

Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020

Comune di Cagliari. Strategie di sviluppo urbano sostenibile

19 Dicembre 2015

INDICE

01. Inquadramento generale della città di Cagliari e della sua Area Vasta	4
02. Struttura demografica del comune di Cagliari	5
03. Struttura economica	7
04. Struttura ambientale	10
05. Le sfide.....	13
06. La strategia di crescita inclusiva della città di Cagliari	22
07. Azioni integrate.....	22
08. Complementarità con i programmi operativi regionali e con la rispettiva agenda urbana regionale.....	25

PREMESSA

L'Accordo di Partenariato 2014/2020 tra l'Italia e l'Unione Europea stabilisce che "Le città occupano un posto centrale nell'agenda europea di **sviluppo sostenibile e coesione sociale**...". La strategia "Europa 2020" attribuisce alle città ulteriori ed ambiziosi compiti rispetto alle passate programmazioni, quali il contrasto agli effetti sociali dell'attuale crisi economica, il tema del cambiamento climatico, i processi di riforma istituzionale.

Tale strategia si attua in modo particolare attraverso i Programmi Operativi Nazionali -con particolare riferimento al **PON METRO** - e i vari Programmi Operativi Regionali, tra cui il **POR FESR e FSE** della Regione Sardegna.

In particolare la Regione Autonoma della Sardegna, attraverso il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), i Documenti Strategici Unitari approvati dalla Giunta Regionale e le proposte di Programmi Operativi Regionali (POR FESR e FSE), ha definito il proprio **disegno per l'attuazione dell'Agenda Urbana nazionale ed europea**, individuando le Aree vaste di Cagliari e di Sassari e la città di Olbia come protagoniste delle sfide per l'aumento della dotazione di servizi di eccellenza a vantaggio di tutto il territorio regionale. Elemento caratterizzante dell'attuazione della strategia è l'organizzazione di un primo gruppo di tre iniziative denominate "**Investimenti Territoriali Integrati**" (ITI).

Al fine di promuovere ed incentivare politiche di **sviluppo urbano**, attraverso un insieme di azioni organico, integrato ed intersettoriale di carattere fisico ed economico, il Comune di Cagliari (nel ruolo di Autorità Urbana per l'attuazione del PON METRO e dell'ITI) e la Regione Sardegna (Autorità di Gestione POR FESR ed FSE) hanno sottoscritto **Protocollo d'intesa** per lo sviluppo di **politiche integrate di rigenerazione urbana e inclusione sociale** (8 giugno 2015).

Tale Protocollo è finalizzato:

- valorizzare il ruolo di futura città metropolitana di Cagliari, secondo le direttrici tracciate dall'UE e dalla Stato Italiano nell'ambito dell'Accordo di Partenariato, sostenendo la funzione del polo urbano quale motore di sviluppo del territorio regionale;
- mettere in atto nuovi modelli di collaborazione mirati allo sviluppo del territorio e all'utilizzo sinergico delle risorse messe a disposizione dall'UE;
- rafforzare e migliorare le competenze delle risorse umane, in particolare del Comune di Cagliari, nello svolgimento dei compiti in qualità di Autorità Urbana, così come definita nei Regolamenti europei;
- sviluppare interventi congiunti a valere sui Programmi di competenza della Regione;
- sviluppare eventuali interventi e/o progetti congiunti a valere sui Programmi Operativi Nazionali o Programmi UE finanziati in forma diretta dalla CE, in un'ottica di complementarità ed integrazione tra fondi.

Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del Protocollo, si sono individuati, quali soggetti responsabili, il Presidente della Regione e il Sindaco di Cagliari o loro delegati. Un "Comitato di indirizzo", composto da un numero paritetico di membri rappresentati rispettivamente da referenti politici e tecnici degli uffici competenti della Regione e del Comune, verrà supportato dalla "Segreteria tecnica" che attiverà le procedure previste per l'avvio e la realizzazione dei progetti da promuovere congiuntamente, individuando le risorse tecniche, organizzative e finanziarie necessarie e monitorerà le azioni essenziali per il raggiungimento degli obiettivi dell'accordo.

Parallelamente ed in maniera integrata rispetto alle attività legate alla programmazione dei fondi strutturali, il Comune di Cagliari porta avanti un importante lavoro di co-pianificazione d'area vasta, nell'ambito del "*Forum permanente dei Sindaci*" istituito nel 2005. In questo modo, **il complesso degli obiettivi e delle azioni strategiche alla scala metropolitana, che trovano espressione nel Piano strategico intercomunale**, viene "informato" degli interventi che prevedono l'utilizzo delle predette risorse comunitarie.

Il suddetto documento denominato "**Area Vasta di Cagliari - Piano strategico intercomunale 2012-2020**" viene approvato e sottoscritto in data 10 settembre 2012, dal *Forum* dei Sindaci dell'Area Vasta, esteso al Presidente della Provincia di Cagliari" e, nell'arco dello stesso mese, formalmente approvato e adottato dai sedici Consigli Comunali dell'Area Vasta (Cagliari, Assemini, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Decimomannu, Maracalagonis, Pula, Sarroch, Settimo S. Pietro, Sinnai, Villa S. Pietro) e dal Consiglio Provinciale di Cagliari. **Il Comune di Cagliari lo approva il 25 settembre 2012 con deliberazione di Consiglio Comunale n. 65/2012.**

Analogamente, il costante lavoro di monitoraggio portato avanti dal Servizio Pianificazione Strategica e Politiche Comunitarie rende possibile tenere in stretta connessione la programmazione europea e le azioni previste negli altri ambiti di pianificazione attivati all'interno del Comune di Cagliari, in coerenza con il **Piano Urbano della Mobilità** -

PUM¹, il **Piano di Azione per la realizzazione delle Infrastrutture di ricarica per Veicoli Elettrici nell'Area Vasta di Cagliari - PAIVECA²**, il **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile - PAES³**, il **Piano di Illuminazione Pubblica** (in fase di adozione), il **Piano strategico comunale - PSC⁴**, il **Piano particolareggiato del Centro Storico - PpCS⁵**, il **PUL Piano di utilizzo dei litorali⁶** e il **Piano Locale Unitario dei Servizi alla Persona - PLUS Città di Cagliari 2012-2014⁷**, il cui aggiornamento annuale (2015) è in via di approvazione.

01. Inquadramento generale della città di Cagliari e della sua Area Vasta

Cagliari è il capoluogo della Regione Sardegna e dell'omonima Provincia: il suo territorio si estende lungo il Golfo degli Angeli, nella zona meridionale dell'isola, per una superficie complessiva di circa 85 Km². La popolazione rilevata dall'ISAT al 2014 è di 154.478, tale dato lo rende il Comune più popoloso della Sardegna mentre per quanto riguarda la densità abitativa (1.817 ab/Km²) è secondo nella Regione solo al Comune di Monserrato.

Per restituire una lettura completa del territorio di Cagliari è opportuno inquadralo in un ambito denominato "Area Vasta" che comprende fino a 16 Comuni conurbati (Cagliari, Quartu Sant'Elena, Assemini, Elmas, Quartucciu, Monserrato, Selargius, Capoterra, Sestu, Settimo San Pietro, Pula, Maracalagonis, Villa San Pietro, Sarroch, Decimomannu e Sinnai), su una superficie di circa 1.113 Km² e una popolazione di 407.447 abitanti rilevata nel 2014. Se poi si considera anche l'agglomerato urbano diffuso, nel quale sono presenti altri 12 Comuni, tale superficie raggiunge i 1.800 Km² per una popolazione di circa 490.000 abitanti, pari a poco meno di un terzo dell'intera popolazione della Sardegna. Tutto ciò concorre a configurare Cagliari come una città di medie dimensioni, a cui spetterà un ruolo trainante nel nuovo quadro programmatico.

Con riferimento all'Area Vasta, che il DDL "Riordino del sistema delle autonomie locali della Sardegna"⁸, identifica come ambito di riferimento della istituenda città metropolitana di Cagliari, l'assetto insediativo è caratterizzato da una conurbazione più compatta, che ricomprende oltre al capoluogo (centro del sistema insediativo) i comuni limitrofi di Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius e Monserrato (centri della prima cintura), tutti interni all'area delimitata dalla S.S. 554, nella quale si riscontrano molte delle problematiche tipiche dei grandi agglomerati urbani relative in particolare alla mobilità, ai servizi e alla dispersione, e da una fascia conurbata esterna alla S.S. 554, comprendente 11 centri abitati (centri della seconda cintura) per i quali le relazioni con Cagliari sono tali da poterli considerare parte integrante del sistema-città. Dunque, in data odierna, anche alla luce dei lavori preparatori del Consiglio Regionale e alla vigilia dell'approvazione della legge di riforma, **si prospetta un'area metropolitana costituita da sedici Comuni, oltre alla città di Cagliari: Assemini, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Decimomannu, Maracalagonis, Pula, Sarroch, Settimo S. Pietro, Sinnai, Villa S. Pietro e Uta.**

Si tratta di un ambito di grande importanza sotto l'aspetto ambientale, essendo la conurbazione più compatta articolata

¹ Il **Piano Urbano della Mobilità** è lo strumento attraverso il quale le realtà locali scelgono e decidono strategie relative alla mobilità nel territorio dell'area cagliaritano esteso all'area vasta. Il Consiglio del Comune di Cagliari ha approvato il P.U.M con deliberazione n. 47 del 28 luglio 2009 e successivamente modificato con deliberazione n. 15 del 18 marzo 2014.

