

PIANO
STRATEGICO
DELLA PROVINCIA
OLBIA TEMPIO

Documento
di Follow up



INDICE

| | |
|---|-----------|
| Premessa | 4 |
| 1 Il marchio d'area | 5 |
| 2 I tavoli tematici | 7 |
| 2.1 Tavolo "Agricoltura"..... | 8 |
| 2.1.1.1 Ambito..... | 8 |
| 2.1.1.2 Contesto di riferimento..... | 10 |
| 2.1.1.3 Riferimenti e Obiettivi del tavolo | 12 |
| 2.1.1.4 Soggetti da coinvolgere e ruolo previsto nell'ambito del tavolo | 13 |
| 2.1.2 I lavori del tavolo..... | 14 |
| 2.1.2.1 Partecipanti al tavolo | 14 |
| 2.1.2.2 Risultati emersi..... | 15 |
| 2.1.3 Linee di azione emerse dal tavolo..... | 16 |
| 2.2 Tavolo "Infrastrutture"..... | 18 |
| 2.2.1 Progettazione del tavolo..... | 18 |
| 2.2.1.1 Ambito..... | 18 |
| 2.2.1.2 Contesto di riferimento..... | 19 |
| 2.2.1.3 Riferimenti ed obiettivi del tavolo | 21 |
| 2.2.1.4 Soggetti da coinvolgere e ruolo previsto nell'ambito del tavolo | 23 |
| 2.2.2 I lavori del tavolo..... | 24 |
| 2.2.2.1 Partecipanti al tavolo | 24 |
| 2.2.2.2 Risultati emersi..... | 25 |
| 2.2.3 Linee di azione emerse dal tavolo..... | 26 |
| 2.3 Tavolo "Welfare"..... | 28 |
| 2.3.1 Progettazione del tavolo..... | 28 |
| 2.3.1.1 Ambito..... | 28 |
| 2.3.1.1 Contesto di riferimento | 29 |
| 2.3.1.2 Riferimenti e Obiettivi del tavolo | 33 |
| 2.3.1.3 Soggetti da coinvolgere e ruolo previsto nell'ambito del tavolo | 35 |
| 2.3.2 I lavori del tavolo..... | 36 |
| 2.3.2.1 Partecipanti al tavolo | 36 |
| 2.3.2.2 Risultati emersi..... | 37 |
| 2.3.3 Linee di azione emerse dal tavolo..... | 38 |
| 3 Indicazioni strategiche e possibili percorsi risolutivi comuni ai Tavoli | 40 |
| 3.1 Le potenziali azioni di sistema risultanti dai tavoli..... | 40 |
| 3.2 Valutazione di coerenza delle azioni emerse..... | 43 |
| 3.3 Contenuto delle azioni di sistema e spunti operativi per la prosecuzione | 44 |
| 3.3.1 Provincia WEB 2.0..... | 44 |
| 3.3.2 Polo formativo avio-nautico..... | 46 |
| 3.3.3 Rete della portualità turistica | 48 |
| 3.3.4 Assistenza 360..... | 50 |
| 3.3.5 Green-Accessibility..... | 52 |
| 3.3.6 Valorizzazione delle strutture agricole tradizionali..... | 54 |
| 3.3.7 Campagna "emozionale" delle produzioni vitivinicole galluresi..... | 56 |
| 3.3.8 Creazione di un sistema dei mercati locali..... | 58 |
| 4 I passi successivi | 60 |
| 4.1 Creazione di "tavoli di progetto"..... | 60 |

| | | |
|-----|--|-----------|
| 4.2 | <i>Prosecuzione dell'attività dei tavoli e avvio di nuovi tavoli</i> | <i>61</i> |
| 4.3 | <i>Prioritarizzazione delle azioni.....</i> | <i>62</i> |
| 4.4 | <i>Monitoraggio e valutazione dell'implementazione delle azioni.....</i> | <i>63</i> |

Premessa

All'interno del presente documento è descritta nel dettaglio la prima fase attuativa del Piano Strategico che si è sostanziata da una parte nella realizzazione di un'azione di sistema (la progettazione e la declinazione del marchio d'area della Provincia di Olbia-Tempio) così come prevista all'interno del Piano Strategico Provinciale e dall'altra nell'avvio di tre tavoli tematici.

Alla luce delle indicazioni pervenute dal Forum Strategico Provinciale, è emersa infatti la necessità di attivare nell'immediato i tavoli tematici di lavoro nei settori del welfare, delle infrastrutture e dell'agricoltura.

L'organizzare dei suddetti tavoli di lavoro riflette la necessità di avviare un dialogo ed un confronto stabile tra gli attori dei comparti interessati e l'Amministrazione Provinciale al fine di mantenere costante l'attenzione sulle criticità dei singoli settori, condividere know how e progetti dei singoli partecipanti al tavolo, organizzare iniziative comuni e partecipate.

La struttura dei tavoli è a geometria variabile: in fase di start-up, come descritto in dettaglio successivamente, è stato definito, cioè, il nucleo centrale dei partecipanti, scelti tra istituzioni, associazioni di categoria settoriali, enti di formazione e ricerca, CCIAA ed imprese, nucleo che potrà poi essere allargato, eventualmente, nelle fasi successive.

1 Il marchio d'area

Nel corso del processo di redazione del Piano Strategico, a più riprese è emersa la necessità di trovare elementi di integrazione e unitarietà che potessero accrescere l'identità territoriale e la percezione dell'appartenenza al territorio provinciale di determinati elementi caratterizzanti l'offerta locale. Tale criticità è risultata particolarmente sentita nel settore turistico, dove si contano numerose iniziative di promozione e comunicazione, slegate però da una vera e propria logica di sistema.

Per quanto riguarda la comunicazione delle eccellenze locali, è stata inoltre rilevata l'assenza di un elemento attraverso cui l'Amministrazione Provinciale potesse sviluppare un'azione di standardizzazione della qualità ed, allo stesso tempo, ricondurre determinate azioni di promozione territoriale (es.: eventi culturali) ad un unicum che facilitasse la consapevolezza da parte dell'utente del messaggio di una linea identitaria comune riconducibile all'intero territorio gallurese.

Con l'ideazione del marchio-logo provinciale la Provincia di Olbia-Tempio ha inteso quindi individuare un'immagine coordinata unitaria che potesse fungere da elemento portante della comunicazione per gli eventi di promozione turistica e culturale organizzati o patrocinati dall'Ente.

Tra le varie ipotesi di marchio presentate la Provincia di Olbia-Tempio ha scelto la seguente:



Concept del logo

Il layout grafico del logo va letto da due punti di vista: uno più vicino, l'altro più lontano.

Nell'insieme, quindi da lontano, i vari grafismi formano un sole stilizzato mentre più in particolare, quindi da vicino, sei spirali che ne costituiscono la sagoma circolare.

Il sole perché è una presenza fondamentale, che si accompagna a quella del mare, delle caldi estati sarde.

Le spirali invece si rifanno, in chiave puramente concettuale, ai lavori in filigrana, tra i prodotti di spicco dell'artigianato sardo.

In merito alla cromia sono state scelte tre tonalità pastello che rappresentano il giallo caldo del sole, il turchese del mare e lo smeraldo della terra.

Tutto questo, però, senza trascurare vivacità e solarità.

Il nuovo logo della Provincia di Olbia-Tempio è stato declinato sugli strumenti promocomunicazionali predisposti e distribuiti dalla Provincia nel corso dell'estate 2011.

2 I tavoli tematici

Il processo di realizzazione del PSP, come descritto nel documento di Piano, comporta la necessità di attuare una nuova forma di Governance per quanto attiene la fase attuativa e gestionale. Questa è orientata all'implementazione di forme di:

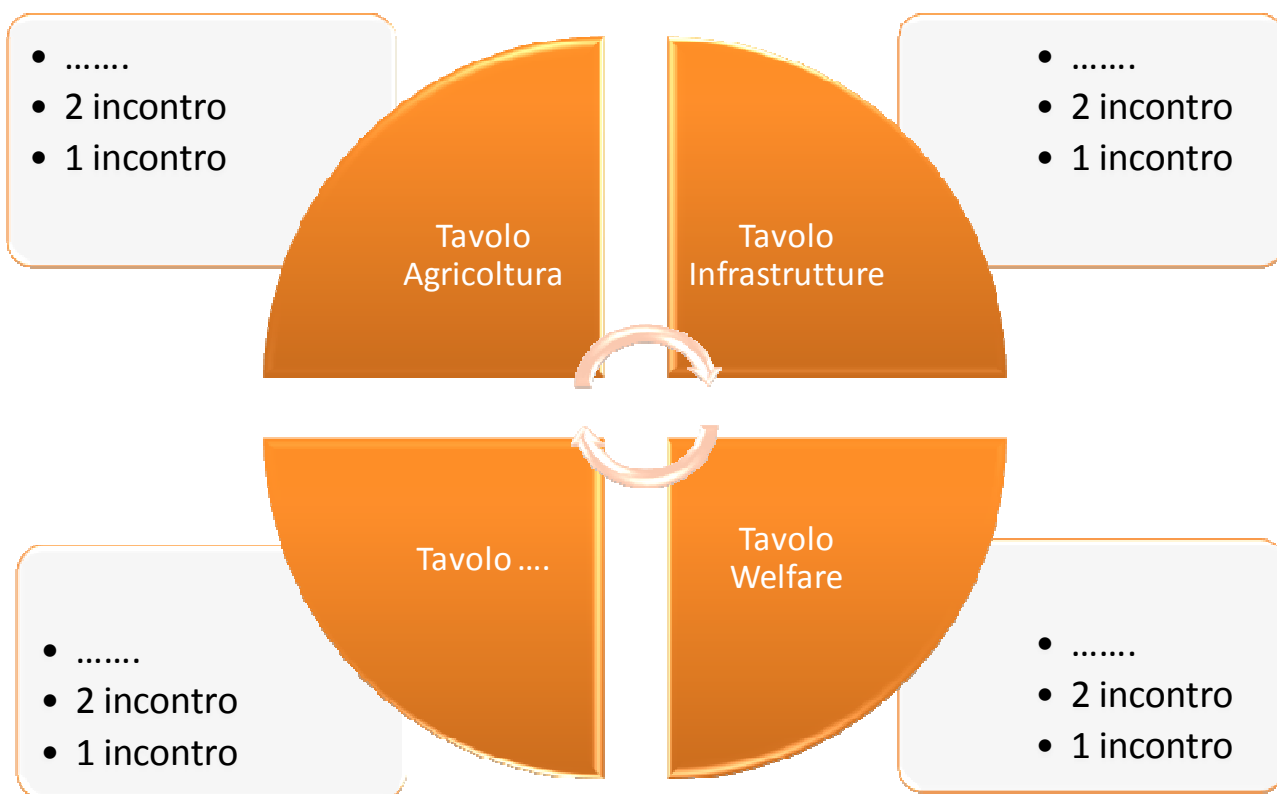
- **Integrazione**, definita come l'interdipendenza e l'interazione tra i diversi individui, imprese ed enti in una rete di conoscenze e relazioni finalizzata alla "gestione del territorio"
- **Partecipazione**, intesa come la creazione di un sistema decisionale basato sulla condivisione delle scelte tra le istituzioni e i soggetti privati tramite un organo di consultazione continua. Il passaggio da un approccio decisionale di tipo verticistico ad uno multilaterale impone l'esigenza di adottare strumenti e modalità di condivisione e consenso che si fondano sulle prassi concertative e negoziali. Lo spazio di operatività deve essere cercato sul terreno della concertazione, dell'accordo, della semplificazione, della paziente ricerca di denominatori comuni. Il coordinamento da parte del governo locale deve avvenire oltre che attraverso l'adesione a regole formali imposte ai singoli agenti, anche attraverso l'adozione di modelli di comportamento non formalizzati ma emergenti dallo stesso sviluppo delle interazioni tra gli agenti e condivisi attraverso un processo di apprendimento collettivo.
- **Comunicazione**, interpretata come la capacità di attivare un flusso informativo multilaterale che consenta un'azione di fertilizzazione del territorio (e quindi anche formativa). Tale azione è amplificata dalla possibilità di sfruttare le potenzialità degli strumenti della *Information and Communication Technology* (ITC) per fornire (ma anche ricevere) informazioni agli (dagli) attori, presenti e/o potenziali, e ai (dai) cittadini, sia per diffondere un'immagine unitaria dell'area sia per agevolare i processi decisionali.

Alla luce di tali premesse, l'attuazione del PSP passa per l'attivazione di una serie di tavoli di lavoro che rappresentano una diramazione settoriale del Forum Strategico all'interno dei quali gli attori dei comparti interessati possano avviare un dialogo stabile con l'Amministrazione Provinciale finalizzato a semplificare il raggiungimento degli obiettivi strategici attraverso:

- Mantenimento di una costante attenzione sulle criticità collegate al tema;
- condivisione di know-how e progetti ideati da singoli partecipanti al Tavolo
- ideazione di progetti e iniziative comuni (azioni di sistema);
- armonizzazione delle rispettive attività di pianificazione e progettazione

In particolare la Provincia di Olbia Tempio ha ritenuto di procedere prioritariamente con l'avvio di tre tavoli sui temi dell'agricoltura, delle infrastrutture e del welfare. La realizzazione di questi tavoli, si va ad inserire inoltre nel più vasto quadro di attuazione del Piano Strategico, che prevede l'attivazione di una cabina di regia che stimoli sia territorialmente che settorialmente la discussione e il confronto tra gli stakeholders per arrivare alla formulazione delle nuove azioni di sistema.

È importante sottolineare come l'attuazione del Piano non si esaurisca certo con l'attivazione di soli tre tavoli tematici, ne tantomeno l'individuazione delle azioni di sistema non possa scaturire solo da essi, quanto piuttosto derivi da un confronto e da una interazione continua tra questi ed altri che dovranno essere attivati sui principali ambiti evidenziati dal Piano Strategico, come illustrato dallo schema sottostante. Nondimeno dalle risultanze di questi, come descritto nei paragrafi successivi, è possibile evidenziare una prima serie di potenziali azioni di sistema che costituiranno base per i successivi incontri. Come previsto infatti nel documento di Piano, dovranno essere realizzati altri incontri sia relativamente ad altri settori, che di proseguimento di quelli già effettuati.



2.1 Tavolo “Agricoltura”

2.1.1.1 Ambito

Il comparto agricolo mostra elementi di debolezza: sempre più compresso dai paesi emergenti, dalla grande distribuzione, dall'allargamento dei Paesi dell'Unione, dalle tensioni legate alla volatilità dei prezzi e dei mercati.

La teoria che riteneva **parte debole** l'agricoltore perché sottoposto al cosiddetto doppio rischio (rischio di impresa e rischio atmosferico aggravato quest'ultimo dai cambiamenti climatici che sembra portino a erraticità e imprevedibilità del clima e quindi a maggiori possibilità di perdita delle produzioni per eventi eccezionali) oggi deve considerare che il medesimo soggetto è in ulteriore posizione di soggezione nel mercato globalizzato.

L'economia dell'agricoltura moderna sta infatti cambiando in fretta, in particolare i prezzi cambiano imprevedibilmente, basta guardare a quelli dei cereali negli ultimi tre-quattro anni. Il costo del cibo aumenta molto più che proporzionalmente rispetto alle capacità di spesa del consumatore medio.

In questo contesto, fare reddito in agricoltura diviene una scommessa. Una possibile risposta riguarda l'orientamento verso un agro-ecosistema complesso con più possibilità di reddito che, oltre a essere più produttivo, mette al riparo l'agricoltore/imprenditore da perdite di reddito totali. Inoltre, dal momento che per arginare la perdita di reddito gli agricoltori stanno cercando di accorciare la filiera, rivolgendosi in molti casi alla vendita diretta del loro prodotto, la consociazione di altre colture e/o allevamenti può rifornire il punto di vendita aziendale di ulteriori prodotti che, venduti al consumatore finale e quindi a prezzi interessanti, possono contribuire notevolmente al reddito dell'impresa agricola.

