccessiva dipendenza dal mercato delle costruzioni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costi elevati di risistemazione ambientale</li> <li>- Limitato accesso al credito da parte delle piccole imprese</li> <li>- Scarsa propensione all'internazionalizzazione</li> <li>- Assenza di investimenti aziendali per la ricerca</li> <li>- Degradazione dei valori ambientali</li> <li>- Crisi del mercato edilizio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Miglioramento delle infrastrutture e dei servizi strumentali al comparto</li> <li>- Politiche comunitarie, nazionali e regionali</li> </ul>
	<b>SETTORE NAUTICO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notorietà a livello internazionale dell'immagine della Costa Smeralda</li> <li>- Posizionamento geografico baricentrico nel Mediterraneo</li> <li>- Forte interesse ad insediarsi in questo territorio da parte di importanti operatori della cantieristica navale</li> <li>- Presenza di buona parte (circa il 42%) dell'intera capienza di posti barca della regione (circa 18.000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancanza di disponibilità di lotti con sbocco a mare</li> <li>- Esiguità dei posti barca, in particolare di quelli medi e medio grandi (oltre i 24 metri), necessari per soddisfare le esigenze dei proprietari di Maxi yacht</li> <li>- Mancanza di professionalità e figure specializzate</li> <li>- Strutture portuali non adatte a manifestazioni fieristiche di alto livello</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eccessivo costo di trasferimento legato al raggiungimento del territorio sardo (in particolare costo aereo) da parte di operatori, diportisti ed equipaggi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Razionalizzazione dello sfruttamento del golfo/golfi</li> <li>- Abbattimento dei costi di trasferta legati allo sviluppo del diportismo</li> <li>- Politiche di riqualificazione dei lotti industriali esistenti</li> </ul>

TEMATICA		PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	MINACCE	OPPORTUNITÀ
	<b>TURISMO COSTIERO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notorietà a livello internazionale dell'immagine della Costa Smeralda</li> <li>- Forte identità culturale del territorio</li> <li>- Elevata varietà, dal lato della tipologia, dell'offerta del comparto ricettivo (alberghiere, extra alberghiere, complementare)</li> <li>- Crescita ininterrotta dell'offerta ricettiva</li> <li>- Incremento dei collegamenti low cost dell'aeroporto di Olbia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scarsa integrazione con le risorse delle aree interne e collegamenti inadeguati costa-interno</li> <li>- Stagionalità dell'offerta ricettiva e inadeguatezza delle strutture ricettive in periodi in cui il clima non è favorevole alla balneazione</li> <li>- Concentrazione delle strutture ricettive nei comuni costieri (97% dei posti letto disponibili)</li> <li>- Assenza di nuovi prodotti motivazionali (sportivo, escursionistico, enogastronomico, wellness, )</li> <li>- Diverso livello di sviluppo turistico delle singole località turistiche</li> <li>- Carenza di efficaci attività di promo-commercializzazione dei prodotti</li> <li>- Insufficiente livello qualitativo delle risorse umane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costo dei collegamenti aerei troppo elevati</li> <li>- Presenza di imprese ricettive gestite da un'imprenditoria non locale</li> <li>- Concorrenza di mete turistiche a prezzi più competitivi</li> <li>- Assenza di un sistema più allargato di cooperazione territoriale tra operatori turistici e enti locali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenziamento delle opportunità derivanti dal mercato crocieristico (trend in crescita degli attracchi di navi da crociera)</li> <li>- Trend in crescita dei flussi turistici anche nei mesi di spalla</li> </ul>
	<b>TURISMO INTERNO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crescita della domanda turistica orientata alla ricerca di nuovi prodotti e motivazioni di vacanza</li> <li>- Caratterizzazione specifica delle aree interne in Gallura, ricche di elementi su cui fondare nuove motivazioni turistiche</li> <li>- Vasta presenza di luoghi di eccellenza per le produzioni tipiche (prodotti agroalimentari)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scarsa valorizzazione delle produzioni tipiche locali e delle risorse ambientali</li> <li>- Inesistenza di un prodotto turistico specifico/tematico</li> <li>- Andamento della domanda turistica interna inversamente proporzionale a quella costiera</li> <li>- Concentrazione delle strutture ricettive nei comuni costieri (97% dei posti letto disponibili)</li> <li>- Difficoltà per i piccoli produttori (cantine, piccoli laboratori artigianali...) a trovare spazi di visibilità e vendita per i prodotti tipici</li> <li>- Insufficiente qualificazione (marchio comune) delle strutture agrituristiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assenza di azioni di marketing e promozione del territorio</li> <li>- Scarsa inclinazione dei soggetti del territorio a operare in rete e mancanza di un comportamento consolidato di cooperazione e dialogo</li> <li>- Mancanza diffusa di un'adeguata formazione degli operatori, sia del settore produttivo, sia del settore ricettivo</li> <li>- Isolamento del territorio</li> <li>- Mancanza di investimenti per infrastrutture, servizi di accoglienza intorno ai siti</li> <li>- Inadeguata propensione all'utilizzo di prodotti agroalimentari locali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sostegno alla formazione per gli operatori del turismo rurale, nei settori della ricettività e della ristorazione (marketing dei servizi, accoglienza, definizione di prodotti turistici...)</li> <li>- Leva fiscale per incentivare i grandi gruppi della ristorazione ad utilizzare le produzioni dei piccoli produttori della filiera agro-alimentare</li> </ul>