² Il **Piano di Azione per la realizzazione delle Infrastrutture di ricarica per Veicoli Elettrici** costituisce atto propedeutico alla realizzazione della rete di infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici dell'Area Vasta di Cagliari. Finanziato nell'ambito del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE, GU Serie generale 280 del 2.12.2014), si inserisce armoniosamente nell'insieme degli atti programmatici sovraordinati già esistenti (PAES di Cagliari e Piano Energetico e Ambientale Regionale -PEARS adottato dalla Giunta Regionale con Delibera n. 4/3 del 05/02/2014) e ne costituisce elemento di sintesi specialistico e di settore.

³ Il **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile** è stato approvato dal Consiglio del Comune di Cagliari con deliberazione n. 46 del 22 luglio 2014 e accettato dalla commissione europea (gennaio 2015).

⁴ Il **Piano strategico comunale** è stato approvato dal Consiglio del Comune di Cagliari con deliberazione n. 57 del 22 settembre 2009 ed integrato con deliberazione n. 92 del 19 dicembre 2012, alla luce delle linee strategiche approvate nel Piano strategico intercomunale.

⁵ Il **Piano particolareggiato del Centro Storico** del Comune di Cagliari e della Municipalità di Pirri è stato adottato dal Consiglio Comunale di Cagliari con deliberazione n. 52 del 7 ottobre 2015.

⁶ Il Piano di Utilizzo dei Litorali (PUL) del Comune di Cagliari è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2014.

⁷ Il documento PLUS è stato approvato il 5 luglio 2012 dalla Conferenza di Servizi tra Comune di Cagliari, ASL Cagliari e Provincia di Cagliari e, successivamente, dal Consiglio Comunale di Cagliari con deliberazione n. 54 del 24 luglio 2012.

⁸ Il disegno di legge "Riordino del sistema delle autonomie locali della Sardegna", approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 53/17 del 29 dicembre 2014 è attualmente all'esame della Prima Commissione Permanente del Consiglio Regionale, che sta procedendo alla sua revisione, alla luce dell'incertezza legislativa, anche in termini temporali, della riforma del Titolo V della Costituzione. Le principali modifiche apportate al disegno di legge di cui trattasi, derivando alla necessità di rendere immediatamente operativo il superamento delle province, le cui leggi istitutive sono state abrogate dai referendum del 6 maggio 2012, consolidare le unioni di comuni e le gestioni associate di funzioni e avviare la città metropolitana di Cagliari sulla scia della legge n. 56 del 2014. Rispetto alla città metropolitana di Cagliari (Titolo III - Capo I), nella seduta del 17 novembre 2015, la Prima Commissione, all'art. 24, stabilisce che:

1. È istituita la città metropolitana di Cagliari con le seguenti finalità istituzionali generali: cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

2. Fanno parte della città metropolitana, oltre al comune di Cagliari, i seguenti comuni: Assemini, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Decimomannu, Maracalagonis, Pula, Sarroch, Settimo S. Pietro, Sinnai, Villa S. Pietro e Uta.

intorno ad un sistema di aree di riconosciuta valenza naturalistica e paesaggistica tra le quali il Parco Regionale della zona umida di Molentargius, la fascia costiera del Poetto, con una delle spiagge urbane tra le più estese nel Mediterraneo, i colli di Sant’Elia e Sant’Ignazio, il Lungomare fino al Porto Storico e sull’altro versante la grande laguna del compendio di Santa Gilla; oltre a questi siti urbani, particolare rilevanza assumono nel contesto dell’Area Vasta anche quelli montani di Monte Arcosu, Gutturu Mannu e Sette Fratelli e le aree costiere contermini. Il livello di interesse ambientale del compendio può evincersi anche dalla consistenza delle aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria) che rappresentano il 31,2 % della superficie totale.

02. Struttura demografica del comune di Cagliari

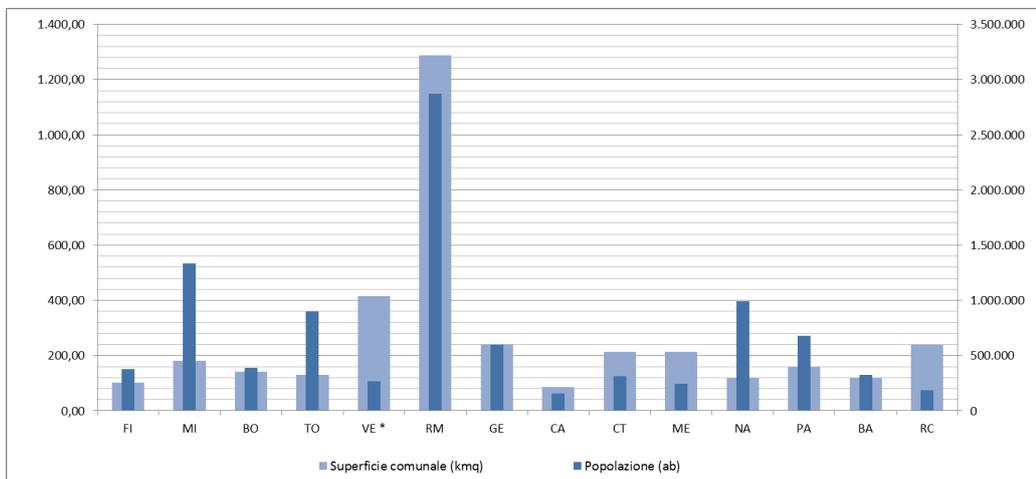
Il comune di Cagliari si presenta come il più piccolo, per popolazione, tra i comuni capoluogo delle città metropolitane.

Popolazione, superficie e densità dei Comuni capoluogo delle Città metropolitane

	Popolazione comunale (ab)	Superficie comunale (kmq)	Densità (ab/kmq)
Torino	900.372	130,01	6.925,41
Genova	594.774	240,29	2.475,23
Milano	1.331.715	181,67	7.330,41
Venezia *	264.785	<i>Superf.: 415,9 Acq. int.: 257,7</i>	636,66
Bologna	386.171	140,86	2.741,52
Firenze	379.180	102,32	3.705,82
Roma	2.870.528	1.287,36	2.229,78
Cagliari	154.543	85,01	1.817,94
Napoli	989.846	117,27	8.440,74
Bari	321.882	117,39	2.741,99
Reggio di Calabria	184.679	239,04	782,47
Palermo	677.015	160,59	4.215,80
Messina	240.760	182,9	1.126,36
Catania	315.535	213,75	1.725,18

Fonte: ISTAT, 2013

Popolazione e superficie dei Comuni capoluogo delle Città metropolitane



Fonte: ISTAT, 2013

Se è vero che il dato aggiornato al 2014 registra un piccolo incremento con 154.712 abitanti contro i 154.564 del 2013, analizzando la variazione di residenti negli ultimi due decenni emerge che nel 1991 la popolazione è pari a 197.517. In generale, il progressivo calo demografico iniziato con l'autonomia dei quattro comuni accorpatisi di Selargius, Quartucciu, Elmas e Monserrato, che ha visto passare Cagliari da circa 233.848 abitanti (Istat, 1981) a circa 160.000 (Istat, 2001), ancora oggi continua, per via degli elevati costi delle abitazioni e in generale della vita nel capoluogo, e va ad alimentare un incremento di popolazione generalizzato nell'hinterland.