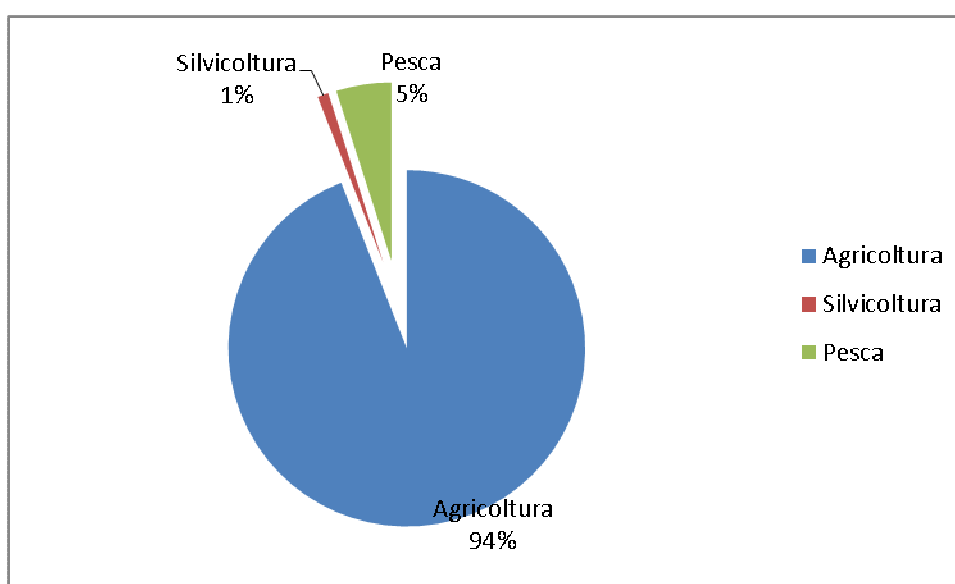
Si aggiungano infine le possibilità offerte dalle energie rinnovabili, sia per la diminuzione dei costi di produzione sia nei termini di produzione energetica che offre l'opportunità di conferire valore ai sottoprodotti della trasformazione, ai residui delle produzioni agricole e degli allevamenti (si pensi all'utilizzo delle colture marginali, alla produzione di energia dalle biomasse, etc.).

2.1.1.2 Contesto di riferimento

La struttura produttiva della Regione Sardegna conferisce al settore agricolo un peso consistente nell'economia di tutto il territorio. Da un'indagine effettuata sul sistema produttivo sardo¹, infatti, emerge che la quota del Valore Aggiunto² nel settore corrispondente al 3,6% (dato del 2005) risulta essere superiore rispetto alla quota nazionale, che invece era pari solo al 2,6%.

Prendendo come riferimento i dati elaborati dalla Regione Sardegna relativamente agli anni 2004-2005 sul Valore Aggiunto per sotto-settore di attività, si nota infatti come l'agricoltura malgrado abbia perso l'8,3% del VA in un anno, tuttavia non faccia registrare corrispondentemente una diminuzione degli addetti nel medesimo settore di attività.

Figura: Valore della produzione 2004 ai prezzi base 1999



Fonte: Transport Planning Service, Regione Autonoma della Sardegna

In termini assoluti le aziende agricole registrate nel 1900 sono state 99.962³ unità, tuttavia nel decennio 1999-2000 le stesse hanno subito una riduzione del 28,5%, e la provincia che ha registrato la flessione maggiore è proprio quella di Olbia-Tempio. In realtà nonostante il ruolo fondamentale che il settore agricolo ricopre nell'economia sarda, la produzione agricola presenta una tendenza alla riduzione, sia in termini di valore sia in termini di quantità, in tutte le province sarde ad eccezione di quella di Nuoro relativamente alla variazione positiva nel numero di aziende che allevano ovini (+11%), che ha registrato quindi una flessione minore nella totalità delle aziende agricole (-15,8%)⁴.

Nello specifico il settore dell'agricoltura nella Provincia di Olbia-Tempio è caratterizzato, infatti, da un'elevata qualità delle produzioni agricole locali, tuttavia l'eccessiva frammentazione aziendale e lo

¹ Transport Planning Service, Indagini finalizzate all'analisi economico territoriale e all'analisi della domanda di trasporto merci da e per la Sardegna. Regione Autonoma della Sardegna, pag.26. Settembre 2009.

² Per Valore Aggiunto (VA) a prezzi base si intende il saldo tra la produzione e i consumi intermedi, in cui la produzione è valutata al netto delle imposte e al lordo dei contributi ai prodotti ai prezzi base.

³ Transport Planning Service, cit. pag 33

⁴ Ibidem

scarso livello di specializzazione degli operatori del comparto fanno sì che il settore agricolo si presenti come scarsamente redditizio. Un altro elemento di criticità del settore è inoltre, la presenza di una rete infrastrutturale inadeguata che determina il prevalente isolamento delle aree più interne e l'aumento dei costi di trasporto e della distribuzione determinando quindi maggiori inefficienze del settore

La crescita della globalizzazione dei mercati e la conseguente maggiore concorrenza, inoltre, porta verso una sempre maggiore necessità di sviluppare azioni di marketing territoriale finalizzate a garantire una maggiore riconoscibilità e valorizzazione della tipicità dei prodotti locali sui mercati sia nazionali sia internazionali, al momento indebolita da una ancora non sufficiente cooperazione intra e intersettoriale nell'ottica di uno sviluppo di una multifunzionalità dell'azienda agricola.

Con particolare riferimento alla situazione della provincia di Olbia-Tempio le principali criticità e potenzialità relative al settore dell'agricoltura, così come risultanti dalla fase di analisi, sono riassumibili nella seguente matrice SWOT.

| TEMATICA | PUNTI DI FORZA (Strengths) | PUNTI DI DEBOLEZZA (Weakness) | MINACCE (Threats) | OPPORTUNITÀ (Opportunities) |
|-------------------------------|--|--|---|---|
| SETTORE AGRICOLO E ZOOTECNICO | <ul style="list-style-type: none"> - Elevata qualità delle produzioni agricole locali | <ul style="list-style-type: none"> - Scarsa redditività dell'attività agricola e zootecnica - Accelerazione dell'arretramento delle attività e delle iniziative imprenditoriali nel territorio - Accentuazione della polverizzazione aziendale - Inadeguate politiche di differenziazione e riconoscimento delle produzioni di eccellenza - Basso livello delle qualifiche professionali - Elevati costi per il trasporto e la distribuzione delle merci | <ul style="list-style-type: none"> - Inesistenza di una rete infrastrutturale adeguata - Isolamento delle aree più interne - Carente cooperazione tra comparto turistico e agroalimentare con conseguente incapacità di fare sistema | <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilità di risorse finanziarie comunitarie, nazionali e regionali - Politiche di sostegno (informazione e formazione) rivolte agli agricoltori |

2.1.1.3 Riferimenti e Obiettivi del tavolo

Per rispondere alle criticità e nel contempo cogliere le potenzialità espresse dal sistema, nonché a fronte delle politiche/azioni già individuate dai piani e programmi inerenti il tema ad oggi vigenti:

Il livello sovraordinato

- DUP 2007-2013
- POR FESR 2007-2013
- Programma di Sviluppo Rurale
- Programma regionale di sviluppo
- Piano di tutela delle acque

Il livello provinciale

- Piano provinciale di gestione rifiuti
- Piano urbanistico provinciale

Il livello sotto-ordinato

- PIT – Linea di intervento 1 Sistemi produttivi: sughero, granito, nautica, vitivinicolo
- PIT – Linea di intervento 3 Valorizzazione delle risorse delle aree interne

sono state individuate all'interno del Piano Strategico Provinciale le seguenti politiche prioritarie d'intervento:

- **azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti locali** incentivando l'adozione di certificazioni di qualità e valorizzandone nel contempo le tipicità;
- **la definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0** che consente specificatamente di valorizzare le produzioni locali recuperando nel contempo il legame con le proprie origini ed esaltando gusti, sapori tipici e tradizioni gastronomiche. In questa ottica adottare un approccio intersettoriale permette di rafforzare ulteriormente gli effetti positivi del contenimento dei prezzi, garantisce maggiori garanzie di freschezza e genuinità dei prodotti, riduce l'impatto ambientale per la quasi assenza di trasporto e di passaggio;
- **azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola** al fine di rendere il settore maggiormente multifunzionale incentivando la cooperazione con il comparto turistico e agroalimentare ed aumentare la redditività dell'attività agricola e zootecnica.

Il tavolo si propone quindi di approfondire le tematiche sopracitate, stimolando lo scambio ed il confronto tra i diversi soggetti coinvolti al fine sia di garantire una condivisa realizzazione degli interventi sia per suggerire soluzioni specifiche alle criticità del comparto. L'obiettivo principale del tavolo è dunque quello di incentivare una logica di cooperazione tra gli operatori sia a livello settoriale che intersettoriale (es.: attivazione di logiche di multifunzionalità nelle aziende agricole) ed in particolare di valorizzare le produzioni locali tramite politiche orientate al supporto della qualità e della riconoscibilità delle stesse.

2.1.1.4 Soggetti da coinvolgere e ruolo previsto nell'ambito del tavolo

Per assicurare il migliore funzionamento del tavolo in termini di confronto e capacità propositiva, si è scelto di contenere il numero dei partecipanti e invitare i soggetti di che avessero uno specifico ruolo nello sviluppo del tema. In particolare sono stati individuati:

- **Istituzioni**, con particolare riferimento ai settori, direzioni o dipartimenti inerenti il tema. In particolare sono stati individuati: l'Agenzia per l'attuazione dei programmi regionali in campo agricolo e per lo sviluppo rurale (LAORE); la Camera di Commercio di Sassari; la PROMOCAMERA di Sassari. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - supporto per la verifica di fattibilità delle proposte emerse dal tavolo grazie alla conoscenza puntuale della situazione e alla forte competenza specifica;
 - possibilità immediata di verifica coerenza tra le proposte emerse dal tavolo con la pianificazione vigente;
 - condivisione di eventuali politiche/programmi/progetti in atto ancora non conosciuti o divulgati sufficientemente.
- **Organizzazioni sindacali**, con riferimento alle rappresentanze locali delle principali organizzazioni nazionali. In particolare sono stati individuati: CGIL, CISL, UIL, UGL. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - rappresentazione delle principali criticità del settore in termini di ricadute occupazionali;
 - confronto con le rappresentanze istituzionali per l'individuazione di soluzioni specifiche;
- **Associazioni di categoria**, con particolare riferimento ai settori, direzioni o dipartimenti inerenti il tema. In particolare sono stati individuati: la Federazione Provinciale COLDIRETTI Gallura; la Confederazione Italiana Agricoltori (CIA); la Confederazione Produttori Agricoli di Sassari (COPAGRI); la Confagricoltura di Sassari e Olbia-Tempio; l'Associazione Regionale Allevatori della Sede di Sassari (ARA); la Società Cooperativa GEMMASUD Mediterranea. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - Supporto per l'individuazione delle singole problematiche ed esigenze relative ai singoli settori d'interesse
 - Condivisione di eventuali progetti/iniziative già in atto e/o già realizzati nei singoli settori d'interesse

2.1.2 I lavori del tavolo

Il tavolo relativo alla tematica della "AGRICOLTURA" si è svolto ad Olbia il 27/05/2011, nella sede della Provincia di Olbia Tempio dalle ore 10:00 alle ore 13.30.

Il tavolo è stato condotto secondo una metodologia partecipata di interazione basata sull'intervento di tutti i singoli soggetti intervenuti basato su un ragionamento che avesse come fulcro 4 temi principali riguardanti il tema in oggetto: Fattori critici, Obiettivi di sviluppo, Idee/Progetti, Attori da coinvolgere.

2.1.2.1 Partecipanti al tavolo

Sono intervenuti al tavolo:

| Nome | Cognome | Ente |
|--------------|-----------|-----------------------|
| Vittori | Cadau | Piantas |
| Pietro | Delogu | Copagri |
| Italo | Gudelmoni | LAORE Olbia |
| Rolando | Lambroni | AIC SS |
| Giovanna | Lutru | AIC Olbia |
| Marco | Marrone | Coldiretti Gallura |
| Gian Piero | Meloni | ARAS |
| Paolo | Oppia | ARAS |
| Marco | Pessini | Gemmasud Mediterranea |
| Maria Grazia | Pinna | Camera di Commercio |
| Davide | Puddu | LAORE Tempio |
| Francesco | Serra | AIC Olbia |

2.1.2.2 Risultati emersi

Fattori critici

- Infrastrutture carenti
- Poca visibilità delle eccellenze agricole
- Commercializzazione esterna
- Pochi galluresi
- Stazzo come elemento unico (stazzo-ovile)

Obiettivi di sviluppo

- Rendere redditizia la certificazione
- Valorizzazione turistica
- Aggregazione imprenditori per azioni comuni
- Filiera corta
- Partire dal prodotto
- Recupero culture abbandonate
- Politica urbanistica per attivare/facilitare le relazioni agro-urbe
- Ripopolamento territori rurali
- Politiche di rientro – Appetibilità Territori

Progetti

- Campagna amica (di CIA e ConfAgr)
- Campagna emozionale vino
- Sistema mercati locali – corner shop virtual
- LAORE: Albo fornitori per agriturismi
- Censimento funzionale degli stazzi
- Azioni di co-marketing tra le imprese agricole e le imprese turistiche

Attori Chiave

- Comuni
- Provincia

2.1.3 Linee di azione emerse dal tavolo

Dalla riorganizzazione delle informazioni emerse durante la discussione, sistematizzate nell'elenco precedente, sono risultate le seguenti potenziali azioni di sistema:

- **Marketing per la valorizzazione delle produzioni vitivinicole:** l'obiettivo della valorizzazione delle produzioni locali mediante l'individuazione di politiche orientate al supporto della qualità e della riconoscibilità del prodotto può essere raggiunto e perseguito attraverso l'organizzazione di una attenta attività di marketing territoriale al fine garantire in maniera congiunta e coordinata sia la commercializzazione e sia la valorizzazione della tipicità delle produzioni territoriali di qualità. Nel caso specifico del vino gallurese, questo sta diventando sempre più riconoscibile sui mercati nazionali ed internazionali ed in quest'ottica quindi s'inseriscono le promozione delle attività di marketing e di comunicazione al fine di incentivare e garantire una sua sempre maggiore riconoscibilità e valorizzazione non solo locale ma soprattutto nazionale ed internazionale.
- **Promozione della filiera corta:** questo particolare tipo di commercio che permette ai consumatori di acquistare generi alimentari direttamente dai produttori; mettendo in primo piano il rapporto diretto fra chi produce e chi consuma permette la realizzazione sia di importanti vantaggi di tipo socio-economici sia di vantaggi in termini di riduzione di impatto ambientale. Il ricorso a forme di Green Economy rappresenta infatti uno degli obiettivi qualificanti dell'azione della Provincia di Olbia-Tempio. La definizione di un sistema per filiere intersettoriali a Km 0, infatti, determina la riduzione dei passaggi del sistema di distribuzione tradizionale quali il confezionamento, l'imballaggio e il trasporto, procedure che comportano inquinamento e sovrapprezzo; favorisce l'opportunità di un confronto diretto con il produttore che riesce a vendere prodotti unici e biologici ed infine rafforza il legame con il territorio, garantendo il rispetto ambientale e promuovendo la qualità e la tipicità dei prodotti.
- **Inserimento delle produzioni tipiche nei circuiti di offerta turistica (alberghiero-ristorativa):** la valorizzazione delle produzioni locali deve necessariamente essere supportata da una gestione uniforme e coordinata delle politiche turistiche. L'inserimento delle produzioni locali nei circuiti dell'offerta turistica determina un sempre maggiore coinvolgimento attivo di tutti gli operatori economici e turistici alla creazione e promozione del prodotto turistico locale. In particolare si fa riferimento alle strutture ricettive, alberghi, ristoranti tipici, enoteche, negozi di artigiani etc.
- **Adozione di sistemi di certificazione per l'ampliamento del mercato:** la crescente globalizzazione dei mercati e la crescente concorrenza a livello sia internazionale sia nazionale dei mercati determina la necessità di individuare certificazioni di qualità dei prodotti al fine non solo di essere riconoscibile sul mercato globale ma soprattutto di estendere i confini della loro commercializzazione.
- **Miglioramento delle infrastrutture (idriche, energetiche e di accesso) per l'agricoltura:** l'inadeguatezza infrastrutturale del settore agricolo sia per quanto riguarda il rifornimento idrico ed energetico sia per quanto riguarda la carenza delle infrastrutture di accesso all'acqua determina la necessità di individuare azioni di miglioramento e potenziamento di tutte le infrastrutture del comparto per garantire una maggiore efficienza del settore e una riduzione dei costi.
- **Recupero funzionale degli stazzi:** il recupero degli stazzi, quali insediamenti rurali tipici della Gallura e fortemente identitari del territorio, è finalizzato ad una loro rifunzionalizzazione in un ottica di una loro maggiore riconoscibilità e valorizzazione. L'obiettivo è quello di creare un circuito degli stazzi all'interno del quale creare veri e propri percorsi culturali, ad esempio, attraverso la creazione, al loro interno, di musei, fattorie didattiche, centri di ricerca culturale, promozione delle produzioni tipiche.