TEMATICA		PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	MINACCE	OPPORTUNITÀ
	FILIERA VITIVINICOLA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realtà produttive affermate (vini galluresi prodotti da circa 15 cantine, di cui 3 sociali e circa 12 private)</li> <li>- Positiva visibilità sui mercati nazionali e internazionali</li> <li>- Istituzione del D.O.C.G. "Vermentino di Gallura"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pochi soggetti di dimensioni medie o medio-grandi che operano con un contatto diretto con i mercati nazionali e internazionali</li> <li>- Presenza di piccole cantine di nuova o nuovissima costituzione non inseriti in circuiti di valorizzazione del territorio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assenza di una politica adeguata di valorizzazione e promozione dei vini locali</li> <li>- Inesistenza di forme di sostegno alle cantine, specialmente di quelle di piccole-medio dimensioni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilità di risorse comunitarie, nazionali e regionali</li> </ul>
	SETTORE AGRICOLO E ZOOTECNICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elevata qualità delle produzioni agricole locali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scarsa redditività dell'attività agricola e zootecnica</li> <li>- Accelerazione dell'arretramento delle attività e delle iniziative imprenditoriali nel territorio</li> <li>- Accentuazione della polverizzazione aziendale</li> <li>- Inadeguate politiche di differenziazione e riconoscimento delle produzioni di eccellenza</li> <li>- Basso livello delle qualifiche professionali</li> <li>- Elevati costi per il trasporto e la distribuzione delle merci</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inesistenza di una rete infrastrutturale adeguata</li> <li>- Isolamento delle aree più interne</li> <li>- Carente cooperazione tra comparto turistico e agroalimentare con conseguente incapacità di fare sistema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilità di risorse finanziarie comunitarie, nazionali e regionali</li> <li>- Politiche di sostegno (informazione e formazione) rivolte agli agricoltori</li> </ul>

TEMATICA	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	MINACCE	OPPORTUNITÀ
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elevata presenza di aree sottoposte a regime di protezione ambientale (tra cui l'Arcipelago de La Maddalena, l'Area Marina di Tavolara – Punta Coda Cavallo</li> <li>- Presenza di un sistema articolato di aree montane di grande valore naturalistico (Monte Limbara, monti di Alà, Buddusò e Padru)</li> <li>- Trend positivo di crescita del livello di raccolta differenziata</li> <li>- Buona dotazione del sistema impiantistico per il trattamento dei rifiuti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elevato impatto ambientale dei rifiuti nelle zone costiere in presenza dei flussi turistici</li> <li>- Elevati consumi di energia elettrica, in particolare nella città di Olbia</li> <li>- Presenza elevata di flussi turistici nei mesi estivi</li> <li>- Ancora insufficiente la produzione di energia da fonti rinnovabili nonostante sia in crescita il numero di impianti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possibile sviluppo urbano incontrollato;</li> <li>- Degrado ambientale ed inquinamento</li> <li>- Capacità di carico delle risorse ambientali, in termini di presenze turistiche, a rischio diffuso</li> <li>- Procedure e tempi troppo lenti per l'installazione di impianti per energia verde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilità di risorse finanziarie comunitarie, nazionali e regionali;</li> <li>- Miglioramento delle procedure di controllo della qualità ambientale;</li> </ul>
ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Importanti strutture aeroportuali e portuali che fanno della Gallura la principale porta di ingresso della Sardegna</li> <li>- Accrescimento amministrativo, funzionale ed operativo del porto di Olbia</li> <li>- Incremento dei collegamenti fra la Gallura ed il territorio italiano e fra la Gallura e l'Europa</li> <li>- Incremento del trasporto <i>low-cost</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inadeguatezza dei collegamenti stradali interni (Olbia-Sassari; Olbia – Santa Teresa, Olbia – Tempio Pausania, Tempio Pausania – Arzachena, Olbia – Arzachena – Palau)</li> <li>- Inadeguatezza della rete ferroviaria per la circolazione di merci e persone</li> <li>- Elevata presenza di flussi veicolari da/verso i territori della rete, in particolare durante la stagione estiva e inadeguatezza di alcune tratte stradali agli standard geometrici di sicurezza previsti</li> <li>- Scarsa dotazione di servizi pubblici di trasporto da/verso i territori dei comuni interessati</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inaccessibilità del territorio sia per le persone sia per le merci</li> <li>- Crisi del sistema imprenditoriale, tutti i sistemi produttivi devono fare fronte ad un costo di trasporto elevatissimo che incide negativamente sui prezzi delle merci</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politiche per il potenziamento ed il completamento dei nodi infrastrutturali portuali, intermodali e aeroportuali, indispensabili per il conseguimento dell'integrazione, della diversione modale e della connessione alle reti europee</li> </ul>