Popolazione residente nel Comune di Cagliari, serie storica 2004 al 2014

Popolazione	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	161945	160870	159686	158537	157722	157371	156863	156289	156538	154564	154712

Fonte: ISTAT, 2014

Popolazione residente età media - Serie storica

Maschi	Femmine	TOTALE	Età media maschi	Età media femmine	Età media totale
71727	82985	154712	46,91756192	50,90060547	49,0491803

Fonte: ISTAT, 2014

Popolazione residente nel Comune di Cagliari, età media - Serie storica

QUARTIERE	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Castello	44,1	44,5	44,9	45,2	45,3	45,2	45,8	45,7	45,8	46,1	46,40728946
Villanova	44,9	45,1	45,4	45,5	45,6	45,9	46,4	46,4	46,8	46,8	46,89377735
Marina	43,1	43	43	43,2	43,7	44	43,9	44,3	44,8	44,4	44,52184376
Stampace	44,7	45,1	45,2	45,6	45,7	45,9	46,1	46,2	46,3	46	46,07150043
Tuvixeddu - Tuvumannu	42,3	42,7	43,1	43,7	44,3	44,7	44,7	45,4	45,9	46,6	46,94616152
Is Mirrionis	45,3	45,6	46,2	46,6	47	47,3	47,8	48,1	48,2	48,5	48,87834014
La Vega	47,2	47,5	47,8	48,2	48,4	48,7	49,1	49,6	49,7	50,1	50,03556879
Fonsarda	48	48,5	48,9	49,2	49,7	50	50,4	50,8	51	51,3	51,63945076
Sant'Alenixedda	48,5	48,7	49,4	49,6	49,8	50	50,2	50,5	50,6	50,6	50,76297379
San Benedetto	47,4	47,6	47,8	48,1	48,2	48,4	48,6	48,9	48,8	49	48,93478816
Genneruxi	46,9	47,2	47,6	48,3	48,6	49	49,5	49,7	50,2	50,6	51,07107797
Monte Urpinu	49	48,9	48,8	48,8	48,9	49	49,2	49,4	49,4	49,5	49,78483647
Monte Mixi	46,9	47,5	48,1	48,6	49,2	49,5	49,9	50,3	50,2	50,6	50,8725653
Bonaria	46,9	47,1	47,4	47,7	47,9	48	48,4	48,3	48,5	48,7	48,52997937
Sant'Avendrace - Santa Gilla	45,1	45,6	46,1	46,4	46,8	46,9	47,3	47,7	47,7	47,9	47,87653203
Mulinu Becciu	43,4	44,2	44,9	45,4	46,1	46,6	47	47,5	48,1	49	49,64569492
San Michele	44,3	44,4	45,1	45,2	45,2	45,5	45,7	46,2	46,6	46,7	46,98684002
Barracca Manna	37,8	38,3	38,7	39,1	39,7	40,2	40,3	41	40,9	41,1	41,66949931
Is Campus - Is Corrias	36,3	36,8	37,8	38,6	38,9	39,5	39,6	39,8	40,1	40,5	41,12986475
Villa Doloretta	42,1	42,6	43,5	43,7	44,4	44,6	45,6	46	46,4	46,5	46,79281122

Monreale	38,7	39,1	39,5	39,7	40,4	41,5	42	42,6	42,9	43,4	43,7994281
San Giuseppe - S. Teresa - Parteolla	41,3	41,8	42,2	42,8	43,2	43,4	43,7	44,1	44,5	45,1	45,64512946
Is Bingias - Terramaini	46,4	46,9	47,5	47,9	48,3	48,6	48,8	49,2	48,9	49,5	49,85553603
Monteleone - Santa Rosalia	42,9	43,5	43,9	44,3	44,6	45,1	45,7	46,1	46,3	46,9	47,33333333
Quartiere Europeo	42,4	42,9	44	44,5	45,6	46,3	47,2	48,2	49,2	50	50,27946324
CEP	47,4	48,2	49,1	49,5	49,9	50,1	50,6	51,1	51,1	51,3	51,44439118
Poetto - Medau Su Cramu	39,8	40,4	40,7	40,7	41,3	41,8	42,4	42,9	43,2	44,1	44,5277551
La Palma	47,4	47,6	48	48,2	48,1	48,1	48,5	49,1	49	49,7	49,78904429
Quartiere del Sole	45,1	45,4	45,8	46,7	47,1	47,6	48,1	48,7	48,7	49	49,33340894
Borgo Sant'Elia	37,8	38,1	38,8	39,6	40,6	40,6	39,9	42	41	40,8	40,74872356
Nuovo Borgo Sant'Elia	36,2	37	37,5	38,2	38,8	39,5	40,6	40,9	41,8	42,6	43,26780021

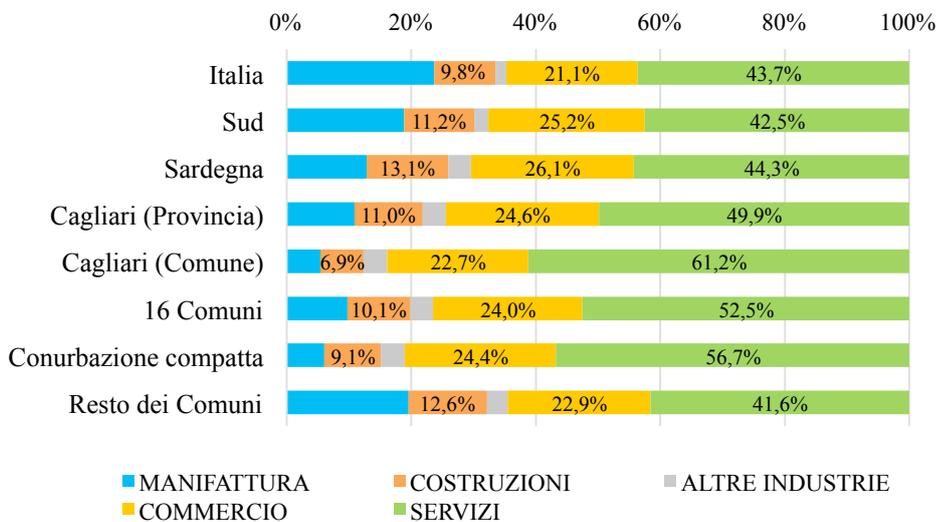
Fonte: ISTAT, 2014

03. Struttura economica

L'Area vasta cagliaritano, e ancor più il capoluogo, sono caratterizzate da una ridotta concentrazione di imprese industriali (manifattura e costruzioni), mentre sono fortemente focalizzate sul terziario tradizionale e sulla Pubblica Amministrazione, seppur negli ultimi anni vi siano stati sviluppi positivi nel settore delle nuove tecnologie e del terziario avanzato, che collocano il territorio cagliaritano tra quelli più competitivi a livello nazionale.

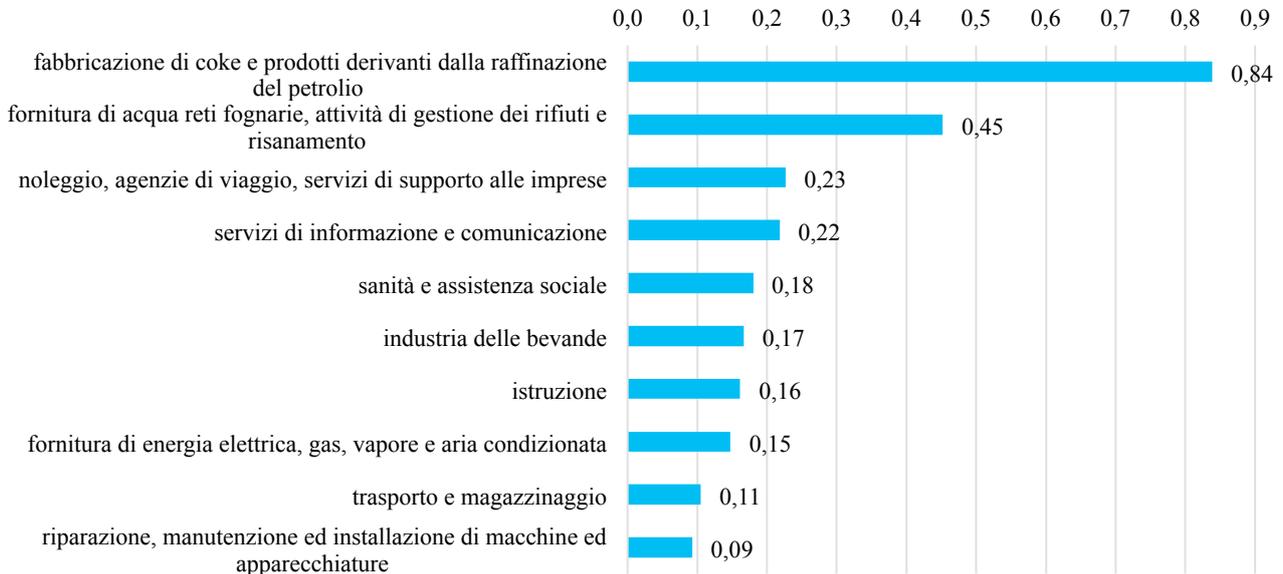
La terziarizzazione dell'economia dell'area vasta di Cagliari è ancora più evidente se si considerano gli addetti: circa 3 lavoratori su 4 appartengono ad imprese del settore dei servizi e del commercio.