Di seguito viene riportata la matrice che mette in relazione i risultati emersi dal tavolo con le linee di azione individuati

| | | Marketing per la valorizzazione delle produzioni vitivinicole | Promozione della filiera corta | Inserimento delle produzioni tipiche nei circuiti di offerta turistica (alberghiero-ristorativa) | Adozione di sistemi di certificazione per l'ampliamento del mercato | Miglioramento delle infrastrutture (idriche, energetiche e di accesso) per l'agricoltura | Recupero funzionale degli stazzi |
|------------------------------|--|---|--------------------------------|--|---|--|----------------------------------|
| FATTORI CRITICI | Infrastrutture carenti | | | | | | |
| | Foca visibilità delle eccellenze agricole | | | | | | |
| | Commercializzazione esterna | | | | | | |
| | Fochi Galluresi | | | | | | |
| | Stazzo come elemento unico (stazzo-ovile) | | | | | | |
| OBIETTIVI DI SVILUPPO | Rendere redditizia la certificazione | | | | | | |
| | Valorizzazione turistica | | | | | | |
| | Aggregazione imprenditori per azioni comuni | | | | | | |
| | Filiera corta | | | | | | |
| | Partire dal prodotto | | | | | | |
| | Recupero culture abbandonate | | | | | | |
| | Politica Urbanistica per attivare/facilitare le relazioni agro-urbe | | | | | | |
| | Ripopolamento territori rurali | | | | | | |
| PROGETTI | Politiche di rientro-Appetibilità Territori | | | | | | |
| | Campagna Amica (di CIA e ConfAgr) | | | | | | |
| | Campagna emozionale vino | | | | | | |
| | Sistema mercati locali-corner-shop-virtual) | | | | | | |
| | LACREAlbo fornitori per agriturismi | | | | | | |
| | Censimento funzionale degli Stazzi | | | | | | |
| ATTORI CHIAVE | Azioni di co-marketing tra le imprese agricole e le imprese turistiche | | | | | | |
| | Comuni | | | | | | |
| | Province | | | | | | |

2.2 Tavolo "Infrastrutture"

2.2.1 Progettazione del tavolo

2.2.1.1 Ambito

L'importanza delle infrastrutture per lo sviluppo è amplificato nella società contemporanea da una rapida ristrutturazione tecnologica che produce importanti effetti sulle economie delle città: aumento dell'accesso ai mercati globali, intensificazione della concorrenza a livello locale, declino dei tradizionali processi produttivi, emergere nelle aree urbane di un secondo processo di "de-industrializzazione". Risulta altresì vero che le regioni con un migliore accesso alle fonti delle materie prime e ai mercati, *ceteris paribus*, sono più produttive, più competitive e quindi di maggior successo rispetto a quelle più remote (Eures, 2000; Linneker, 1997; Biehl, 1991), fatto che rende l'investimento nelle infrastrutture per l'accessibilità un elemento necessario, per quanto non sufficiente, per la crescita e lo sviluppo.

Proprio in questa ottica le infrastrutture diventano una misura di competitività ancor più se si guarda al nuovo scenario europeo - risultante dal processo di integrazione economica, prima con il completamento del mercato unico (che ha sollecitato la rimozione delle barriere alla mobilità del lavoro e materie prime) e, successivamente, con il varo dell'unione monetaria (che ha implicato una grande mobilità dei capitali) - caratterizzato da condizioni più competitive rispetto al passato.

In questo nuovo contesto, ogni economia locale della UE è esposto a una grande competizione, non solo nella fornitura di prodotti, ma anche nella fornitura di fattori di localizzazione per le attività produttive. Per le regioni europee economicamente deboli e, in particolare, per quelle più svantaggiate a causa della mancanza di infrastrutture e servizi (ad es. il Sud Italia), aumenta il rischio di soccombere nella competizione per l'attrazione di IDE (Investimenti Diretti Esteri). Aumenta anche il rischio di perdere una parte delle proprie risorse imprenditoriali e di investimento a beneficio di aree più avanzate, favorite dalla presenza di "economie esterne" collegate alla potenziale agglomerazione di fattori cumulativi, o, comunque, a beneficio di regioni in grado di assicurare alle imprese il raggiungimento di un migliore equilibrio tra costi e benefici.

2.2.1.2 Contesto di riferimento

Il livello di accessibilità alle principali infrastrutture di collegamento costituisce un elemento essenziale non solo per individuare le aree a maggiore accessibilità nel territorio, ma soprattutto perché permette di stabilire dove si è concentrato, e presumibilmente continuerà a concentrarsi, lo sviluppo del sistema imprenditoriale sardo. Infatti una delle difficoltà maggiormente sentite dagli operatori economici regionali è rappresentato dalla lontananza delle imprese dal sistema portuale e aeroportuale regionale⁵.

In Sardegna la rete delle strade statali, regionali e provinciali ha un'estensione di circa 8.458 km, non sono presenti autostrade e la viabilità di competenza comunale è di circa 40.460 Km⁶. Come evidenziato dalle indagini svolte dalla Regione Sarda, l'indice di dotazione infrastrutturale km di strade/kmq di superficie territoriale, evidenzia un deficit infrastrutturale dell'intero territorio regionale e da questo punto di vista la Regione Sardegna si trova al penultimo posto in Italia, davanti solo alla Val D'Aosta, con un indice per le strade regionali e provinciali di 21,4.

Figura: Consistenza rete stradale

| REGIONE | STRADE Km | | |
|---------------------------|---------------------|-------------------------------------|------------|
| | Regioni e provincie | Altre Strade di interesse nazionale | Autostrade |
| Sardegna | 5.417 | 3.041 | 0 |
| Italia Meridionale | 56.530 | 13.885 | 2.101 |
| Italia | 143.545 | 21.524 | 6.554 |

Fonte: Sardegna Statistiche

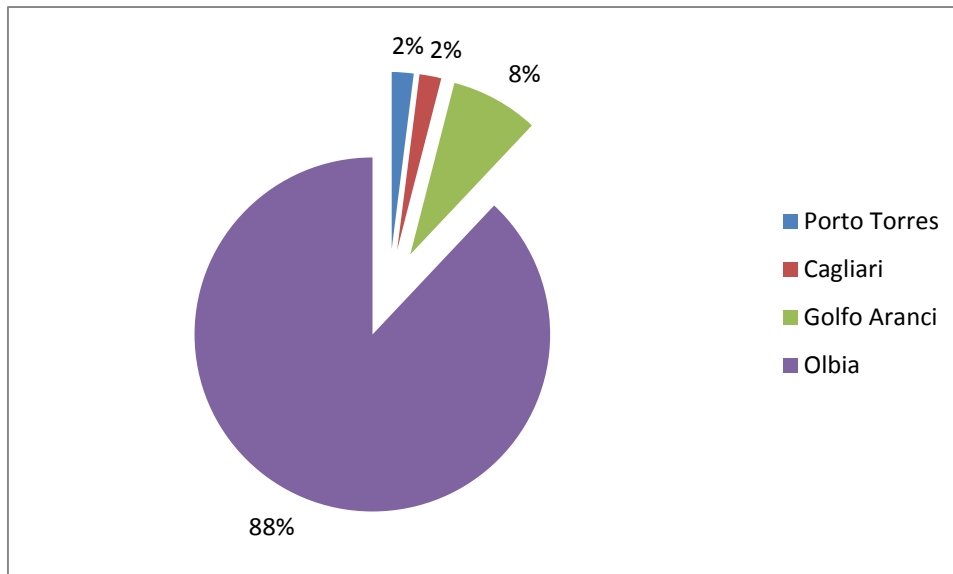
Per quanto riguarda il sistema portuale sardo, costituito principalmente dai porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax anche questo presenta elementi di criticità. In particolare è stato rilevato che la quasi totalità dei territori provinciali impiega per raggiungere il porto più vicino, un tempo superiore ad un'ora e mezza, e talvolta superiore anche a due ore. Questo, causato principalmente dal fatto che i porti principali sono concentrati a nord e a sud della Sardegna, determina un'inefficienza del settore infrastrutturale di tutta la Regione.

In particolare il Porto di Olbia rappresenta il principale porto di arrivo delle merci in Sardegna nella Provincia di Olbia-Tempio, così come viene mostrato nella figura sottostante.

⁵ Transport Planning Services, cit. pag 83.

⁶ Ibidem

Figura: Porti di arrivo in Sardegna della merce destinata alla Provincia di Olbia-Tempio



Fonte: Transport Planning Service, Regione Autonoma della Sardegna

Anche la rete infrastrutturale ferroviaria Sarda gestita da due differenti operatori, quali Trenitalia e Ferrovie della Sardegna mostra criticità e debolezze. Questa si sviluppa per circa 1.100Km, tuttavia non è elettrificata e solo il 4% è a doppio binario. Infatti la spedizione e l'arrivo dei trasporti delle merci nelle Ferrovie dello Stato avviene esclusivamente nei 17 scali abilitati al traffico delle merci di cui solo 14 stazioni sono operative tutto l'anno mentre tre sono stagionali.

Nel caso specifico della Provincia di Olbia-Tempio, la presenza di importanti strutture aeroportuali e portuali, che fanno della Gallura la principale porta di ingresso della Sardegna, si accompagna all'inadeguatezza dei collegamenti stradali interni (Olbia-Sassari; Olbia-Santa Teresa, Olbia-Tempio Pausania etc) e della rete ferroviaria per la circolazione di merci e persone. Questo determina la necessità di elaborare azioni di potenziamento e completamento delle reti e dei nodi infrastrutturali indispensabili per garantire una maggiore permeabilità e quindi attrattività del territorio. Tale situazione trova un'ulteriore criticità nel periodo estivo caratterizzato da fenomeni di congestionamento, e quindi di maggiore pericolosità (dovuta all'inadeguatezza di alcune tratte stradali), determinati anche dalla scarsa dotazione di servizi pubblici di trasporto.

L'analisi della situazione del sistema delle infrastrutture nella Provincia di Olbia-Tempio, svolta nelle fasi preliminari di redazione del Piano Strategico Provinciale viene di seguito riproposta secondo una rappresentazione sintetica tramite una matrice SWOT.

| TEMATICA | PUNTI DI FORZA (Strengths) | PUNTI DI DEBOLEZZA (Weakness) | MINACCE (Threats) | OPPORTUNITÀ (Opportunities) |
|--------------------------|---|--|---|---|
| ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ | <ul style="list-style-type: none"> - Importanti strutture aeroportuali e portuali che fanno della Gallura la principale porta di ingresso della Sardegna - Accrescimento amministrativo, funzionale ed operativo del porto di Olbia - Incremento dei collegamenti fra la Gallura ed il territorio italiano e fra la Gallura e l'Europa - Incremento del trasporto <i>low-cost</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Inadeguatezza dei collegamenti stradali interni (Olbia-Sassari; Olbia – Santa Teresa, Olbia – Tempio Pausania, Tempio Pausania – Arzachena, Olbia – Arzachena – Palau) - Inadeguatezza della rete ferroviaria per la circolazione di merci e persone - 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 - Scarsa dotazione di servizi pubblici di trasporto da/verso i territori dei comuni interessati | <ul style="list-style-type: none"> - Inaccessibilità del territorio sia per le persone sia per le merci - Crisi del sistema imprenditoriale, tutti i sistemi produttivi devono fare fronte ad un costo trasporto elevatissimo che incide negativamente sui prezzi delle merci | <ul style="list-style-type: none"> - 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 |

2.2.1.3 Riferimenti ed obiettivi del tavolo

Per rispondere alle criticità e nel contempo cogliere le potenzialità espresse dal sistema, nonché a fronte delle politiche/azioni già individuate dai piani e programmi inerenti il tema ad oggi vigenti:

- livello sovraordinato
 - DUP 2007-2013
 - POR FESR 2007-2013
 - Programma di sviluppo rurale
 - Programma regionale di sviluppo
 - Piano regionale dei trasporti
- livello provinciale
 - Il Piano urbanistico provinciale

- Piano operativo triennale 2009 - 2011 dell'Autorità Portuale di Olbia-Golfo Aranci

sono state individuate all'interno del Piano Strategico Provinciale le seguenti politiche prioritarie d'intervento:

- **implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità** al fine di migliorare e rendere più fruibili sia nei confronti dei flussi turistici sia nei confronti della popolazione residente, tutti gli strumenti connessi al sistema informativo stradale (ad esempio sistemazione ed adeguamento della segnaletica, creazione di sistemi di info mobilità);
- **rafforzamento e la messa a sistema degli hub di traffico** (aereoportuale, ferroviario, navale) con le principali arterie di collegamento al fine non solo di garantire una loro adeguata integrazione, ma soprattutto di favorire il loro collegamento con il sistema di traffico di livello secondario;
- stimolare una **logica di intermodalità** affinché i diversi hub possano essere considerati non separati e indipendenti gli uni dagli altri, ma facenti parte di un unico sistema coordinato ed efficiente. Le analisi effettuate, confermate dall'esito degli incontri svolti con gli operatori di settore, hanno evidenziato la mancanza di competenze specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica che siano in grado di rispondere alle esigenze del mercato;
- **promuovere ed incentivare azioni formative continue**, considerata la presenza nell'area di realtà imprenditoriali particolarmente rilevanti, nonché le potenzialità di sviluppo, al fine di valorizzare e rendere più competitive le risorse umane locali garantendo nel contempo un'elevata qualità dei servizi.
- **riorganizzazione del sistema del servizio pubblico** su tutto il territorio provinciale (che appare inadeguato e poco efficiente) tramite ad esempio un suo potenziamento in termini quantitativi, un coordinamento delle frequenze e l'implementazione di strumenti quali la valutazione di efficienza e l'adozione di strumenti di valutazione quali ad esempio la customer satisfaction.

Il tavolo si propone quindi di approfondire le tematiche sopracitate, stimolando gli interventi sia per integrare le analisi svolte, sia per suggerire soluzioni specifiche, avendo come fine il miglioramento del sistema di trasporto e dei collegamenti (stradali e non) della Provincia per garantire una maggiore integrazione della diverse modalità di trasporto e quindi un migliore servizio sia della popolazione residente sia dei flussi turistici in entrata e uscita dal territorio.

2.2.1.4 Soggetti da coinvolgere e ruolo previsto nell'ambito del tavolo

Per assicurare il migliore funzionamento del tavolo in termini di confronto e capacità propositiva, si è scelto di contenere il numero dei partecipanti e invitare i soggetti di che avessero uno specifico ruolo nello sviluppo del tema. In particolare sono stati individuati:

- **Istituzioni**, con particolare riferimento ai settori, direzioni o dipartimenti inerenti il tema. In particolare sono stati individuati: ANAS, Direzione Regionale Trasporti, Settore Viabilità della Provincia di Olbia-Tempio, Autorità portuale di Olbia –Golfo Aranci, Dipartimento Trasporti Università di Cagliari. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - supporto per la verifica di fattibilità delle proposte emerse dal tavolo grazie alla conoscenza puntuale della situazione e alla forte competenza specifica;
 - possibilità immediata di verifica coerenza tra le proposte emerse dal tavolo con la pianificazione vigente;
 - condivisione di eventuali politiche/programmi/progetti in atto ancora non conosciuti o divulgati sufficientemente.
- **Organizzazioni sindacali**, con riferimento alle rappresentanze locali delle principali organizzazioni nazionali. In particolare sono stati individuati: CGIL, CISL, UIL, UGL. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - rappresentazione delle principali criticità del settore in termini di ricadute occupazionali;
 - confronto con le rappresentanze istituzionali per l'individuazione di soluzioni specifiche;
- **Soggetti privati**, con particolare riferimento ai protagonisti principali nella gestione degli hub di traffico, piuttosto che nell'erogazione di servizi di trasporto. In particolare sono stati individuati: GEASAR S.p.A., Meridiana S.p.A., CINES. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - condivisione delle proprie politiche di offerta a breve e medio termine;
 - rappresentazione puntuale della domanda e dei flussi di traffico.

2.2.2 I lavori del tavolo

Il tavolo relativo alla tematica delle "INFRASTRUTTURE" si è svolto ad Olbia il 06/06/2011, nella sede della Provincia di Olbia Tempio dalle ore 10:00 alle ore 13.30.

Il tavolo è stato condotto secondo una metodologia partecipata di interazione basata sull'intervento di tutti i singoli soggetti intervenuti basato su un ragionamento che avesse come fulcro 4 temi principali riguardanti il tema in oggetto: Fattori critici, Obiettivi di sviluppo, Idee/Progetti, Attori da coinvolgere.

2.2.2.1 Partecipanti al tavolo

Sono intervenuti al tavolo:

| Nome | Cognome | Ente |
|-----------|-------------|---------------------------------|
| Roberto | Bertuccelli | Autorità Portuale Nord Sardegna |
| Elisa | Boi | Anas SpA |
| Marco | Carlino | Provincia di Olbia-Tempio |
| Salvatore | Cogoni | RAS Trasporti |
| Antonella | Deriu | Provincia di Olbia-Tempio |
| Cristiana | Farci | RAS Trasporti |
| Mirko | Idili | CISL |
| Marianna | Melis | Provincia di Olbia-Tempio |
| Giancarlo | Palanghia | CGIL |
| Silvio | Pes | Geasar – Aeroporto Olbia |
| Fabio | Spano | CGIL |
| Sandro | Urru | Anas SpA |
| Antonio | Usai | RAS Trasporti |

2.2.2.2 Risultati emersi

Fattori critici

- Mancanza offerta qualificata per la nautica da diporto
- Incremento dei passeggeri senza auto
- Reperimento delle risorse economiche
- Stagionalità
- Informazione (segnaletica)
- Mancato riconoscimento dello status di insularità (costi pedaggio ed energetici)
- 400 Km di linea ferroviaria turistica (trenino verde) poco valorizzata

Obiettivi di sviluppo

- Intermodalità
- Destagionalizzazione (nuovo modello turistico)
- Superare la gestione del solo approdo
- Integrare la dotazione infrastrutturale con una formazione specialistica di alto livello

Progetti

- Miglioramento della segnaletica
- Messa a sistema degli hub infrastrutturali
- Costruzione di matrici di O/D (origine destinazione)
- Istituzione di un osservatorio sulla portualità turistica
- Collegamento porto-aeroporto di Olbia su ferro
- Costruzione della metropolitana di superficie
- Istituzione di un polo formativo nautica-aeronautica di alta specializzazione
- Cartelloni informativi nei centri abitati (informazioni sulla viabilità per limitare la congestione)
- Accordi con i produttori per aggiornamento delle mappe dei GPS nei porti e nell'aeroporto in appositi info-point
- Creazione di un sistema di infomobilità per la gestione del congestionamento
- Valorizzazione del trenino verde e collegamento con le altre infrastrutture
- Riconoscimento dello status di insularità per l'azzeramento del pedaggio merci e dei costi energetici
- Coordinamento e miglioramento (incremento delle frequenze e qualità) dei vari sistemi di trasporto pubblico
- Allargamento pista aeroporto
- Incremento dei livelli di sicurezza nelle infrastrutture viarie su gomma (sicurezza, segnaletica)

Attori chiave

- Comuni
- Regione
- Province (fare sistema)
- Produttori software GPS

2.2.3 Linee di azione emerse dal tavolo

Dalla riorganizzazione delle informazioni emerse durante la discussione, sistematizzate nell'elenco precedente, sono emerse le seguenti linee di azione:

- **Creazione di un polo formativo integrato (avio-nautico) di alta specializzazione** in quanto il sistema aeroportuale provinciale è considerato come un sistema di eccellenza dell'economia gallurese. Tuttavia la carenza in questi due settori di competenze specialistiche e di alta professionalità ha fatto emergere la volontà di strutturare un'offerta formativa in grado di innalzare il livello di qualità delle risorse umane a disposizione e rispondere quindi in maniera più adeguata alle esigenze del mercato. In questa ottica s'inserisce quindi la proposta di creare di un polo formativo integrato tra i due settori al fine sia di migliorare la qualità dei servizi sia di rendere più competitive le risorse locali.
- **Integrazione dei sistemi di trasporto pubblico per la valorizzazione delle risorse interne:** la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico diventa fondamentale per quanto riguarda il miglioramento dei servizi messi a disposizione sia dei flussi turistici in entrata ed in uscita dal territorio sia nei confronti di tutta la popolazione. In questo senso si propone il potenziamento del servizio in un ottica di maggiore integrazione a coordinamento che permetta una maggiore valorizzazione delle risorse interne di tutto il territorio.
- **Utilizzo delle nuove tecnologie per migliorare la gestione dei porti turistici** al fine di garantire e mantenere la notorietà a livello internazionale dell'immagine della Costa Smeralda è emersa, anche in un ottica di sostenibilità ambientale, la necessità di migliorare la gestione dei porti turistici, in particolare attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie che permettano un migliore coordinamento ed una maggiore efficienza nella gestione del servizio portuale. In particolare si fa riferimento all'utilizzo dei sistemi della comunicazione "virtuale" quali per esempio le prenotazioni e gli attracchi e/o l'utilizzo delle boe intelligenti.
- **Valorizzazione delle stazioni del trenino verde** come punti di accesso al territorio e come elementi di tipicità caratteristica del territorio. La loro valorizzazione è garantita incentivando la loro integrazione con le attività di promozione turistica locale, per esempio mediante la creazione all'interno delle stazioni di info point turistici locali, o mediante la promozione del utilizzo del trenino verde in alternativa o in maniera complementare ai trasporti pubblici locali e/o trasporti privati in un ottica di sostenibilità ambientale.
- **Miglioramento della comunicazione "immateriale"** tramite la cartellonistica per info mobilità, la segnaletica, l'update dei GPS nei punti di accesso al territorio al fine di migliorare e rendere più fruibili i servizi di informazione e dei collegamenti stradali sia nei confronti della popolazione residente sia nei confronti dei flussi turistici in entrata e uscita dal territorio
- **Adeguamento e/o completamento della rete viaria principale**, sia con riferimento alla costruzione di tratte mancanti per rendere la rete "completa" quanto piuttosto all'adeguamento di alcune tratte in relazione all'effettivo volume di traffico, sia per quanto riguarda lo stato manutentivo che viene segnalato come carente e bisognoso di interventi volti in particolare ad aumentare il livello di sicurezza delle strade.

Di seguito viene riportata la matrice che mette in relazione i risultati emersi dal tavolo con le linee di azione individuate

| | | LINEE DI AZIONE EMERSE | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|---|--|
| | | Creazione di un polo formativo integrato (avio-nautico) di alta specializzazione | Integrazione dei sistemi di trasporto pubblico per la valorizzazione delle risorse interne | Utilizzo delle nuove tecnologie per migliorare la gestione dei porti turistici | Valorizzazione delle stazioni del Trenino Verde | Miglioramento della comunicazione "immateriale" | Adeguamento e/o completamento della rete viaria principale |
| FATTORI CRITICI | Mancanza offerta qualificata per la nautica da diporto | | | | | | |
| | Incremento dei passeggeri senza auto | | | | | | |
| | Reperimento delle risorse economiche | | | | | | |
| | Stagionalità | | | | | | |
| | Informazione (segnalatica) | | | | | | |
| | Mercato riconoscimento dello status di insularità (costi pedaggi ed energetici) | | | | | | |
| | 400 Km di linea ferroviaria turistica (Trenino Verde) poco valorizzata | | | | | | |
| OBIETTIVI DI SVILUPPO | Intermodalità | | | | | | |
| | Destagionalizzazione (nuovo modello turistico) | | | | | | |
| | Superare la gestione del solo approdo | | | | | | |
| | Integrare la dotazione infrastrutturale con una formazione specialistica di alto livello | | | | | | |
| PROGETTI | Miglioramento della segnalatica | | | | | | |
| | Messa a sistema degli hub infrastrutturali | | | | | | |
| | Costruzione di matrici OD (Origine e destinazione) | | | | | | |
| | Istituzione di un osservatorio sulla portualità turistica | | | | | | |
| | Collegamento porto-aeroporto di Olbia su ferro | | | | | | |
| | Costruzione della metropolitana di superficie | | | | | | |
| | Istituzione di un polo formativo nautico-aeronautico di alta specializzazione | | | | | | |
| | Cartelloni informativi nei centri abitati (informazioni sulla viabilità per limitare la congestione) | | | | | | |
| | Accordi con i produttori per aggiornamento delle mappe dei GPS nei porti e nell'aeroporto in appositi info-point | | | | | | |
| | Creazione di un sistema di informabilità per la gestione del congestionamento | | | | | | |
| | Valorizzazione del Trenino Verde e collegamento con le altre infrastrutture | | | | | | |
| | Coordonamento e miglioramento (incremento delle frequenze e qualità dei vari sistemi di trasporto pubblico) | | | | | | |
| | Allargamento pista aeroporto | | | | | | |
| Incremento dei livelli di sicurezza nelle infrastrutture varie su gomma (sicurezza, segnalatica) | | | | | | | |
| ATTORI CHIAVE | Comuni | | | | | | |
| | Regione | | | | | | |
| | Province (fare sistema) | | | | | | |
| | Produttore software GPS | | | | | | |

2.3 Tavolo “Welfare”

2.3.1 Progettazione del tavolo

2.3.1.1 Ambito

Le policy per il welfare costituiscono una materia vasta e complessa in grado di originare spesso un dibattito molto sentito dovuto in particolar modo alle numerose tematiche che ad esso si ricollegano. Il concetto di welfare (o benessere), attiene infatti al raggiungimento di dignitosi livelli di qualità della vita per tutti i cittadini, riducendo le disuguaglianze, assicurando pari opportunità occupazionali, abitative, di salute e crescita personale. Le tematiche a cui si ricollega spaziano dunque dall'assistenza (sanitaria, indennità di disoccupazione, sussidi familiari, assistenza d'invalidità, etc), alla pubblica istruzione, alla previdenza, all'accesso alle risorse culturali (biblioteche, musei, tempo libero), alla difesa dell'ambiente naturale.

Il concetto ad esso strettamente collegato, lo Stato sociale è una forma di Stato che si fonda sul principio di uguaglianza sostanziale, da cui deriva la finalità di ridurre le disuguaglianze sociali. In senso ampio, per Stato sociale si indica anche il sistema normativo con il quale lo Stato traduce in atti concreti tale finalità; in questa accezione si parla di welfare state.

Il tema del welfare rimanda quindi a un insieme complesso di strumenti che attengono, sotto varie forme, alla fornitura di servizi, all'attivazione e gestione di sistemi di garanzie e tutele al fine garantire a tutti un tenore di vita accettabile.

2.3.1.1 Contesto di riferimento

La popolazione complessiva Sarda ammonta a 1.665.617 abitanti, distribuita sulla base della nuova suddivisione territoriale in otto province, di cui la Provincia di Olbia –Tempio ne rappresenta l'9,1%.

Il 17,4% della popolazione regionale si concentra nei comuni con più di 100.00 abitanti, mentre il 32,2% della popolazione Sarda vive in comuni con meno di 5.000 abitanti ove il livello nazionale di tale valore è pari al 17,6 %⁷. La popolazione residente nelle otto province Sarde, che nel 2007 a risultava essere di 520mila unità, vale a dire il 31% del totale della popolazione, dimostra che queste rappresentano i principali poli attrattivi regionali sia a livello socio-demografico sia a livello produttivo.

Tabella: Popolazione, saldo naturale e migratorio, superficie e numero comuni per provincia della Regione Autonoma della Sardegna (dati provinciali anno 2007)

| PROVINCIA | NUMERO COMUNI | POPOLAZIONE 01.2007 | SALDO NATURALE | SALDO MIGRATORIO | NUMERO DI FAMIGLIE | NUMERO CONVIVENZE | NUMERO COMPONENTI PER FAMIGLIA |
|---------------------|---------------|---------------------|----------------|------------------|--------------------|-------------------|--------------------------------|
| Sassari | 66 | 333576 | 334 | -238 | 1318 | 156 | 2.5 |
| Nuoro | 52 | 161929 | 161684 | -195 | -50 | 126 | 2.5 |
| Cagliari | 71 | 555409 | 557679 | -333 | 1937 | 248 | 2.5 |
| Oristano | 88 | 168338 | 167941 | -500 | 60 | 122 | 2.6 |
| Olbia-Tempio | 26 | 147387 | 151346 | -228 | 3671 | 50 | 2.3 |
| Ogliastra | 23 | 57960 | 58019 | -26 | 85 | 42 | 2.5 |
| Medio Campidano | 28 | 103727 | 103436 | -214 | -77 | 46 | 2.7 |
| Caronia-Iglesias | 23 | 131074 | 130856 | -337 | 119 | 60 | 2.6 |
| Sardegna | 377 | 1659443 | 1666617 | -889 | 7063 | 850 | 2.5 |

Fonte: Transport Planning Service, Regione Autonoma della Sardegna

Dall'analisi della composizione della popolazione per fasce di età, emerge che la fascia di età di popolazione "giovane", fino a 14 anni, e la classe di età compresa tra i 15 e i 64 anni costituiscono rispettivamente il 14% ed il 70% della popolazione complessiva della Regione. La variazione della popolazione tra il 2006 ed il 2007 presenta un saldo positivo per l'intera regione (+0,4) e questo è particolarmente rilevante per la Provincia di Olbia-Tempio con un valore del 2,7%⁸.

Il contesto socio-demografico della Provincia presenta il tasso più alto di incremento medio annuo della popolazione residente con presenza di una struttura giovane della popolazione ad Olbia (e in misura inferiore nei 4 comuni costieri di Arzachena, Budoni, Golfo Aranci, San Teodoro). Tuttavia si riscontra sul territorio un diffuso disagio giovanile sia in termini di difficoltà lavorative, ed infatti questo determina lo spostamento quasi obbligatorio dei giovani verso aree più dinamiche e competitive con maggiori opportunità lavorative, sia in termini di difficile integrazione sociale con conseguente pericolo di comportamenti a rischio.