IMPRESSE Numero di addetti nelle unità locali per macro settore economico – valori % Fonte: ISTAT, 2011



In termini di specializzazioni produttive, rispetto alla media italiana, l'area cagliaritano si contraddistingue per la fabbricazione di prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio (grazie alla presenza della Saras s.p.a. nel comune di Saroch) e nella fornitura di acqua e di gestione dei rifiuti, oltre che nei servizi turistici del noleggio e delle agenzie di viaggio e, come già accennato, in quelli di informazione e comunicazione.

Primi 10 settori economici per numero di addetti nelle unità locali – 16 Comuni Fonte: ISTAT, 2011



Un dato interessante rispetto alle imprese riguarda la provincia di Cagliari che si classifica tra le prime 10 province italiane per presenza di startup innovative. A gennaio 2015 le aziende sviluppano, producono e commercializzano prodotti o servizi ad alto valore tecnologico sono 72 su un totale di 99 nella Regione e 3.222 in Italia.

CITTÀ	STARTUP INNOVATIVE	%
Milano	470	14,7%
Roma	270	8,4%
Torino	174	5,4%
Trento	96	3,0%
Napoli	96	3,0%
Bologna	92	2,9%
Modena	85	2,6%
Firenze	79	2,5%
Padova	72	2,2%
Cagliari	72	2,2%

Elaborazione CNA Sardegna su dati ufficiali della sezione speciale del Registro delle imprese delle Camere di commercio e una specifica indagine promossa su questo settore da Unioncamere e Ministero del Lavoro nell'ambito del Sistema Informativo Excelsior.

Struttura economica						
	Anno	Comune Capoluogo	Area Vasta	Provincia	Mezzogiorno	Italia
Totale imprese	2014	-	-	59.135	1.675.483	5.148.413
Tasso di natalità d'impresa %	2014	-	-	5,9	6,3	6,1
Tasso di mortalità d'impresa %	2014	-	-	6,6	6,5	6,4
Addetti per classe dimensionale %						
micro (1- 9)	2011	-	-	56,0	60,4	51,0
piccole (10-49)	2011	-	-	21,4	21,5	24,0
medie (50-249)	2011	-	-	13,4	11,3	14,9
grandi (250 e oltre)	2011	-	-	9,2	6,9	10,1

Valore aggiunto totale (milioni di euro)	2014	-	-	10.619	315.818	1.451.013
Valore aggiunto agricoltura %	2014	-	-	2,8	4,0	2,2
Valore aggiunto industria %	2014	-	-	16,9	17,0	23,4
Valore aggiunto servizi %	2014	-	-	80,3	79,0	74,4
Valore aggiunto per occupato (euro a prezzi correnti)	2014	-	-	50.777	52.293	61.935
Esportazioni (milioni di euro)	2014	-	-	4.262	40.600	393.174
Importazioni (milioni di euro)	2014	-	-	7.630	50.582	334.784
Saldo commerciale (milioni di euro)	2014	-	-	-3.369	-9.981	58.389
Tasso di apertura (exp+imp/valore aggiunto) (%)	2014	-	-	112,0	28,9	50,2
Propensione ad esportare (export/valore aggiunto) (%)	2014	-	-	40,1	12,9	27,1
Investimenti diretti esteri (IDE) in entrata Numero aziende	2012	16	11	27	676	10.895
Provenienza investitore						
Europa	2012	14	8	22	498	7.574
Asia	2012	0	2	2	61	1.031
America	2012	2	1	3	114	2.202
Africa	2012	0	0	0	1	35
Oceania	2012	0	0	0	2	53
Investimenti diretti esteri (IDE) in uscita						
Numero investitori	2012	19	10	29	1.400	33.789
Numero partecipate	2012	18	6	24	737	12.429
Europa	2012	12	8	20	885	20.534
Asia	2012	2	0	2	150	4.835
America	2012	3	1	4	220	6.440
Africa	2012	2	1	3	135	1.704
Oceania	2012	0	0	0	10	275

Fonte: elaborazione dati ANCI, luglio 2015

Per quanto riguarda i dati sulla disoccupazione (16-64 anni), Cagliari si presenta con un tasso più alto della media nazionale ma più basso rispetto al mezzogiorno d'Italia..

Mercato del lavoro						
	Anno	Comune Capoluogo	Area Vasta	Provincia	Mezzogiorno	Italia

Totale occupati	2014	-	-	193.516	5.856.170	22.278.918
Occupati agricoltura %	2014	-	-	2,9	6,6	3,6
Occupati industria %	2014	-	-	9,3	13,4	20,2
Occupati altro %	2014	-	-	87,8	80,0	76,1
Tasso di disoccupazione %	2014	-	-	17,9	20,7	12,7
Tasso di disoccupazione giovanile (15-24) %	2014	-	-	46,6	55,9	42,7
Tasso di attività %	2014	-	-	42,0	35,3	42,0
Persone di 15-29 anni che non lavorano e non studiano (Neet)	2011	25,2	-	28,3	31,4	22,5
CIG Ordinaria (numero ore autorizzate)	2014	-	-	690.114	45.573.081	246.987.806
CIG Straordinaria (numero ore autorizzate)	2014	-	-	5.257.012	151.885.869	624.299.887
CIG Deroga (numero ore autorizzate)	2014	-	-	2.713.158	151.885.869	240.478.706
Variazione CIG Ordinaria anno precedente	2014	-	-	15,1	-34,4	-30,7
Variazione CIG Straordinaria anno precedente	2014	-	-	-20,4	11,4	18,4
Variazione CIG Deroga anno precedente	2014	-	-	-48,8	11,4	-19,6

Fonte: elaborazione dati ANCI, luglio 2015

			Comune	Provincia	Regione	Italia
Reddito disponibile pro capite delle famiglie consumatrici	2012	euro	15.893,8	12.774,9	17.307,2
Persone che vivono in famiglie senza occupati	2011	Per 100 persone che vivono in famiglie con almeno una persona di 18-59 anni	8,4	8,3	8,4	6,7
Sofferenze bancarie delle famiglie consumatrici	2013	Percentuale sugli impieghi delle famiglie consumatrici	4,2	4,8	5,6

Fonte: ISTAT, 2013

04. Struttura ambientale

L'ambito di riferimento, individuato come "Golfo degli angeli" nel Piano Paesaggistico Regionale (2006), è caratterizzato da un complesso sistema paesistico territoriale unitario in cui si riconoscono almeno tre grandi componenti tra loro strettamente interconnesse: il sistema costiero dello Stagno di Cagliari-laguna di Santa Gilla, la dorsale geologico-strutturale dei colli della città di Cagliari e il compendio umido dello stagno di Molentargius, delle saline e del cordone sabbioso del Poetto. Le grandi dominanti costitutive di Santa Gilla, di Molentargius- Poetto e dei colli di Cagliari, rappresentano la matrice funzionale e strutturale dell'ambito sulla quale ogni stratificazione paesaggistica si è sviluppata nello spazio e nel tempo.

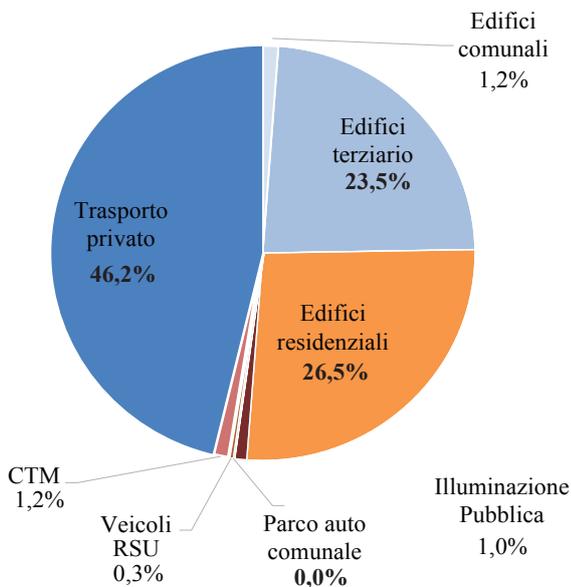
Il **sistema insediativo** dell'ambito si struttura in relazione alle dominanti ambientali della dorsale dei colli di Cagliari e delle zone umide costiere. L'insediamento è caratterizzato dall'alta densità del tessuto edificato e da un articolato sistema funzionale e relazionale del campo urbano, dalla presenza di infrastrutture portuali, commerciali e industriali e di servizi rari e superiori di rango regionale. L'articolazione degli elementi riflette la complessità dell'ambito. Si distinguono alcuni elementi principali:

- il tessuto insediativo continuo dell'area urbana, costruito intorno al sistema ambientale di Molentargius e delle saline – Cagliari-Pirri, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu Sant'Elena – che interclude il sistema dei centri medievali e i parchi urbani dei colli di Monte Urpinu, Monte Claro, San Michele;
- l'insediamento residenziale e i servizi lungo il cordone litorale del Poetto;
- l'ambito dell'espansione residenziale di Pizz'e Serra;
- il sistema insediativo di connessione tra Cagliari ed il centro urbano di Elmas (testata del sistema urbano lineare Elmas, Assemmini, Decimomannu) lungo le rive della Laguna di Santa Gilla;
- i sistemi infrastrutturali delle reti tecnologiche e dei trasporti con il sistema portuale storico, commerciale, turistico, militare, industriale di Cagliari;
- i corridoi infrastrutturali delle SS 130 e 131 con gli insediamenti produttivi e commerciali di Cagliari, Elmas e Sestu.
- l'apparato produttivo e commerciale lungo il corridoio infrastrutturale della SS 554, costituito da aree destinate a strutture di servizio sovralocale (ospedali, strutture commerciali, strutture sportive), insediamenti produttivi e commerciali, confinante con gli ambiti residenziali di formazione recente in prossimità della SS 554;
- l'ambito dei servizi nell'area di colmata del Terramaini e gli insediamenti produttivi e commerciali lungo il Viale Marconi tra Cagliari e Quartu;
- i grandi agglomerati industriali di Macchiareddu (CASIC) in relazione con i paesaggi dello Stagno di Cagliari-Santa Gilla e le Saline Contivecchi;
- gli insediamenti recenti di servizi avanzati a Sa Illetta, con le infrastrutture mercantili del Porto Canale.

Nonostante l'elevata qualità dell'ambiente costiero e periurbano, si riscontrano importanti criticità che non permettono un'effettiva valorizzazione dell'ambito territoriale.

In particolar modo la tensione demografica da Cagliari verso i comuni limitrofi e la conseguente l'intensità dei fenomeni di movimento della popolazione stessa verso il capoluogo per motivi di lavoro, studio e per fruire dei servizi, determinano forti ricadute sul consumo energetico, l'inquinamento ambientale e lo sviluppo turistico. Questo fenomeno trova un riscontro nel dettaglio dei settori emissivi del Comune di Cagliari nel 2009 (anno base dell'IBE), da cui è evidente che i trasporti privati incidono per circa il 56% dei consumi e il 46,2% delle emissioni di CO₂.

Comune di Cagliari. Ripartizione percentuale delle emissioni di CO₂



Fonte: PAES, 2015

Autovetture circolanti nei comuni capoluogo di provincia

Anni 2008-2013 (per 1.000 abitanti)

COMUNI	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Delta 2008-2013
Torino	651,3	640,7	621,6	625,0	622,1	626,6	-24,7
Genova	482,0	481,7	481,7	482,0	478,2	465,1	-16,9
Milano	593,0	588,5	584,6	586,3	572,4	542,3	-50,7
Venezia	428,0	423,8	421,7	426,7	426,6	420,8	-7,2
Bologna	541,6	537,1	533,1	536,0	523,9	508,4	-33,3
Firenze	562,8	574,8	578,7	585,6	546,5	521,0	-41,8
Roma	747,1	735,5	733,2	742,0	711,0	659,2	-87,8
Cagliari	670,6	671,3	671,0	699,1	691,1	671,2	0,6
Napoli	572,1	574,6	575,9	571,6	562,6	546,5	-25,6
Bari	574,5	575,1	574,1	572,5	567,8	553,9	-20,6
Reggio di Calabria	606,0	611,7	620,1	625,3	621,5	610,7	4,7
Palermo	595,3	594,6	594,4	594,1	587,5	572,7	-22,7
Messina	583,8	585,5	589,7	592,8	591,0	586,7	2,9
Catania	695,4	698,9	708,0	716,5	722,2	698,1	2,8
Italia (b)	633,0	629,9	630,1	634,9	631,2	613,2	-19,8

Fonte: ISTAT, Dati ambientali nelle città, 2013

(a) La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia sul territorio nazionale

Emissioni di gas a effetto serra secondo classificazione SNAP per il macrosettore 07-Trasporto su strada per comune (anno 2012)

COMUNI	07-HDV *	HDV	TOTALE (tutti i macrosettori)
Torino	1.040.299,82	218.503,56	3.473.683,6
Genova	859.952,91	196.048,20	2.729.858,1
Milano	1.580.084,26	377.486,25	5.164.116,2
Venezia	354.278,30	107.414,55	6.301.617,0
Bologna	605.063,87	195.095,97	1.848.171,0
Firenze	557.598,98	135.044,74	1.267.468,0
Roma	3.823.248,26	729.280,66	8.718.188,2
Cagliari	169.054,65	31.768,77	349.899,2
Napoli	981.078,62	121.246,58	2.804.013,2
Bari	310.701,83	40.016,68	745.891,2
Reggio Calabria	203.827,13	33.882,46	402.523,0
Palermo	628.556,41	76.060,75	1.054.612,4
Messina	286.373,92	45.774,06	627.711,0
Catania	311.375,78	34.890,36	625.325,9

Fonte: ISPRA, 2012

* HDV - heavy duty vehicles (veicoli commerciali)

05. Le sfide

Il comune di Cagliari aderisce con convinzione alle strategie delineate dall'UE per le città, che devono promuovere migliori condizioni di vita e di lavoro, oltre che favorire la nascita di un ambiente consono all'innovazione e allo sviluppo delle imprese, interpretando il ruolo di centri funzionali e di entità determinanti per lo sviluppo sostenibile del Paese.

Per ottenere risultati in questo senso, la città di Cagliari intende cogliere l'opportunità offerta dal PON METRO per realizzare di un insieme coordinato di interventi che affrontano corrispondenti "sfide" in termini di **sostenibilità sociale, ambientale ed economica**.

Le sfide demografiche e sociali

La conurbazione cagliaritano è l'area regionale a maggiore tensione demografica, sia per ciò che concerne lo sviluppo della popolazione nei decenni, sia per l'intensità dei fenomeni di movimento della popolazione stessa. Tra gli anni Ottanta e Novanta del Novecento il capoluogo è passata da circa 220.000 a circa 150.000 abitanti. Questa emorragia demografica è da attribuirsi anche alle dinamiche, in atto dagli anni Novanta, che hanno spinto soprattutto le giovani coppie a lasciare la città, a causa degli elevati costi delle abitazioni e della vita in generale, alla ricerca di un alloggio a prezzo più accessibile nei Comuni limitrofi. Tale fenomeno si riscontra facilmente nell'incremento demografico generalizzato dei 15 comuni, a fronte invece di un pesante arretramento dell'ordine di -8,7% sulla popolazione di Cagliari che rappresenta ben 14.366 abitanti. Tuttavia, poiché il capoluogo non ha perso il primato come polo di servizi e centro attrattore, la dispersione abitativa ha generato un aumento del flusso quotidiano di veicoli in ingresso dalle principali arterie di connessione fra il capoluogo ed i comuni confinanti e un aumento della spesa pubblica e sociale.

Lo strumento di programmazione locale in materia sociale - il **Piano Locale Unitario dei Servizi alla Persona Città di Cagliari** - per il triennio 2012-2014 ha previsto, tra le varie linee di azione rivolte alle fasce deboli della popolazione (anziani, minori, immigrati extracomunitari, disabili psichici e motori), interventi mirati di inclusione sociale, quali la presa in carico di persone in condizione di estrema vulnerabilità per cause familiari, sanitarie e che necessitano di sostegno ed accompagnamento quotidiano, l'erogazione di contributi per il soddisfacimento di bisogni primari (alimentazione, alloggio, utenze domestiche, vestiario e istruzione), misure straordinarie di contrasto alla povertà, nonché interventi economici per fronteggiare le problematiche abitative (contributo fitto casa, fondo di garanzia per morosità incolpevole).

Analizzando in maniera approfondita la *questione abitativa* alla scala comunale, si nota che rispetto ad un mercato immobiliare cittadino in recessione, che ha visto una importante diminuzione delle compravendite, sono aumentate in maniera esponenziale le richieste di contributi pubblici per far fronte a **problemi abitativi** e prevenire **situazioni di sfratto o sgombero** (nel 2014 sono state 721 le domande per l'accesso al fondo "fitto casa" e 883 le persone in difficoltà che hanno usufruito dei contributi straordinari per il sostegno nel pagamento degli affitti).