La dinamica migratoria appare favorevolmente positiva (+2,6 per 100 abitanti)⁹ e la presenza di un flusso migratorio positivo particolarmente evidente nella Provincia di Olbia-Tempio se da un parte rappresenta un'opportunità in termini di rinnovamento demografico e di bacino forza lavoro, dall'altra potrebbe favorire nel tempo fenomeni di conflitto ed esclusione sociale.

⁷ Transport Planning services, cit pag 10

⁸ Ibidem

⁹ Ibidem

Nonostante il territorio della Provincia risulta caratterizzato da un tessuto sociale molto ampio grazie alla presenza in loco di un elevato numero di organizzazioni non governative, Onlus e associazioni di volontariato attive nel settore socio-culturale, socio-sanitario e socio-assistenziale, tuttavia queste mancano di strutture adeguate alla realizzazione delle loro attività e necessitano di un maggior coordinamento al fine di individuare azioni di risposta condivise ed efficienti alle criticità locali.

Con particolare riferimento alla situazione della provincia di Olbia-Tempio le principali criticità e potenzialità relative al settore del welfare, così come risultanti dalla fase di analisi, sono riassumibili nella seguente matrice SWOT.

| TEMATICA | PUNTI DI FORZA (Strengths) | PUNTI DI DEBOLEZZA (Weakness) | MINACCE (Threats) | OPPORTUNITÀ (Opportunities) |
|----------------------------|---|--|---|--|
| CONTESTO SOCIO-DEMOGRAFICO | <ul style="list-style-type: none"> - Provincia sarda con il tasso più alto di incremento medio annuo della popolazione residente; - Incremento demografico sostenuto dei comuni costieri (in particolare quelli ad est); - Variazione positiva del saldo migratorio provinciale; - Indice di dipendenza giovanile provinciale superiore a quello regionale; - Presenza di una struttura giovane della popolazione ad Olbia (e in misura inferiore nei 4 comuni costieri di Arzachena, Budoni, Golfo Aranci, San Teodoro); - Tasso di crescita provinciale dell'immigrazione superiore alla media regionale; | <ul style="list-style-type: none"> - Bassa presenza demografica delle aree interne (Bortigiadas, Aglientu, Aggius, Sant'Antonio di Gallura, Badesi, Alà dei Sardi, Padru, Telti, Trinità d'Agultu e Vignola); - Fenomeno di spopolamento e invecchiamento della popolazione delle aree interne; - Dinamica demografica caratterizzata da un andamento diversificato nel territorio; - Bassa densità demografica provinciale per chilometro quadrato; - Diffuso disagio giovanile con annessi comportamenti a rischio; | <ul style="list-style-type: none"> - Ambiti territoriali costieri in forte crescita si frappongono a zone marginali interne; - Spostamento dei giovani verso aree dinamiche e con alti livelli di opportunità; - Distribuzione della popolazione concentrata in poche aree; - Potenziale rischio di esclusione sociale per le fasce deboli; - Saldo naturale negativo irreversibile; - Innalzamento del livello di bisogni socio-assistenziali; | <ul style="list-style-type: none"> - Trend di crescita dell'immigrazione. Il flusso migratorio rappresenta un'opportunità in termini di rinnovamento demografico e di bacino forza lavoro; - Politiche socio-assistenziali a sostegno della popolazione anziana e della natalità; - Politiche per l'integrazione culturale; |

| TEMATICA | PUNTI DI FORZA (Strenghts) | PUNTI DI DEBOLEZZA (Weakness) | MINACCE (Treaths) | OPPORTUNITÀ (Opportunities) |
|--------------------|---|--|--|--|
| QUALITÀ DELLA VITA | <ul style="list-style-type: none"> - Presenza nel territorio di operatori sociali ad elevata professionalità; - Presenza di numerose organizzazioni del volontariato sociale; - Maggiore attenzione per le politiche sociali del territorio; | <ul style="list-style-type: none"> - Insufficiente presenza di strutture destinate ad asili nido, strutture residenziali per minori, per il tempo libero dei disabili, per gli anziani; - Scarsa propensione delle aziende all'inserimento lavorativo di soggetti appartenenti alle categorie svantaggiate; - Diffuso disagio giovanile con annessi comportamenti a rischio; - Non esiste un welfare locale in grado di far fronte ai bisogni collettivi; - Mancato confronto delle parti sociali del territorio sulle politiche sociali; | <ul style="list-style-type: none"> - Emarginazione delle classi sociali più svantaggiate, anche a fronte dell'attuale congiuntura economica; - Peggioramento della condizione sociale; - Inadeguatezza delle politiche di integrazione degli immigrati; | <ul style="list-style-type: none"> - Politiche comunitarie, nazionali e regionali finalizzate alla promozione del benessere sociale dei territori ; |

| TEMATICA | PUNTI DI FORZA (Strengths) | PUNTI DI DEBOLEZZA (Weakness) | MINACCE (Threats) | OPPORTUNITÀ (Opportunities) |
|--------------------|---|---|---|--|
| MERCATO DEL LAVORO | <ul style="list-style-type: none"> - Vivacità imprenditoriale del mercato del lavoro olbiese; - Sostanziale equilibrio tra i disoccupati/inoccupati maschili e femminili; - Tessuto economico favorevole all'inserimento lavorativo nella costa; | <ul style="list-style-type: none"> - Instabilità e dimensioni ridotte del mercato interno; - Livello poco elevato delle qualifiche professionali; - Incremento del tasso di inoccupazione e disoccupazione (Scarso assorbimento del sistema dell'occupazione aggiuntiva derivante dalla crescita demografica); - Basso livello di istruzione medio-alto; - Alto tasso di dispersione scolastica; - Scarso propensione delle aziende all'inserimento lavorativo di soggetti appartenenti alle categorie svantaggiate; - Disoccupazione prevalentemente femminile nonostante la più alta scolarizzazione; - Elevate quote di lavoro sommerso nel settore turistico e dell'edilizia e occupazione concentrata in pochi mesi; - La stagionalità delle attività turistiche favorisce il precariato dei lavoratori - Sistema della formazione carente e personale non qualificato per il settore turistico; | <ul style="list-style-type: none"> - Maggiori difficoltà ad uscire da una situazione di disoccupazione ed inattività anche indipendentemente dalla dinamica economica globale negativa; - Radicamento del fenomeno del lavoro sommerso; | <ul style="list-style-type: none"> - Politiche specifiche nazionali e locali a sostegno del mercato del lavoro nel periodo di contingenza; - 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; |

2.3.1.2 Riferimenti e Obiettivi del tavolo

Per rispondere alle criticità e nel contempo cogliere le potenzialità espresse dal sistema, nonché a fronte delle politiche/azioni già individuate dai piani e programmi inerenti il tema ad oggi vigenti:

Il livello sovraordinato

- DUP 2007-2013
- POR FESR 2007-2013
- Programma regionale di sviluppo

Il livello provinciale

- Il Piano urbanistico provinciale
- Il PLUS 2011
- Il Piano Provinciale per i servizi e le politiche del lavoro
- Il Piano Immigrazione 2010
- Il Progetto "Welfare to Work"
- I Piani d'azione dell'Assessorato alle politiche sociali
- Creazione e potenziamento dei servizi rivolti agli immigrati nel territorio provinciale
- Sostegno alle attività delle associazioni di volontariato e/o della cooperazione sociale, operanti nel territorio provinciale e ai Servizi Sociali dei Comuni della Provincia
- Interventi in materia di Sanità, Igiene e Profilassi pubblica ed Emergenze Socio Sanitarie
- interventi mirati al contrasto delle povertà diffuse
- Stampa e Diffusione dei documenti programmatici

Il livello sotto-ordinato

- PIT - Patto per il sociale del distretto sanitario di OLBIA;
- PIT - Progetto Hermes: patto per il sociale Tempio Pausania;

sono state individuate all'interno del Piano Strategico Provinciale le seguenti politiche prioritarie d'intervento:

- **Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema:** nonostante le presenza di numerose azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema, quest'ultime si presentano ancora slegate e non inserite in una logica di "life cycle" in quanto legate a situazioni di emergenza e contingenti. Di conseguenza è emersa la necessità di individuare un approccio d'intervento maggiormente coordinato e integrato che permetta di individuare e risolvere le cause a monte del problema e di affrontarlo così nel suo complesso. Per esempio sarebbe opportuno integrare le forme di supporto e/o aiuto alimentare con interventi tesi a favorire il reinserimento lavorativo.
- **Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità:** la crescita prevista in termini di offerta e di livello qualitativo del settore sanitario in Gallura, con la prossima apertura dell'Ospedale San Raffaele, ha contribuito ad evidenziare la mancanza di competenze specialistiche e di alta professionalità in campo sanitario. Se non adeguatamente coperta dalle risorse umane locali tale offerta troverà necessariamente riscontro nella domanda di lavoro proveniente dal resto di Italia, attirata anche dalla elevata qualità della vita offerta dal territorio gallurese.

- **Implementazione di politiche di genere:** la presenza di un ampio attivismo sociale anche grazie all'elevato numero di Onlus e organizzazioni non-profit impegnate sul territorio della Provincia di Olbia-Tempio ed in particolare nel settore delle politiche di genere, necessita di un maggiore coordinamento e integrazione. In quest'ottica devono essere promosse forme di cooperazione e di scambio informativo tra i diversi attori al fine di porre in essere forme di intervento integrate e condivise.
- **Interventi a favore dell'integrazione sociale:** il trend di crescita dell'immigrazione provinciale che è risultato essere superiore alla media regionale, se da una parte rappresenta un'opportunità in termini di rinnovamento demografico e della forza lavoro, dall'altra favorisce però il crescere di fenomeni di emarginazione e disagio sociale. Per questo motivo diventa fondamentale intervenire a favore dell'integrazione sociale, anche mediante la promozione di eventi multiculturali o sportivi al fine di evitare il pericolo del conflitto ed emarginazione sociale.
- **Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile:** il territorio della Provincia di Olbia-Tempio non si distingue purtroppo dal trend nazionale riguardo la crescente presenza di diverse problematiche legate a fenomeni di disagio giovanile quali per esempio disturbi alimentari, depressione, interruzione del ciclo scolastico, uso di droghe. Nell'ambito di una politica che recuperi e reintegri i giovani in tali condizioni risulta quindi fondamentale non solo promuovere azioni di prevenzione, contrasto e recupero, ma soprattutto garantire una pianificazione coordinata degli interventi tra le varie istituzioni che a vario titolo sono coinvolte (associazioni di volontariato, scuole, ASL, famiglie etc).
- **Supporto ad azioni di assistenza per la terza età:** per quanto sul territorio siano presenti già diverse iniziative in tal senso, la presenza di una crescente percentuale di popolazione anziana determina la necessità di implementare le attuali politiche socio-assistenziali promuovendo ad esempio la creazione di centri diurni, supportando le attività di assistenza domiciliare e promuovendo iniziative di tipo socio-culturali.

Il tavolo si propone quindi di approfondire le tematiche sopracitate, stimolando gli interventi e la partecipazione attiva degli attori coinvolti al fine di suggerire soluzioni specifiche, avendo come fine il miglioramento del sistema del welfare locale nell'ottica di un maggiore coordinamento e razionalizzazione dei servizi sociosanitari, di una messa a sistema ed armonizzazione degli interventi e dei diversi servizi della Provincia di Olbia- Tempio.

2.3.1.3 Soggetti da coinvolgere e ruolo previsto nell'ambito del tavolo

Per assicurare il migliore funzionamento del tavolo in termini di confronto e capacità propositiva, si è scelto di contenere il numero dei partecipanti e invitare i soggetti di che avessero uno specifico ruolo nello sviluppo del tema. In particolare sono stati individuati:

- **Istituzioni:** con particolare riferimento ai settori, direzioni o dipartimenti inerenti il tema. In particolare sono stati individuati: i settori Cultura e Politiche sociali della Provincia di Olbia-Tempio; le ASL; . Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - supporto per la verifica di fattibilità delle proposte emerse dal tavolo grazie alla conoscenza puntuale della situazione e alla forte competenza specifica;
 - possibilità immediata di verifica coerenza tra le proposte emerse dal tavolo con la pianificazione vigente;
 - condivisione di eventuali politiche/programmi/progetti in atto ancora non conosciuti o divulgati sufficientemente.
- **Organizzazioni Sindacali:** con riferimento alle rappresentanze locali delle principali organizzazioni nazionali. In particolare sono stati individuati CGIL - Confederazione Generale Italiana del Lavoro; CISL - Confederazione Italiana Sindacati dei Lavoratori; UIL – Unione Italiana del Lavoro; UGL –Unione Generale del Lavoro. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - rappresentazione delle principali criticità del settore in termini di ricadute occupazionali;
 - confronto con le rappresentanze istituzionali per l'individuazione di soluzioni specifiche;
- **Associazioni no-profit:** in particolare sono state individuate: la Caritas diocesana; Il Gruppo di volontariato Vincenziano di Olbia; l'associazione Prospettiva Donna; l'associazione Tenda giovani; l'associazione Genesi, l'associazione Arcobaleno, l'associazione Sardegna solidale - Sa. Sol point. Il ruolo previsto di tali soggetti nell'ambito del tavolo riguarda:
 - Supporto per l'individuazione delle singole problematiche ed esigenze relative ai singoli settori d'interesse
 - Condivisione di eventuali progetti/iniziative già in atto e/o già realizzati nei singoli settori d'interesse.

2.3.2 I lavori del tavolo

Il tavolo relativo alla tematica del "WELFARE" si è svolto ad Olbia il 10/06/2011, nella sede della Provincia di Olbia Tempio dalle ore 10:00 alle ore 13.30.

Il tavolo è stato condotto secondo una metodologia partecipata di interazione basata sull'intervento di tutti i singoli soggetti intervenuti basato su un ragionamento che avesse come fulcro 4 temi principali riguardanti il tema in oggetto: Fattori critici, Obiettivi di sviluppo, Idee/Progetti, Attori da coinvolgere.

2.3.2.1 Partecipanti al tavolo

Sono intervenuti al tavolo:

| Nome | Cognome | Ente |
|-------------|-------------|--|
| Patrizia | Asole | Ass. Prospettiva Donna |
| Piera | Bisson | Ass. Prospettiva Donna |
| Luigi | De Chiara | Legacoop |
| Luisa Anna | Di Lorenzo | Seg. Conf. CGIL Olbia-Tempio |
| Osvaldo | Ficaletti | GB. Volont. Vincen. S. Paolo |
| Ida | Flora Manca | ASL 2 |
| Mirko | Idili | CISL |
| Mara | Lisa | Associazione Genesy |
| Silvia | Maludrottu | Associazione Alzheimer |
| Gianfranco | Nizzardo | Anaste Sardegna |
| Giancarlo | Palangini | Seg. Conf. CGIL Olbia-Tempio |
| Monica | Pezzato | Consorzio Imprese Comunità Soc. Coop |
| Marco | Porcheddu | F.N.P. CISL Olbia-Tempio |
| Andrea | Raffatellu | Arcobaleno - Caritas Olbia |
| Rosario | Romeo | F.N.P. CISL Olbia-Tempio |
| Mara | Rotundi | Associazione Genesy |
| Maria Luisa | Sari | SASOL Tempio - CIF |
| Giuseppina | Sini | GB. Volont. Vincen. S. Paolo |
| Piera | Spano | RSA Sole di Gallura |
| Giulio | Spano | RSA Sole di Gallura |
| Fabio | Spano | CGIL provinciale |
| Cristina | Urgias | Ufficio di Piano - Distretto di Tempio |

2.3.2.2 Risultati emersi

Fattori Critici

- Non sufficiente assistenza domiciliare integrata (anziani)
- Incongruenza tra i dati rilevati con quelli dell'ISTAT
- Presenza di forme di disagio giovanile
- Spopolamento aree interne
- Stranieri irregolari
- Mancanza di Politiche di genere
- Presenza di fenomeni di povertà estreme
- Carenza di forme di reinserimento nel mondo del lavoro
- Scarsità risorse finanziarie

Obiettivi di sviluppo

- Ampliare il livello conoscitivo per prendere decisioni più efficaci -"Conoscere per programmare"
- Utilizzo di un approccio "life cycle"
- Superare il mero assistenzialismo
- Integrazione socio lavorativa dei soggetti a rischio di esclusione
- Diminuire i tassi di microcriminalità e i comportamenti a rischio

Progetti

- Telesoccorso per anziani
- Residenza sanitaria assistita
- Istituzione segretariato sociale diffuso e integrato
- Screening su disagio giovanile (14-18 anni)
- Integrazione con lavoro clinico
- Corsi preparatori al lavoro per giovani con disturbi alimentari "lievi"
- Creazione di una banca dati
- Formazione specialistica sanità
- Studio condizione femminile in Gallura
- Bilancio di genere
- Banca del tempo
- Rilancio progetto ricovero notturno (vedi plus2010)
- Diffusione ed adozione "carta di parità"
- Recupero indumenti e rifiuti per giochi
- Progetto housing sociale
- Progetto "modifica stili di vita scuola genitori"
- Diffusione servizi e infrastrutture di base
- Spazi per lo sport informali
- Spazio "web forum"
- Ideazione di meccanismi di accesso dei disabili al mondo del lavoro
- Creazione di iniziative ricreative e di tempo libero per le fasce svantaggiate della società
- Incentivi per l'inserimento lavorativo e sociale delle donne
- Creazione di una borsa lavoro locale, tramite cui garantire un effettivo incrocio della domanda e dell'offerta
- Censire e valutare le eccellenze locali

Attore Chiave:

- Comuni

2.3.3 Linee di azione emerse dal tavolo

Dalla riorganizzazione delle informazioni emerse durante la discussione, sistematizzate nell'elenco precedente, sono emerse le seguenti potenziali azioni di sistema:

- **Creazione di una cooperativa (possibilmente giovanile) per il recupero dei rifiuti** grazie alla quale costruire oggetti da inserire sul mercato ed in particolare creare giochi per i bambini delle famiglie meno abbienti incentivando in questo modo le azioni a supporto dell'integrazione sociale e garantendo il superamento dei fenomeni di disagio giovanile.
- **Creazione di un osservatorio su fenomeni di disagio sociale (disturbi alimentari giovanili, povertà estreme, disparità di genere, etc.)** per costruire un quadro informativo completo mediante il quale poter condividere e mettere a sistema tutte le informazioni ed individuare di conseguenza, le cause a monte dei problemi e risolverli nel loro complesso. Le informazioni dovrebbero riguardare in particolare il numero e la quantità dei fenomeni, il numero dei soggetti attivi coinvolti (istituzioni, onlus, associazioni di volontariato, etc.), le informazioni sulla tipologia delle attività poste in essere (studi, azioni di assistenza, etc.) e infine informazioni sulle possibili forme di contrasto, centrate in particolar modo sulle forme di (re)inserimento lavorativo
- **Creazione di uno spazio fisico e virtuale permanente** per il confronto, lo scambio e la proposizione di idee e progetti al fine non solo di promuovere il coinvolgimento attivo di tutti gli attori sociali sul territorio ma soprattutto di individuare, in maniera più vicina possibile al cittadino, quelle che sono le sue esigenze, problematiche e criticità da risolvere.
- **Utilizzo di soluzioni integrate e non contingenti relative al problema abitativo per le fasce deboli** al fine di rompere i circoli viziosi dell'esclusione e di avviare processi di re-inclusione, lavorando sulla ricomposizione del tessuto sociale locale, affidando i lavori a cooperative giovanili o a imprese che assumano soggetti in reinserimento
- **Utilizzo delle nuove tecnologie per migliorare l'assistenza alle fasce deboli** come per esempio la promozione dell'utilizzo del telesoccorso quale importante strumento mediante il quale garantire una sicura ed immediata assistenza al cittadino
- **Creazione di spazi per lo sport informali** tramite i quali favorire i processi di inclusione e nel contempo riqualificare aree degradate del territorio e dei centri abitati, privilegiando per la loro realizzazione, le imprese che assumano soggetti in reinserimento

Di seguito si riporta la matrice che mette in relazione i risultati emersi dal tavolo con le linee di azione individuate

| | | LINEE DI AZIONE EMERSE | | | | | |
|---|---|--|---|---|--|---|---|
| | | Supporto alla creazione di cooperative (possibilmente giovanili) per il recupero dai rifiuti | Creazione di un osservatorio su fenomeni di disagio sociale (disturbi alimentari giovanili, povertà estreme, disparità di genere etc..) | Creazione di uno spazio fisico e virtuale permanente per il confronto | Utilizzo di soluzioni integrate e non contingenti relative al problema abitativo per la fasce deboli | Utilizzo delle nuove tecnologie per migliorare l'assistenza alle fasce deboli | Creazione di spazi per lo sport informale |
| FATTORI CRITICI | Non sufficiente assistenza domiciliare integrata (Anziani) | | | | | | |
| | Incongruenza tra i dati rilevati con quelli dell'ISTAT | | | | | | |
| | Presenza di forme di disagio giovanile | | | | | | |
| | Spopolamento delle aree interne | | | | | | |
| | Presenza di stranieri irregolari | | | | | | |
| | Mancanza di politiche di genere | | | | | | |
| | Presenza di fenomeni di povertà estreme | | | | | | |
| | Carenza di forme di reinserimento nel mondo del lavoro | | | | | | |
| | Scarsità delle risorse finanziarie | | | | | | |
| OBIETTIVI DI SVILUPPO | Ampliare il livello conoscitivo per prendere decisioni più efficaci - "Conoscere per programmare" | | | | | | |
| | Utilizzo di un approccio "Life Cycle" | | | | | | |
| | Superare il mero assistenzialismo | | | | | | |
| | Integrazione socio-lavorativa dei soggetti a rischio di esclusione | | | | | | |
| | Diminuire i tassi di microcriminalità e i comportamenti a rischio | | | | | | |
| PROGETTI | Telesoccorso per anziani | | | | | | |
| | Residenza sanitaria assistita | | | | | | |
| | Istituzione segretariato sociale diffuso ed integrato | | | | | | |
| | Screening su disagio giovanile (14-18 anni) | | | | | | |
| | Integrazione con lavoro clinico | | | | | | |
| | Corsi preparatori al lavoro per giovani con disturbi alimentari "levi" | | | | | | |
| | Creazione di una banca dati | | | | | | |
| | Formazione specialistica sanità | | | | | | |
| | Studio condizione femminile in Cultura | | | | | | |
| | Bilancio di genere | | | | | | |
| | Banca del Tempo | | | | | | |
| | Rilancio Progetto ricovero notturno (vedi Plus 2010) | | | | | | |
| | Diffusione ed adozione "carta di parità" | | | | | | |
| | Ricupero indumenti e rifiuti per giochi | | | | | | |
| | Progetto Housing sociale | | | | | | |
| | Progetto "Modifica stili di vita e scuola genitori" | | | | | | |
| | Diffusione servizi e infrastrutture di base | | | | | | |
| | Spazi per lo sport informale | | | | | | |
| | Spazio "web forum" | | | | | | |
| | Ideazione di meccanismi di accesso dei disabili al mondo del lavoro | | | | | | |
| | Creazione di iniziative ricreative e di tempo libero per le fasce svantaggiate della società | | | | | | |
| | Incentivi per l'inserimento lavorativo e sociale delle donne | | | | | | |
| | Creazione di una borsa lavoro locale, tramite cui garantire una effettivo incrocio della domanda e dell'offerta | | | | | | |
| Censire e valutare le eccellenze locali | | | | | | | |
| ATTORI CHIAVE | Comuni | | | | | | |

3 Indicazioni strategiche e possibili percorsi risolutivi comuni ai Tavoli

3.1 Le potenziali azioni di sistema risultanti dai tavoli

Al fine di ottimizzare le azioni emerse nei tavoli queste devono essere poste in relazione evidenziando possibili sinergie al fine di definire azioni complesse e il più possibile intersettoriali, capaci di toccare il maggior numero possibile di obiettivi e politiche così come definiti nel documento di Piano Strategico.

Tale operazione, al momento esemplificata con i risultati dei primi tre tavoli realizzati, dovrà essere aggiornata nel momento in cui verranno realizzati i nuovi tavoli. Ovviamente le azioni di sistema individuate, costituiranno strutture da implementare e su cui muoversi in coerenza.

| AGRICOLTURA | INFRASTRUTTURE | WELFARE |
|--|--|--|
| - Marketing per la valorizzazione delle produzioni vitivinicole | - Polo formativo integrato | - Cooperativa per il recupero rifiuti; |
| - Promozione della filiera corta | - Mappa dell'offerta diportistica | - Osservatorio sui fenomeni di disagio; |
| - Inserimento delle produzioni tipiche nei circuiti di offerta turistica (ricettivo-ristorativa) | - Integrazione sistemi di trasporto pubblico | - Spazio di confronto; |
| - Adozione di sistemi di certificazione per l'ampliamento del mercato | - Stazioni del trenino verde come punti di accesso al territorio | - Housing sociale; |
| - Recupero funzionale degli stazzi | - Comunicazione immateriale | - Spazi informali per lo sport; |
| | - Adeguamento e/o completamento della rete viaria principale | - Sostegno ed ampliamento delle forme di assistenza alla terza età; |
| | - Messa a sistema dei principali hub | - Adozione di forme di reinserimento lavorativo per le classi escluse/emarginate dal mercato del lavoro. |

Per agevolare il confronto tra le diverse linee di azione è stata costruita una matrice diagonale, che consente di evidenziare le relazioni tra una singola linea di azione e le altre. Le linee di azione possono quindi essere elencate secondo il livello di interazione a partire da quelle maggiormente interrelate:

| Linee di azione | interrelazione |
|--|----------------|
| Comunicazione immateriale | 12 |
| Stazioni del trenino verde come punti di accesso al territorio | 10 |
| Promozione della filiera corta | 9 |
| Adozione di forme di reinserimento lavorativo per le classi escluse/emarginate dal mercato del lavoro. | 9 |
| Marketing per la valorizzazione delle produzioni vitivinicole | 7 |
| Inserimento delle produzioni tipiche nei circuiti di offerta turistica (ricettivo-ristorativa) | 7 |
| Adozione di sistemi di certificazione per l'ampliamento del mercato | 7 |
| Mappa dell'offerta diportistica | 6 |
| Osservatorio sui fenomeni di disagio | 6 |
| Spazio di confronto | 6 |
| Recupero funzionale degli stazzi | 5 |
| Integrazione sistemi di trasporto pubblico | 5 |
| Adeguamento e/o completamento della rete viaria principale | 5 |
| Messa a sistema dei principali hub | 5 |
| Housing sociale | 5 |
| Sostegno ed ampliamento delle forme di assistenza alla terza età; | 5 |
| Spazi informali per lo sport | 3 |
| Polo formativo integrato | 2 |
| Cooperativa per il recupero rifiuti | 2 |

Di seguito viene riportata la matrice diagonale

| | Marketing per la valorizzazione delle produzioni vitivinicole | Promozione e della filiera corta | Inserimento delle produzioni tipiche nei circuiti di offerta turistica (ricettivo-ristorativa) | Adozione di sistemi di certificazione per l'ampliamento del mercato | Recupero funzionale degli stazzi | Polo formativo integrato | Mappa dell'offerta diportistica | Integrazione sistemi di trasporto pubblico | Stazioni del trenino verde come punti di accesso al territorio | Comunicazione immateriale | Adeguamento e/o completamento della rete viaria principale | Messa a sistema dei principali hub | Cooperativa per il recupero rifiuti | Osservatorio sui fenomeni di disagio | Spazio di confronto | Housing sociale | Spazi informali per lo sport | Sostegno ed ampliamento delle forme di assistenza alla terza età; | Adozione di forme di reinserimento lavorativo per le classi escluse/emarginate dal mercato del lavoro. |
|--|---|----------------------------------|--|---|----------------------------------|--------------------------|---------------------------------|--|--|---------------------------|--|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|-----------------|------------------------------|---|--|
| Marketing per la valorizzazione delle produzioni vitivinicole | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Promozione della filiera corta | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inserimento delle produzioni tipiche nei circuiti di offerta turistica (ricettivo-ristorativa) | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adozione di sistemi di certificazione per l'ampliamento del mercato | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | |
| Recupero funzionale degli stazzi | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | |
| Polo formativo integrato | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| Mappa dell'offerta diportistica | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | |
| Integrazione sistemi di trasporto pubblico | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | |
| Stazioni del trenino verde come punti di accesso al territorio | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | |
| Comunicazione immateriale | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | |
| Adeguamento e/o completamento della rete viaria principale | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | |
| Messa a sistema dei principali hub | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | |
| Cooperativa per il recupero rifiuti | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | |
| Osservatorio sui fenomeni di disagio | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | |
| Spazio di confronto | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | |
| Housing sociale | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | |
| Spazi informali per lo sport | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | |
| Sostegno ed ampliamento delle forme di assistenza alla terza età; | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | |
| Adozione di forme di reinserimento lavorativo per le classi escluse/emarginate dal mercato del lavoro. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |

Dalle idee progetto sopra riportate e messe a confronto è possibile individuare una prima serie di potenziali (perché ancora da affinare e integrare con le risultanze degli altri tavoli che dovranno essere avviati, nonché da valutare e selezionare in base ai criteri indicati nel documento di Piano Strategico) azioni di sistema, che saranno poi descritte nel dettaglio nei paragrafi successivi:

1. Provincia WEB 2.0:
2. Polo formativo avio-nautico
3. Rete portualità turistica
4. Assistenza 360
5. Green-Accessibility
6. Valorizzazione delle strutture agricole tradizionali
7. Campagna emozionale
8. Local Markets System

Le azioni di sistema individuate mettono a sistema i temi emersi dei diversi tavoli valorizzandone le sinergia in una logica di attuazione degli indirizzi del Piano Strategico Provinciale.