La cronica mancanza di alloggi di edilizia residenziale pubblica e la sempre maggiore difficoltà da parte degli individui nel reperire o nel mantenere abitazioni sul mercato privato hanno portato al preoccupante aumento degli **sfratti per morosità**. Fenomeno che insieme all'acuirsi della disoccupazione da una misura dell'allargamento della condizione di povertà e di deprivazione multipla delle famiglie e degli individui. L'allargamento dell'area del bisogno si esprime oltre che nella richiesta al Comune di contributi economici per il fitto casa e in generale per far fronte a problemi abitativi e prevenire situazioni di sfratto o sgombero (774 domande nel 2013), per domiciliarità "forte" (143 domande nel 2013), nel crescente numero di minori a carico dei servizi sociali (694 nel 2013) o che usufruiscono del servizio residenziale (116 nel 2013) e dell'educativa domiciliare (89 nel 2013), per l'integrazione del reddito al fine di soddisfare bisogni primari (circa 2000 domande nel 2013), e ancora nel numero di individui che si rivolgono a strutture di accoglienza per alloggio temporaneo o di supporto, quali centri di prima accoglienza (Centro della Solidarietà Giovanni Paolo II° 44 posti letto per soggetti fragili senza fissa dimora – Centro di Accoglienza Domu Amiga presso il comune di Quartu Sant'Elena 16 posti letto per soggetti fragili in stato di privazione temporanea dell'alloggio), mense della Caritas (165.981 pasti offerti nell'anno 2013), ambulatorio per indigenti (circa 2.100 prestazioni sanitarie offerte in gratuità). Da rilevare che l'utenza globale dei servizi della Caritas è stata pari, nell'anno 2013, a 2.905 unità, di cui il 45% di sesso maschile e il 55% di sesso femminile. In termini di cittadinanza il 81,1 % risulta essere cittadino italiano e il 18,9% cittadino straniero. In questa percentuale è compresa la comunità romani, che occupava il campo sosta comunale sulla 554, oggi composta da 27 nuclei familiari, per complessivi 167 componenti di cui 54 adulti e 113 minori. Per le famiglie Rom, il Comune di Cagliari ha attivato, fin da quando è stato sgomberato il campo, un progetto di inserimento abitativo. Il percorso ha riguardato, e tuttora riguarda, il sostegno anche di tipo economico, mediante il pagamento delle caparre necessarie alla stipula dei contratti di locazione, il sostegno al pagamento delle utenze, un accompagnamento

nel disbrigo delle pratiche burocratiche. Le necessità prioritarie della comunità riguardano essenzialmente l'alloggio, di tipo stabile ed adeguato alle specifiche esigenze dei nuclei familiari, che comprendono un alto numero di minori.

Il forte e prolungato calo demografico e l'altrettanto forte invecchiamento della struttura dei residenti, che presenta la quota più elevata di popolazione della fascia d'età 50-69 anni di tutta la conurbazione, unitamente all'impoverimento complessivo dei cittadini, rende necessaria una generale riconsiderazione delle politiche e dei servizi dedicati espressamente alle fasce più fragili della popolazione.

Per riequilibrare la dispersione e dare risposte alla crescente domanda di alloggi e servizi ad anziani e famiglie, l'amministrazione comunale sta investendo in strategie di allargamento dell'offerta abitativa e in forme di welfare di comunità⁹.

Persone che vivono in situazioni di sovraffollamento abitativo, in abitazioni prive di alcuni servizi e con problemi strutturali per regione e ripartizione geografica (2011)

Comuni	Popolazione residente	N° persone interessate da disagio abitativo
Torino	872.367	62.883
Genova	586.180	37.075
Milano	1.242.123	94.667
Venezia	261.362	17.292
Bologna	371.337	25.545
Firenze	358.079	25.486
Roma	2.617.175	296.850
Cagliari	149.883,0	5.615,7
Napoli	962.003	167.537
Bari	315.933	25.539
Reggio di Calabria	180.817	14.277
Palermo	657.561	63.307
Messina	243.262	23.420
Catania	293.902	28.295
totale individui		887.791
fabbisogno alloggi		369.913

Fonte: ISTAT, Indagine Eu-Silc 2011, valori regionali riproporzionati su base Censimento 2011

Nota: il fabbisogno di alloggi equivalenti è stimato considerando la media nazionale di 2,4 individui per nucleo familiare (ISTAT, Censimento 2011)

Domande inevase per assegnazione alloggi di edilizia residenziale pubblica di proprietà comunale

Comune	Unità di misura	Livello ultimo dato	Ultimo dato
Torino	n.	2013	7.581,00
Genova	n.	2013	3.022,00

⁹ Con welfare di comunità si intende un modello di società solidale che si auto-organizza, promuovendo essa stessa l'erogazione di servizi, attraverso sinergie fra attori sociali, pubblici e privati (profit e non), costruite su una normazione contrattuale innovativa basata su un'etica della corresponsabilità.

Milano	n.	2013	23.380,00
Bologna	n.	2013	5.508,00
Venezia	n.	2013	2.714,00
Firenze	-	-	-
Roma	n.	2013	circa 30.000,00
Cagliari	n.	2013	986,00
Napoli	n.	2013	15.917,00
Bari	-	-	-
Reggio Calabria	n.	2013	1.100,00
Messina	n.	2013	695,00
Catania	n.	2013	580,00
Palermo	n.	-	-
			91.483,00

Fonte: rilevazione effettuate presso le Autorità urbane

Provvedimento di sfratto emessi per Regione e Città metropolitana (ex Provincia) - Anno 2013

Città metropolitana	Numero sfratti	di cui per morosità o altra causa		
		Nel Comune capoluogo	In altri Comuni della ex Provincia	Incidenza morosità su totale
Torino	3.986	3.273	590	96,91%
Milano	4.129	2.651	1.235	94,11%
Venezia	83		79	95,18%
Genova	1.536	1.091	339	93,10%
Bologna	1.617	1.283	276	96,41%
Firenze	1.557	696	768	94,03%
Roma	8.121	6.299	743	86,71%
Cagliari	447	110	315	95,08%
Napoli	3.320	1.302	1.382	80,84%
Bari	1.520	1.068	301	90,07%
Reggio Calabria				
Messina	413	236	150	93,46%
Catania	1.018	901	58	94,20%
Palermo	1.721	-	220	12,78%
Totale CM	29.468	18.910	6.456	86,08%
ITALIA	73.385		65.302	

Fonte: Ministero dell'Interno

Consistenza degli individui senza dimora

Comune	Numero di individui	Ann o	Fonte	Note
Torino	1.641	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Torino</i>	1.424 secondo l'Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011
Genova	1.635	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune Genova</i>	
Milano	13.115	2011	<i>Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011</i>	2.637 secondo la Rilevazione AU - Fonte: Fondazione Rodolfo Benedetti con Università Bocconi e Comune di Milano 2013
Bologna	750	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Bologna</i>	1.005 secondo l'Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011
Venezia	449	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune Venezia</i>	
Firenze	1.911	2011	<i>Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011</i>	
Roma	7.827	2011	<i>Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011</i>	
Cagliari	383	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Cagliari</i>	
Napoli	1.200	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Napoli</i>	909 secondo l'Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011
Bari	316	2011	<i>Proiezione</i>	
Reggio Calabria	181	2012	<i>Proiezione</i>	
Messina	511	2013	<i>Proiezione</i>	
Catania	617	2014	<i>Proiezione</i>	
Palermo	3.829	2011	<i>Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011</i>	3.800 secondo la Rilevazione AU - Fonte: Comune di Palermo nel 2013
Totale Comuni 14	34.365			

Fonte: vista l'eterogeneità delle fonti di informazioni disponibili, sono state integrate le rilevazioni effettuate presso le Autorità urbane (AU), l'Indagine MLPS-ISTAT realizzata con Caritas e Fio.Psd (anno 2011) e, ove assenti, è stata effettuata una proiezione sulla popolazione residente al Censimento 2011 del peso rilevato per macro area dall'Indagine MLPS-ISTAT con Caritas e Fio.Psd 2011.

Consistenza delle comunità Rom, Sinti e Camminanti per Comune

Comune	Numero individui TOTAL E	di cui: in campi non autorizzati	Ann o	Fonte
Torino	2.439	1.800	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Torino</i>
Genova	600	346	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Genova</i>
Milano	2.500	2.500	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Milano</i>
Bologna	650	400	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Bologna</i>
Venezia	500	100	2013	<i>Rilevazione AU - Fonte: Comune di Venezia</i>

Firenze	565	532	2014	Fondazione Michelucci - Osservatorio Rom e Sinti
Roma	6.324	6.324	2013	Rilevazione AU - Fonte: Comune di Roma
Cagliari	158	19	2013	Rilevazione AU - Fonte: Comune di Cagliari
Napoli	3.000	2.000	2013	Rilevazione AU - Fonte: Comune di Napoli
Reggio Calabria	1.298	1.298	2011	Rilevazione AU - Fonte: Comune di Reggio su dati Prefettura di Reggio Calabria
Messina	70	70	2013	Rilevazione AU - Fonte: Comune di Messina - Dip.to Servizi Sociali
Palermo	280	280	2013	Rilevazione AU - Fonte: Comune di Palermo - Attività Sociali
Totale	18.384	15.669		

Fonte: rilevazione presso le Autorità urbane (AU) integrata, dove disponibili, da varie fonti ufficiali.