La tabella successiva mette in evidenza i legami tra i temi emersi nei singoli tavoli e le azioni di sistema risultanti

| | Provincia WEB 2.0 | Polo formativo avio-nautico | Rete portualità turistica | Assistenza 360 | Green-Accessibility | Valorizzazione delle strutture agricole tradizionali | Campagna emozionale | Local Markets System |
|--|-------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------|---------------------|--|---------------------|----------------------|
| Marketing per la valorizzazione delle produzioni vitivinicole | | | | | | | | |
| Promozione della filiera corta | | | | | | | | |
| Inserimento delle produzioni tipiche nei circuiti di offerta turistica (ricettivo ristorativa) | | | | | | | | |
| Adozione di sistemi di certificazione per l'ampliamento del mercato | | | | | | | | |
| Recupero funzionale degli stazzi | | | | | | | | |
| Polo formativo integrato | | | | | | | | |
| Mappa dell'offerta diportistica | | | | | | | | |
| Integrazione sistemi di trasporto pubblico | | | | | | | | |
| Stazioni del trenino verde come punti di accesso al territorio | | | | | | | | |
| Comunicazione immateriale | | | | | | | | |
| Adeguamento e/o completamento della rete viaria principale | | | | | | | | |
| Messa a sistema dei principali hub | | | | | | | | |
| Cooperativa per il recupero rifiuti | | | | | | | | |
| Osservatorio sui fenomeni di disagio | | | | | | | | |
| Spazio di confronto | | | | | | | | |
| Housing sociale | | | | | | | | |
| Spazi informali per lo sport | | | | | | | | |
| Sostegno ed ampliamento delle forme di assistenza alla terza età; | | | | | | | | |
| Adozione di forme di reinserimento lavorativo per le classi escluse/emarginate dal mercato del lavoro. | | | | | | | | |

3.2 Valutazione di coerenza delle azioni emerse

La tabella successiva verifica la coerenza tra le azioni di sistema e gli obiettivi strategici

| | Provincia WEB 2.0 | Polo formativo avio nautico | Rete portualità turistica | Assistenza 360 | Green-Accessibility | Valorizzazione delle strutture agricole tradizionali | Campagna emozionale | Creazione di un sistema dei mercati locali |
|--|-------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------|---------------------|--|---------------------|--|
| Attivazione di un'azione di orientamento e coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti nell'attuazione delle politiche di sviluppo del territorio | | | | | | | | |
| Innalzamento della capacità progettuale e programmatica degli attori territoriali, con particolare riferimento a progetti e programmi espressi dai piccoli comuni; | | | | | | | | |
| Orientamento delle politiche formative verso i reali fabbisogni delle aziende provinciali (es.: a supporto del nascente distretto della nautica, della sanità, ...) | | | | | | | | |
| Incentivazione della logica di cooperazione tra gli operatori sia a livello settoriale che intersettoriale (es.: attivazione di logiche di multifunzionalità nelle aziende agricole) | | | | | | | | |
| Valorizzazione delle produzioni locali tramite politiche orientate al supporto della qualità e della riconoscibilità | | | | | | | | |
| Interazione e collaborazione tra il mondo della ricerca e il sistema imprenditoriale, attraverso il ruolo guida della PA (es.: innovazioni di prodotto/processo nei settori produttivi tradizionali quali sughero e granito) | | | | | | | | |
| Sostegno all'adozione di misure volte ad una gestione più efficiente ed equa dei beni collettivi (es. risparmio e l'efficienza energetica, gestione delle risorse idriche,...) | | | | | | | | |
| Informazione e supporto alle piccole imprese ed agli Enti Locali per l'accesso a crediti e finanziamenti | | | | | | | | |
| Facilitazione delle dinamiche di apertura ai mercati, con particolare riferimento all'internazionalizzazione dei sistemi produttivi | | | | | | | | |
| Potenziamento delle vocazioni portuali della Gallura, degli spazi portuali e dei relativi servizi | | | | | | | | |
| Integrazione infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico a servizio sia della popolazione residente che dei visitatori e del sistema imprenditoriale (es.: promozione della multimodalità) | | | | | | | | |
| Attivazione di strumenti (organizzativi e operativi) per la gestione uniforme e coordinata delle politiche turistiche | | | | | | | | |
| Diversificazione dell'offerta turistica ai fini di una sua destagionalizzazione | | | | | | | | |
| Adozione di un approccio "life cycle" con particolare riferimento alle politiche sociali | | | | | | | | |
| Potenziamento e coordinamento delle azioni di contrasto alle situazioni di disagio sociale | | | | | | | | |

Nelle pagine successive viene analizzata per ogni azione proposta la coerenza con le politiche e con quali modalità attuative si esplicano. Gli effetti sono distinti in effetti di primo grado o diretti (evidenziati in giallo) ed effetti di secondo grado o indiretti (evidenziati in arancione).

3.3 Contenuto delle azioni di sistema e spunti operativi per la prosecuzione

3.3.1 Provincia WEB 2.0

L'azione di sistema prevede la costruzione di un archivio centralizzato di statistiche e informazioni sul territorio e i suoi attori in formati accessibili (possibilmente in formato open source), aperto al pubblico e aggiornato a cadenze regolari.

Tale archivio dovrebbe mettere a sistema le varie fonti informative già presenti ma sparse ed aggiungere i livelli informativi mancanti. La distribuzione e diffusione degli "open data", tramite licenze per la condivisione e lo sviluppo di opere derivate (ad es. creative commons) alimentano una filiera integrata che stimolando gli utenti esterni ad acquisirli, va dall'analisi fino all'impiego per progettare soluzioni ed applicazioni innovative in un clima di partecipazione pubblico-privata. Tali applicazioni (ad es. software per evitare il traffico) trovano linfa economica in annunci pubblicitari, servizi a pagamento o per abbonamenti. Poter disporre di informazioni aggiornate ed attendibili su flussi, stock e trend consente poi agli imprenditori di fare scelte di investimento più oculate tarando quindi più precisamente le proprie attività.

Un tale archivio deve inoltre trovare spazio in un portale che dovrà quindi essere contemporaneamente un *web portal*, un *news portal*, un *forum portal* e un *polls portal*, rispettivamente, una porta di accesso ai servizi e ai soggetti del territorio, un luogo dove acquisire informazioni e notizie aggiornate, uno strumento di interazione e di dialogo, un luogo dove scambiare opinioni, che non sia una semplice vetrina informativa ma che si ponga anche quale "luogo" di scambio e partecipazione. In questo senso vanno previste sezioni dove dialogare con l'istituzione, per la segnalazione di disservizi, la proposizione di idee e la conseguente creazione per la loro realizzazione.

Da un punto di vista infrastrutturale una tale azione deve integrarsi con l'adozione di un servizio di comunicazione unificato (*Uc*), che a partire dall'utilizzo della banda larga invece della normale linea fissa, riguarda l'uso di videoconferenze e la collaborazione su applicazioni condivise (*cloud computing*), consentendo risparmi nei tempi, nei costi e guadagni in flessibilità.

| | Modalità di intervento | | |
|--|---|--|--|
| | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Politiche di intervento | Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | |
| | Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | |
| | Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | |
| | Azioni a supporto del settore del Lapidario | | |
| | Rilancio del settore del Sughero | | |
| | Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | |
| | Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | |
| | Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | |
| | Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | |
| | Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | |
| | Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | |
| | Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | |
| | Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | |
| | Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | |
| | Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | |
| | Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | |
| | Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | |
| | Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | |
| | Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | |
| | Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | |
| | Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | |
| | Implementazione di politiche di genere | | |
| | Interventi a favore dell'integrazione sociale | | |
| | Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | |
| | Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | |
| | Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | |
| | Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | |
| | Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | |

3.3.2 Polo formativo avio-nautico

L'azione di sistema prende spunto dalla presenza sul territorio di alcune eccellenze: il sistema aeroportuale (Meridiana e Geasar) e il sistema portuale (con particolare attenzione ai settori della movimentazione merci e crocieristico). Tali eccellenze risentono però di una carenza nel reperimento in loco di adeguate professionalità che devono quindi essere ricercate all'esterno. L'azione di sistema prevede quindi la creazione di un polo formativo di alta specializzazione nel campo della nautica e della aeronautica che diventi anche fonte informativa (vada azione di sistema "provincia web 2.0) e fucina di progettualità integrata. Il polo formativo potrà trovare localizzazione in un'area di degradata in modo da cogliere nel contempo, l'occasione di una riqualificazione del tessuto urbano e sociale. Il polo formativo dovrà inoltre prevedere percorsi di accesso dedicati a soggetti in reinserimento e sviluppare i corsi improntandoli a logiche di sostenibilità ambientale.

| | Modalità di intervento | | |
|---|--|--|--|
| | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | | |
| Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | | |
| Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | | |
| Azioni a supporto del settore del Lapidario | | | |
| Rilancio del settore del Sughero | | | |
| Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | | |
| Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | | |
| Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | | |
| Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | | |
| Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | | |
| Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | | |
| Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | | |
| Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | | |
| Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | | |
| Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | | |
| Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | | |
| Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | | |
| Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | | |
| Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | | |
| Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | | |
| Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | | |
| Implementazione di politiche di genere | | | |
| Interventi a favore dell'integrazione sociale | | | |
| Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | | |
| Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | | |
| Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | | |
| Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | | |
| Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | |

3.3.3 Rete della portualità turistica

L'azione di sistema prevede il rilancio della nautica da diporto, che pur rappresentando un importante settore, ha riscontrato, in particolare nell'ultimo anno, una flessione. L'azione si basa principalmente sull'attivazione di un osservatorio della nautica da diporto con il compito di redigere rapporti sullo stato del settore in termini di consistenza, concorrenza e possibili prospettive. In quest'ottica i porti turistici dovrebbero diventare più che dei semplici approdi, quanto piuttosto delle vere e proprie vie di accesso al territorio utilizzando anche le possibilità offerte dalle nuove tecnologie (vedi azione di sistema "green accessibility"). A questo fine è necessaria la realizzazione di uno studio sulla mappa dell'offerta nei contesti limitrofi ai porti nonché uno studio sulle isocrone centrate sui porti, in modo da capire l'effettiva raggiungibilità delle destinazioni turistiche a partire dai porti. Questi ultimi dovranno poi inserirsi nel sistema della comunicazione "virtuale", adottando nuove tecnologie sia per le prenotazioni e gli attracchi (vedi boe intelligenti), sia per il risparmio energetico e la sostenibilità, sia per le informazioni ai diportisti (riguardo anche l'offerta dell'entroterra). I porti dovranno poi trovare adeguate forme di coordinamento con i trasporti pubblici locali al fine di garantire facilmente gli spostamenti dal porto verso l'entroterra. L'offerta (ristoranti, musei, etc.) pubblicizzata dovrà fare parte della rete certificata dalla Provincia tramite apposito protocollo di selezione e distinzione attraverso l'utilizzo del marchio/logo già definito. Il marchio dovrà quindi garantire il rispetto di una serie di standard nonché l'uso di prodotti locali. La fornitura dovrà essere assicurata dalle imprese contadine che però, viste le ridotte dimensioni in confronto alla domanda potenziale, non sarebbero in grado di soddisfare singolarmente la potenziale richiesta. Risulta quindi necessario, a corollario di questa azione, un coordinamento dei produttori provinciali e la conseguente gestione integrata delle produzioni verso i bacini di domanda locale.

| | | Modalità di intervento | | |
|--|---|--|--|--|
| | | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Politiche di intervento | Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | | |
| | Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | | |
| | Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | | |
| | Azioni a supporto del settore del Lapideo | | | |
| | Rilancio del settore del Sughero | | | |
| | Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | | |
| | Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | | |
| | Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | | |
| | Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | | |
| | Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | | |
| | Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | | |
| | Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | | |
| | Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | | |
| | Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | | |
| | Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | | |
| | Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | | |
| | Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | | |
| | Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | | |
| | Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | | |
| | Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | | |
| | Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | | |
| | Implementazione di politiche di genere | | | |
| | Interventi a favore dell'integrazione sociale | | | |
| | Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | | |
| | Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | | |
| | Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | | |
| | Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | | |
| | Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | | |

3.3.4 Assistenza 360

L'azione di sistema parte dall'idea di un superamento di una logica meramente assistenzialistica per andare verso una logica di "life cycle". Le attività di assistenza in questo senso dovranno partire dalla messa a sistema delle informazioni esistenti (vedi azione di sistema "provincia web 2.0"), derivanti da studi già effettuati, dalla loro integrazione con nuove analisi mirate (bilancio di genere, mappa del disagio, screening sui disturbi alimentari giovanili), per passare alla integrazione delle forme di contrasto che però, invece di risolvere "solo" le emergenze, dovranno riguardare in particolare l'attivazione di percorsi di reinserimento (o inserimento) lavorativo e l'attivazione di forme di housing sociale. Per quanto attiene i percorsi di reinserimento questi andrebbero ad inserirsi nel quadro più ampio della costituzione di una borsa lavoro per favorire un efficace incontro tra domanda e offerta stimolando in particolare l'inserimento nei settori del turismo, dell'agricoltura (vedi azione di sistema "valorizzazione delle strutture agricole tradizionali"), del lapideo, del sughero, della nautica (crocieristica e da diporto) e dei servizi aeroportuali. In questo quadro dovranno essere previsti incentivi per quelle aziende che assumeranno soggetti "deboli" in (re)inserimento. Per quanto attiene le forme di housing sociale, queste potranno prevedere diverse soluzioni quali: l'affitto calmierato, l'acquisto della casa mediante l'auto-costruzione (secondo progetti volti alla massimizzazione del risparmio energetico) e le agevolazioni finanziarie, soluzioni integrate per le diverse tipologie di bisogni, come ad esempio le giovani coppie e i pensionati. Un'ulteriore forma di sostegno, rivolta questa ai casi di povertà estrema, dovrà infine riguardare la definizione di un sistema che superi gli attuali ostacoli normativi per il recupero dell'inventario alimentare lavorato (panini, pizze, paste, etc.) dei bar, delle mense, delle pizzerie al taglio, e simili (attualmente destinato al macero) da destinarsi alle associazioni di volontariato per una loro distribuzione ai casi di estremo bisogno.

| | | Modalità di intervento | | |
|--|---|--|--|--|
| | | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Politiche di intervento | Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | | |
| | Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | | |
| | Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | | |
| | Azioni a supporto del settore del Lapideo | | | |
| | Rilancio del settore del Sughero | | | |
| | Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | | |
| | Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | | |
| | Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | | |
| | Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | | |
| | Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | | |
| | Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | | |
| | Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | | |
| | Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | | |
| | Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | | |
| | Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | | |
| | Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | | |
| | Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | | |
| | Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | | |
| | Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | | |
| | Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | | |
| | Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | | |
| | Implementazione di politiche di genere | | | |
| | Interventi a favore dell'integrazione sociale | | | |
| | Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | | |
| | Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | | |
| | Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | | |
| Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | | | |
| Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | | |

3.3.5 Green-Accessibility

L'azione di sistema intende valorizzare le stazioni del trenino verde (che, con 400 Km di linee, vanta l'estensione maggiore d'Europa) quali punti di accesso alle risorse locali interne. In queste stazioni dovranno essere previsti info-point (vedi azione di sistema "provincia web 2.0") per la diffusione di informazioni sull'offerta locale (ristoranti, alberghi, eventi musei, etc.), scaricabili su mobile device (smart phone, tablet, etc.), la possibilità di creare percorsi di visita personalizzati (anche in remoto) basandosi su una rete di soggetti selezionati e certificati (vedi azione di sistema "rete della portualità turistica"). Le stazioni dovranno diventare luoghi di promozione delle eccellenze locali secondo strategie mirate di marketing, nonché punto di partenza per un'accessibilità "soft" (o sostenibile) al territorio. A tal fine sarà necessario costruire delle mappe di isocrone, aventi come fulcro le stazioni, al fine di progettare opportunamente i percorsi potenziali in coordinamento con le varie modalità di trasporto.

| | | Modalità di intervento | | |
|--|---|--|--|--|
| | | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Politiche di intervento | Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | | |
| | Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | | |
| | Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | | |
| | Azioni a supporto del settore del Lapideo | | | |
| | Rilancio del settore del Sughero | | | |
| | Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | | |
| | Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | | |
| | Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | | |
| | Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | | |
| | Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | | |
| | Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | | |
| | Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | | |
| | Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | | |
| | Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | | |
| | Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | | |
| | Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | | |
| | Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | | |
| | Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | | |
| | Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | | |
| | Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | | |
| | Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | | |
| | Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | | |
| | Implementazione di politiche di genere | | | |
| | Interventi a favore dell'integrazione sociale | | | |
| | Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | | |
| | Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | | |
| | Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | | |
| | Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | | |
| | Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | | |

3.3.6 Valorizzazione delle strutture agricole tradizionali

Le strutture agricole tradizionali emergono a più riprese, nel corso del percorso strategico, come una risorsa da valorizzare ai fini turistici. Sul territorio sono presenti alcune esperienze già avviate in tal senso con particolare riferimento agli stazzi, con recuperi architettonici delle strutture da adibire successivamente a ricettività rurale. Emerge la necessità di non limitare il recupero di tali strutture ad una mera funzione ricettiva, ciò comporterebbe, infatti, il rischio di perdere la valenza culturale degli stessi e basarne la valorizzazione al semplice elemento architettonico. Dovrà quindi essere attivata un'azione coordinata di recupero e valorizzazione funzionale finalizzata alla creazione di una vera e propria offerta culturale, ad esempio, attraverso la creazione di un circuito degli stazzi che preveda la realizzazione, al loro interno, di musei, fattorie didattiche, centri di ricerca culturale, promozione delle produzioni tipiche, ecc. Tale azione deve necessariamente basarsi sul censimento delle strutture già disponibile definendo le diverse modalità di coinvolgimento e recupero strutturale e funzionale per ciascun caso. Queste ultime dovranno prevedere forme di efficienza energetica (utilizzo di energie alternative, recupero delle acque meteoriche, etc.). Per quanto riguarda la parte gestionale questa dovrà partire da un'attività di formazione per l'avvio dell'impresa e azioni di supporto per l'accesso a crediti e finanziamenti sulla base di proposte progettuali che dovranno rispettare dei requisiti di sostenibilità (ambientale, economica e sociale) appositamente definiti dall'Amministrazione.