Le sfide climatiche e ambientali

È noto che gli schemi di crescita urbana che le amministrazioni hanno adottato nel tempo, il modo in cui le persone si muovono da/per e nella città, il modo in cui utilizzano l'energia e le modalità con cui gli edifici vengono riscaldati/raffreddati, rendono le città grandi consumatrici di energia e organismi inquinanti.

È altrettanto matura, oggi, la consapevolezza che gli interventi per migliorare l'efficienza energetica delle città giochino un ruolo strategico nelle politiche di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici globali, questa consapevolezza è fondamentale per raggiungere gli obiettivi del Protocollo di Kyoto e rispettare l'impegno a lungo termine di mantenere l'aumento della temperatura mondiale al di sotto di 2°C (assunto con gli accordi della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici di Cancún del 2010).

Come altre amministrazioni comunali, anche quella di Cagliari ha già avviato una serie di iniziative coordinate con l'obiettivo di **rendere efficiente il patrimonio immobiliare e contestualmente operare una riduzione delle risorse economiche impegnate dal fabbisogno di energia primaria**. La stima preliminare porta a ritenere praticabile una riduzione del 20% dei costi fino ad ora sostenuti per l'approvvigionamento.

Parallelamente, il già citato **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile**, conseguente all'adesione al **Patto dei Sindaci** da parte del Comune di Cagliari (30 novembre 2012), si prefigge l'obiettivo del contenimento delle emissioni di CO₂ di almeno il 20% nell'ambito del territorio comunale. L'insieme degli interventi di ottimizzazione a livello tecnologico sugli edifici pubblici comunali - fabbricati per uffici e plessi scolastici - e il completamento di quelli già attuati sui sistemi a rete (pubblica illuminazione e sistema semaforico), costituiscono la direttrice dell'azione integrata da attuare.

Consumi energia elettrica per illuminazione pubblica per kmq di superficie nei comuni capoluogo di provincia Anno 2012

Comune	Superficie abitata Km2 (a)	GWh (b)	Valore Baseline IR03 (b/a*100)
Torino	113,91	49,48	43,4
Genova	79,56	18,19	22,9
Milano	147,98	74,31	50,2
Venezia	76,75	18,58	24,2
Bologna	78,01	17,74	22,7
Firenze	61,60	18,07	29,3
Roma	511,00	136,08	26,6
Cagliari	27,88	8,11	29,1
Napoli	105,91	29,97	28,3
Bari	59,67	15,57	26,1
Reggio di Calabria	59,29	17,51	29,5

Palermo	88,54	29,38	33,2
Messina	44,49	21,69	48,8
Catania	63,64	17,46	27,4

Fonte: per i consumi, dati provinciali Terna 2011 riproporzionati a scala comunale sulla base dei dati di popolazione e superficie di fonte ISTAT.

Rispetto al tema della **mobilità alternativa**, nel caso specifico di Cagliari i percorsi pedonali e ciclabili nel capoluogo sono limitati, degradati e poco sicuri, così come gli incroci e le piazze per quanto concerne le loro caratteristiche funzionali e strutturali. Anche lo stato delle corsie preferenziali risulta critico, così come le fermate degli autobus non protette e non attrezzate per gli utenti disabili. Se da un lato è importante riqualificare lo spazio urbano, riducendo gli ambiti destinati ai mezzi privati motorizzati a favore della mobilità sostenibile, è altrettanto necessario definire le linee guida per una mobilità alternativa tra il capoluogo e i comuni limitrofi, per gli spostamenti quotidiani e per attivare nuovi itinerari per la fruizione ricreativa del territorio vasto. Questi e altri dati rientrano nel **PUM (Piano Urbano della Mobilità)** che individua un insieme organico di interventi sulle forme di mobilità relative a infrastrutture, tecnologie, regolazione della domanda di trasporto, attraverso i sistemi di controllo e supervisione del traffico. Il PUM ha sostanzialmente la funzione di pianificare l'integrazione fra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti. Quest'ultima urgenza è particolarmente sentita anche alla luce dell'ingente traffico di pendolari che con i loro veicoli privati entrano quotidianamente in città.

La Sala Controllo della mobilità, che sovrintende al controllo del traffico privato in stretta collaborazione con la sala radio della Polizia Municipale, ed un'altra detta Sala AVM (Automatic Vehicle Monitoring), che ha la funzione di monitorare la flotta in linea del TPL, ha infatti rilevato un flusso giornaliero in ingresso a Cagliari pari a 170.000 veicoli (auto in arrivo da tutto il territorio regionale) a cui si aggiungono gli spostamenti dei residenti della città. Questi sono stati stimati nel 2009 pari a 120.000, di cui 47.000 per motivi di studio (sia il 39 % degli spostamenti verso Cagliari) e 73.000 per motivi di lavoro (61%). Ulteriori spostamenti avvengono tra i 16 comuni che gravitano direttamente sul capoluogo e che si scambiano un numero di utenti pari a 190.000 giornalieri medi, (inclusi gli spostamenti intracomunali). Il dato critico è rappresentato dalla distribuzione modale di tale flusso di traffico, che vede solo il 15% degli spostamenti effettuati con i mezzi pubblici e il 17% a piedi o in bici. Quest'ultimo dato trova conferma nel fatto che **le piste ciclabili nel capoluogo sono limitate a 5 km, mentre non esiste nessuna pista che permetta di collegare Cagliari con le città dell'area vasta.**

È dunque urgente delineare una mobilità alternativa tra il capoluogo e i comuni per gli spostamenti quotidiani e nuovi itinerari per la fruizione ricreativa dell'intero territorio. In questa prospettiva si definisce l'accordo di programma denominato **“Programma Integrato per lo sviluppo urbano e la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'area metropolitana di Cagliari”**, sottoscritto nel 2012 da Regione, Provincia, Comune di Cagliari e Comuni dell'area vasta, accordo che prevede circa 15 chilometri di piste ciclabili in città e circa 70 chilometri di piste collegate tra loro in tutta l'area vasta. L'estensione della rete ciclo-pedonale consentirà ai residenti del Comune di Cagliari e dei Comuni dell'area vasta di muoversi secondo mobilità alternative all'auto privata e indirettamente porterà, tra l'altro, al decongestionamento dal traffico motorizzato, alla diminuzione dell'impatto ambientale (inquinamento atmosferico e acustico) del traffico in città, alla riduzione del fabbisogno di carburante.

Persone di 15 anni e più occupate che escono di casa per andare al lavoro per eventuali mezzi di trasporto utilizzati – Dati regionali – Anno 2012

(per 100 persone di 15 anni e più della stessa zona occupate che escono di casa per andare al lavoro)

Regioni	Vanno a piedi	Treno	Tram e bus	Metropolitana	Pullman, corriere	Pullman aziendale	Auto (come conducente)	Auto (come passeggero)	Moto, ciclomotore	Bici
Piemonte	10,7	3,9	6,8	2,4	2,4	0,5	70,8	5,7	1,5	4,5
Liguria	16,2	7,0	13,3	1,3	1,3	0,3	52,1	3,5	13,8	0,8
Lombardia	8,9	4,2	5,7	8,1	2,3	0,4	67,9	3,8	4,8	6,6
Veneto	8,8	1,3	3,2	0,2	2,1	0,4	75,0	3,1	3,8	6,1

Emilia-Romagna	8,0	2,3	3,5	0,1	0,8	0,8	72,7	3,1	3,2	9,3
Toscana	10,7	3,4	3,7	0,1	1,3	0,3	71,4	4,4	6,2	3,5
Lazio	8,7	6,0	11,0	9,3	2,1	0,4	65,2	4,8	6,3	0,8
Sardegna	15,1	1,1	2,1	0,3	1,4	0,4	72,3	5,4	2,9	0,4
Campania	18,2	2,7	4,1	2,6	2,5	0,4	62,4	8,0	2,4	0,5
Puglia	18,5	2,8	1,6	0,3	2,8	1,0	66,9	9,3	0,4	1,8
Calabria	16,8	1,3	2,1	0,2	2,8	0,1	70,7	7,5	0,9	0,4
Sicilia	15,9	0,7	2,9	0,1	1,1	0,1	70,0	6,9	5,9	0,6
Comune centro dell'area metropolitana	11,1	3,4	20,0	12,0	0,7	0,2	52,1	3,4	9,7	4,0
Periferia dell'area metropolitana	8,5	5,3	3,8	6,1	3,9	0,1	71,3	5,8	4,4	3,1
Italia	11,5	3,1	5,0	3,0	2,1	0,5	69,3	5,0	4,0	4,0