| | Modalità di intervento | | |
|---|--|--|--|
| | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | | |
| Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | | |
| Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | | |
| Azioni a supporto del settore del Lapideo | | | |
| Rilancio del settore del Sughero | | | |
| Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | | |
| Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | | |
| Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | | |
| Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | | |
| Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | | |
| Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | | |
| Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | | |
| Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | | |
| Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | | |
| Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | | |
| Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | | |
| Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | | |
| Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | | |
| Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | | |
| Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | | |
| Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | | |
| Implementazione di politiche di genere | | | |
| Interventi a favore dell'integrazione sociale | | | |
| Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | | |
| Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | | |
| Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | | |
| Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | | |
| Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | |

3.3.7 Campagna “emozionale” delle produzioni vitivinicole galluresi.

Il vino gallurese sta acquistando sempre maggiore riconoscimento presso il mercato nazionale ed estero. Il definitivo lancio delle produzioni locali necessita a questo punto di una campagna di comunicazione coordinata che sfrutti le caratteristiche territoriali e le relative suggestioni della Gallura per un coinvolgimento “emozionale” che abbia poi nelle produzioni vitivinicole il suo veicolo di diffusione. Nel concreto si prevede un’azione di comunicazione attraverso il quale il vino venga proposto come il vettore delle sensazioni che la terra gallurese e i suoi elementi possono produrre nel visitatore. Tale azione dovrà trovare una corretta integrazione nel più vasto sistema dell’offerta turistica e di riconoscibilità dei prodotti locali e delle iniziative già in essere (vedasi “la strada del vermentino di Gallura DOCG”) nonché una sua caratterizzazione sul versante della sostenibilità ambientale e sociale. Con riferimento al primo punto l’idea è quella di puntare sull’utilizzo di vetro riciclato per le produzioni aderenti al marchio, nonché ovviamente di sughero locale per i tappi, così come di carta riciclata per le etichette, veicolando così un’immagine di produzioni eco-friendly. Con riferimento al secondo punto saranno da prevedere incentivi e vantaggi per quelle imprese che prevedranno percorsi di inserimento lavorativo per soggetti “deboli”.

| | Modalità di intervento | | |
|---|--|--|--|
| | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | | |
| Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | | |
| Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | | |
| Azioni a supporto del settore del Lapidario | | | |
| Rilancio del settore del Sughero | | | |
| Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | | |
| Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | | |
| Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | | |
| Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | | |
| Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | | |
| Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | | |
| Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | | |
| Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | | |
| Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | | |
| Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | | |
| Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | | |
| Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | | |
| Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | | |
| Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | | |
| Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | | |
| Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | | |
| Implementazione di politiche di genere | | | |
| Interventi a favore dell'integrazione sociale | | | |
| Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | | |
| Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | | |
| Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | | |
| Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | | |
| Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | |

3.3.8 Creazione di un sistema dei mercati locali.

L'idea è quella di creare un circuito di mercatini locali in aree ad elevato traffico turistico o cittadino (con standard qualitativi e caratteristiche "controllati" dalla Provincia) che rappresenti un veicolo di promozione e commercializzazione per i prodotti locali e, allo stesso tempo, un'opportunità di acquisto "equo" per i residenti. Tale azione rappresenta un approfondimento delle modalità di diffusione di una *best practice* nazionale nel campo della filiera agricola corta: il Progetto Campagna Amica di Coldiretti. Poiché il marchio "campagna amica" è di proprietà di Coldiretti che lo utilizza per aumentare il numero di associati (i produttori partecipanti ai mercatini devono essere soci dell'Associazione) l'azione prevede di coordinare l'iniziativa coinvolgendo anche le altre associazioni di categoria, di inserirla nel più vasto sistema di promozione e valorizzazione dei prodotti locali nonché un'integrazione con i sistemi di trasporto verso le aree interne al fine di stimolare un conoscenza di queste ultime e una loro valorizzazione anche a fini turistici in particolar modo nei mesi cosiddetti "di spalla".

| | Modalità di intervento | | |
|---|--|--|--|
| | Piattaforme di dialogo e concertazione | Ideazione e realizzazione piani e progetti | Empowerment organizzativo e gestionale |
| Sostegno alla creazione di impresa (in particolar modo giovanile) a fronte del rafforzamento di reti di cooperazione settoriali e intersettoriali | | | |
| Implementazione di azioni di supporto all'individuazione di nuovi mercati di sbocco | | | |
| Azioni a supporto del Distretto della Nautica (es. Nautica da diporto) | | | |
| Azioni a supporto del settore del Lapideo | | | |
| Rilancio del settore del Sughero | | | |
| Definizione di un sistema di incentivi e coordinamento per filiere intersettoriali a Km 0 | | | |
| Azioni in favore della multifunzionalità dell'azienda agricola | | | |
| Azioni a supporto della qualità e riconoscibilità dei prodotti | | | |
| Orientare la politica turistica del territorio provinciale secondo una logica di destination management (es. rafforzamento e coordinamento degli eventi) | | | |
| Rafforzamento ed implementazione del settore crocieristico nel sistema di offerta | | | |
| Sostegno a forme di turismo "attivo" che consolidino il ruolo della costa rafforzandolo con l'offerta dell'entroterra | | | |
| Supporto alle azioni di promozione e comunicazione integrata dell'offerta turistica (Calendario coordinato degli eventi,...) | | | |
| Implementazione di sistemi informativi (reali e virtuali) per la gestione del traffico e della accessibilità (es. segnaletica, info mobilità, ...) | | | |
| Supporto ad azioni tese a rafforzare il collegamento tra la costa e l'entroterra | | | |
| Rafforzamento e messa a sistema degli hub di traffico con le principali arterie di collegamento stimolando una logica di intermodalità | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e di alta professionalità nei settori della nautica e dell'aeronautica | | | |
| Potenziamento e coordinamento del trasporto pubblico (es. coordinamento delle frequenze, implementazione di strumenti quali valutazione efficienza e customer satisfaction) | | | |
| Realizzazione di Piani di coordinamento settoriale secondo logiche inter-settoriali (Piano energetico, Piano dei trasporti, Piano socio-assistenziale) | | | |
| Sostegno alla partecipazione attiva (es. creazione di luoghi – reali e/o virtuali – di confronto e proposizione) | | | |
| Coordinamento e diffusione delle informazioni per l'accesso al credito e/o ai finanziamenti (es. creazione di un ufficio Europa) | | | |
| Razionalizzazione e condivisione dei database per le statistiche territoriali (osservatorio sull'incidentalità stradale, sulle politiche sociali, sui fabbisogni formativi,...) | | | |
| Supporto ad azioni per il contrasto ai fenomeni di povertà estrema | | | |
| Supporto ad azioni formative specialistiche e professionalizzanti nel settore della sanità | | | |
| Implementazione di politiche di genere | | | |
| Interventi a favore dell'integrazione sociale | | | |
| Supporto ad azioni volte al superamento dei fenomeni di disagio giovanile | | | |
| Supporto ad azioni di assistenza per la terza età | | | |
| Incentivi per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera | | | |
| Sostegno alla diffusione di pratiche volte al risparmio idrico e all'eliminazione delle fonti di inquinamento dell'acqua | | | |
| Conservazione e valorizzazione della biodiversità | | | |
| Favorire l'utilizzo delle energie rinnovabili in un'ottica di integrazione e diversificazione delle fonti energetiche | | | |
| Ottimizzazione ed incentivazione delle possibilità di sbocco sul mercato dei materiali valorizzati (compost, materiali riciclati). | | | |
| Potenziamento della raccolta differenziata | | | |

4 I passi successivi

4.1 Creazione di “tavoli di progetto”

È importante sottolineare come le azioni di sistema sopradescritte non siano altro che un primo passo verso la loro completa definizione. Al fine infatti di garantirne l'effettiva realizzabilità, queste dovranno essere ulteriormente affinate implementando i risultati degli altri tavoli, qualora vengano individuate utili sinergie, e conseguentemente dettagliandone caratteristiche, tempi e costi.

Per raggiungere questo obiettivo nella maniera più efficiente dovranno essere attivati dei “tavoli di progetto”, cioè dei tavoli, materiali ed immateriali, dove si riuniranno i soggetti interessati all'attuazione di una specifica azione. Questi tavoli, coordinati da un responsabile individuato all'interno della Provincia, avranno il compito di dettagliare in ogni sua parte l'azione per renderla potenzialmente cantierabile secondo la scheda tipo di seguito riportata.

Scheda tipo per la descrizione puntuale delle azioni di sistema

| |
|---|
| Azione n. “Denominazione dell'azione” |
| Descrizione generale |
| Sintesi descrittiva dell'iniziativa integrata: obiettivi, genesi e ricadute dell'intervento, localizzazione, ecc. (se necessario, inserire anche snapshot di immagini, cartografie, ecc.). Inserire una descrizione degli effetti che l'azione avrà sugli obiettivi strategici e sulle politiche del PS. Rappresentare la relazione tra gli interventi che compongono l'azione e le politiche del PS utilizzando la matrice strategica) |
| Interventi di cui si compone l'azione |
| Distinguere tra interventi già esistenti ma da mettere a sistema ed elementi da porre in essere |
| Partenariato da attivare |
| Citare eventuali enti o altri soggetti da coinvolgere. Se esiste un partenariato già attivo, citare i soggetti e la modalità di aggregazione (es.: protocollo di intesa, partnership pubblico-privata, ecc.) |
| Fattori critici da presidiare |
| In questa sezione è possibile citare i fattori di contesto o soggettivi dell'intervento necessari per garantire il successo dell'iniziativa (anche eventuali fabbisogni quali, opere di infrastrutturazione collaterali, servizi da attivare, ecc.) |
| Importo complessivo stimato dell'azione |
| Inserire una stima per la realizzazione dell'azione, distinguendo possibilmente i costi per fase e legandola alle fonti di finanziamento disponibili |
| Possibili fonti di finanziamento |

Elencare le possibili fonti di finanziamento derivanti sia da fondi ordinari della P.A., sia da canali esterni: partnership pubblico-private, fondi europei, etc.

Tempistica per l'entrata in regime dell'azione

Inserire un GANT il più possibile dettagliato relativo alla tempistica necessaria per la realizzazione dell'azione

Come detto l'attività dei tavoli dovrà essere condotta sia in presenza, tramite riunioni cadenzate con regolarità, sia tramite web realizzando degli spazi virtuali di condivisione e discussione ad accesso riservato per ciascuna azione all'interno del sito del Piano Strategico. L'accesso potrà essere richiesto da chiunque ma sarà soggetto all'approvazione del moderatore in funzione del ruolo effettivo che il soggetto si candida a ricoprire all'interno della specifica azione.

4.2 Prosecuzione dell'attività dei tavoli e avvio di nuovi tavoli

L'attività dei tavoli tematici non si esaurisce con l'individuazione delle azioni di sistema sopra riportate ma deve proseguire con cadenze regolari (almeno ogni 4 mesi) al fine di individuarne di nuove anche alla luce del processo di implementazione di quelle precedentemente individuate, o per suggerirne implementazioni.

In particolare dovranno quindi essere proseguiti i tavoli tematici su:

- Agricoltura
- Welfare
- Infrastrutture

Nella stessa ottica deve proseguire l'avvio di nuovi tavoli tematici sugli ulteriori temi chiave attinenti le priorità di sviluppo della Provincia di Olbia tempio. In particolare dovranno quindi essere attivati tavoli tematici su:

- Attività produttive (sughero e lapideo)
- Turismo
- Ambiente
- Formazione

Tale elenco non deve però essere ritenuto statico ed imm modificabile. Laddove infatti le dinamiche territoriali innescate dallo stesso processo di attuazione del Piano Strategico dovessero evidenziare la necessità di approfondire ulteriori tematiche, queste potranno e dovranno essere affrontate all'interno di tavoli istituiti ad hoc.

L'attività dei nuovi tavoli dovrà seguire le modalità già seguite per i primi.

- individuazione dei soggetti di riferimento per la discussione;
- rappresentazione delle principali problematiche attinenti lo stato dell'arte del tema in oggetto;
- discussione moderata da un rappresentante della Provincia al fine di raccogliere le riflessioni dei partecipanti con particolare riguardo a (criticità, obiettivi, strategie ed azioni, attori da coinvolgere);
- sintesi dei risultati finalizzata all'individuazione di possibili linee di azione.

A queste si aggiungerà una nuova variabile determinata dalla precedente individuazione di potenziali azioni di sistema. Queste dovranno quindi costituire ulteriore elemento di riferimento e partenza per la discussione nonché obiettivo di possibili proposte di implementazione.

4.3 Prioritarizzazione delle azioni

Una volta completata la definizione delle azioni di sistema, la scelta tra quali mettere prima in attuazione (la priorità realizzativa) dovrà seguire il percorso indicato dal documento di Piano Strategico secondo processi aperti e metodologie trasparenti ed oggettive.

Di seguito si riporta la **griglia di selezione** (presente nel documento di Piano) che sintetizza i principali elementi di valutazione che nel loro insieme costituiscono i parametri per poter procedere nell'attività di rankizzazione delle azioni di sistema.

| | Elemento | Unità di misura | Punteggio | Obbligatorio | Riscontrato si - no |
|----|--|---|--------------------------|--------------|------------------------|
| 1 | Coerenza con la Vision del PS | Si/no | Si 3 | Si | |
| 2 | Coerenza con gli obiettivi/politiche della matrice strategica | 1 o più obiettivi/politiche | 1 per obiettivo/politica | Si | |
| 3 | Livello di definizione | Progettazione: Idea Preliminare Definitivo Esecutivo Piano di gestione | 1 2 3 4 1 | Si | |
| 4 | Livello di finanziabilità | N. e tipologia degli strumenti finanziamento | 1 per strumento | | |
| 5 | Tipologia della iniziativa | Puntuale Di sistema | 1 2 | Si | |
| 6 | Tipologia dell'impatto dell'intervento rispetto al territorio | Puntuale Di sistema | 1 2 | Si | |
| 7 | Livello di integrazione | N. di linee di azione attivate | 1 per linea | Si | |
| 8 | Partenariato | Si/no | Si 1 | | |
| 9 | Cantierabilità immediata | Si/no | Si 3 | | |
| 10 | Soggetto proponente (attuatore e/o erogatore) già costituito/esistente | Si/no | Si 2 | | |

4.4 Monitoraggio e valutazione dell'implementazione delle azioni

L'attuazione delle azioni non esaurisce l'attività dei "tavoli di progetto". In particolare questi dovranno seguirne l'implementazione:

- Individuando le eventuali criticità emerse nel percorso realizzativo
- segnalando e proponendo soluzioni per il superamento di queste ultime;
- suggerendone miglioramenti e affinamenti dell'azione di sistema anche in corso d'opera;
- valutandone l'efficacia e l'efficienza rispetto al raggiungimento degli obiettivi prefissati e condivisi.

Tali attività andranno ad integrare quanto svolto dall'Ufficio di Piano (indicato nel documento di Piano Strategico nella fase di monitoraggio e valutazione) con particolare riferimento al monitoraggio tattico.

In questo quadro l'ufficio di Piano, al fine di rendere il processo il più trasparente ed efficace possibile, dovrà trasmettere ai diversi tavoli (tematici e di progetto) le informazioni relative al quadro generale della fase attuativa e cioè riguardanti:

- monitoraggio tattico;
- monitoraggio interistituzionale;
- monitoraggio strategico;
 - o valutazione d'impatto degli interventi (intesi nella loro totalità, usando ad esempio una Customer Satisfaction);
 - o analisi di coerenza esterna.