Fonte: ISTAT, Indagine annuale "Aspetti della vita quotidiana", 2012

Persone di 15 anni e più occupate che escono di casa per andare al lavoro utilizzando la bici per comune - Anno 2012 (Baseline)

(per 100 persone di 15 anni e più della stessa zona occupate che escono di casa per andare al lavoro)

COMUNI	Persone residenti di 15 anni e più occupate (<i>Censimento 2011</i>)	Persone che usano la bici per andare al lavoro (2012)	Tasso
	Denominatore	Numeratore	
Torino	352.044	15.502	4,4
Genova	233.193	4.668	2,0
Milano	550.946	34.504	6,3
Venezia	105.683	6.337	6,0
Bologna	165.768	14.666	8,8
Firenze	154.105	5.471	3,5
Roma	1.086.239	26.034	2,4
Cagliari	56.337	420,7	0,7
Napoli	257.982	2.681	1,0
Bari	106.654	2.113	2,0
Reggio di Calabria	56.739	416	0,7
Palermo	193.800	2.021	1,0
Messina	74.932	578	0,8
Catania	82.246	648	0,8
Totale	3.476.668	139.067	4,0

Fonte: ISTAT, Indagine annuale "Aspetti della vita quotidiana", 2012 valori regionali riproporzionati su base Censimento 2011

Densità di piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia

Anni 2008-2013 (chilometri per 100 km² di superficie comunale)

COMUNI	2008	2009	2010	2011	2012	2013		Superficie Comunale (kmq)	100 kmq	differenza 2013-2008 km piste ciclabili
Torino	100,0	119,2	134,6	134,6	134,6	137,4		130,01	1,30	48,60
Genova	0,0	0,0	0,5	0,5	0,5	0,5		240,29	2,40	1,30
Milano	41,2	41,2	68,8	72,1	83,1	88,1		181,67	1,82	85,20
Venezia	18,9	20,2	24,3	24,8	27,1	27,3		415,90	4,16	35,20
Bologna	55,4	61,1	65,0	68,5	72,4	76,3		140,86	1,41	29,50
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87,0		102,32	1,02	22,80
Roma	17,9	17,5	17,5	19,8	19,8	20,0		1.287,36	12,87	28,00
Cagliari	2,4	2,4	3,9	7,8	11,1	16,5		85,01	0,85	12,00
Napoli	-	-	-	-	13,4	13,4		119,02	1,19	16,00
Bari	6,4	6,4	6,4	7,5	7,5	7,5		117,39	1,17	1,30
Reggio di Calabria	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6		239,04	2,39	0,00
Palermo	11,6	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1		160,59	1,61	2,50
Messina	1,2	1,2	1,2	1,2	1,8	1,8		213,75	2,14	1,30
Catania	-	-	0,5	1,0	1,6	1,6		182,90	1,83	2,90
Italia (a)	13,6	14,7	16,1	17,2	18,1	18,9				

Fonte: ISTAT, Dati ambientali nelle città 2013

(a) La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia sul territorio nazionale

Le sfide economiche

La congiuntura economica degli ultimi anni ha coinciso con una ridotta disponibilità nelle risorse di bilancio per le pubbliche amministrazioni da destinare all'erogazione di servizi ai cittadini e, più in generale, per la realtà socio-economica in ambito locale; questa situazione costringe ad adottare obiettivi generali di **riduzione dei costi di funzionamento della macchina amministrativa**, in modo da poter rendere disponibili risorse per mantenere i livelli minimi dei servizi, oltre che per incrementare la qualità e la quantità di quelli già in essere. Il Comune di Cagliari impiega una quota considerevole del suo bilancio per le forniture energetiche destinate ai propri edifici e impianti, ovvero energia elettrica per i fabbricati e la pubblica illuminazione, combustibili per climatizzazione degli edifici scolastici, carburanti per il parco auto. L'attività di ricognizione e monitoraggio dei consumi ha messo in luce delle criticità, ma, insieme a queste, anche degli spazi di intervento per il **contenimento della spesa**.

Dal punto di vista degli **investimenti**, le sfide principali sono rappresentate dalla necessità di:

- a) favorire l'insediamento di nuove realtà produttive e sostenere la crescita di imprese giovani sia nei settori innovativi che in quelli più tradizionali;
- b) orientare e sostenere le persone nella ricerca di lavoro o di ricollocazione professionale;
- c) agevolare l'accesso al credito;
- d) promuovere nuove forme di economia dal basso;
- e) promuovere sinergie tra il mondo dell'università e della ricerca e quello dell'impresa
- f) offrire servizi a cittadini e imprese (e-government, open-government)

Nello specifico, con l'obiettivo di assecondare la tendenza alla creazione di start-up innovative, acceleratori e incubatori di start up, è stata cancellata l'Irap per 5 anni e Regione/Sfirs/Banco di Sardegna hanno sottoscritto un accordo rivolto anche alle startup e finalizzato al sostegno delle attività innovative con l'assistenza del Fondo regionale di garanzia che

prevede la concessione di un'anticipazione da parte del Banco di Sardegna fino all'80% dell'incentivo pubblico stanziato da Sardegna Ricerche per una somma massima di 50.000 euro.

Nell'ambito delle azioni strategiche portate avanti dalla amministrazione per favorire la nascita di nuove realtà e insediamenti produttivi, si richiamano:

- il POIC, bando pubblico per la selezione di Progetti Operativi per l'Imprenditorialità Comunale, il cui obiettivo primario è quello di sostenere lo sviluppo dell'impreditorialità (intendendo sia auto-impreditorialità sia cooperative) e dell'occupazione, in particolare giovani e donne, sul territorio comunale, (quartieri di Villanova, Stampace, Castello, municipalità di Pirri), integrando le politiche di intervento già esistenti attivate dal Comune stesso¹⁰;
- i finanziamenti alle imprese in regime *de minimis*, che nell'ambito di un ridisegno generale delle attività produttive e dei servizi innovativi necessari allo sviluppo della città, sono stati indirizzati prioritariamente ai seguenti settori di attività: produzione artistica e culturale; media e intrattenimento; sviluppo di prodotti e servizi informatici; produzione e applicazione di tecnologie innovative orientate al miglioramento della qualità della vita dei cittadini in relazione all'idea di "Città intelligente", così come indicato dall'Unione Europea; servizi turistici relativi alla valorizzazione del patrimonio storico, archeologico e naturalistico; servizi per la mobilità sostenibile; efficientamento energetico ed energie rinnovabili, gestione delle risorse idriche e riciclaggio; commercio di prossimità; ricettività turistica; servizi alla persona.
- gli incentivi per gli imprenditori attraverso l'avvio dell'iniziativa "Start Up Cagliari" promossa insieme a Università di Cagliari, Camera di Commercio di Cagliari, The Net Value, Confindustria di Cagliari, CRS4, Sardegna Ricerche e Sartec., che si propone di fare di Cagliari, uno dei più importanti distretti digitali "d'Italia e d'Europa.
- i contributi straordinari e gli investimenti nel settore culturale, legati alla candidatura del capoluogo come finalista al titolo di Capitale Europea della cultura 2019 e alla nomina di Cagliari capitali Italiana della cultura 2015.

Si rimanda, inoltre, alle azioni intraprese dal Comune di Cagliari al fine di promuovere lo sviluppo dell'industria cinematografica, che rappresenta un potenziale bacino occupazionale non solo per gli artisti e per le aziende di produzione, ma anche per gli operatori professionali e le imprese del comparto turistico e delle applicazioni basate sull'utilizzo degli *open data*, capaci di portare alla luce il valore del patrimonio informativo pubblico.

Rispetto alle strategie di sviluppo economico locale fondate sull'utilizzo della **tecnologia digitale**, delle reti web e mobile e dei social network, queste si innestano in un background urbano che ha già intrapreso un percorso virtuoso di transizione verso un modello di smart city, in linea con gli obiettivi dell'Agenda Digitale nazionale, in un contesto che - seppur in ritardo rispetto ad altre realtà nazionali- offre ampie possibilità di miglioramento.

La città di Cagliari, infatti, dispone di un'ampia e articolata infrastruttura di connettività in fibra ottica (FO), in estensione a cura del Consorzio ITS, ma parte della fibra è al momento inutilizzata: obiettivi sfidanti saranno, quindi, quelli di attivare un processo partecipativo finalizzato ad un confronto con il mondo produttivo e della ricerca per l'individuazione dei possibili utilizzi di questa dotazione e, in un'ottica metropolitana, completare la rete e servire i comuni limitrofi.

La rete WI-FI civica è composta da circa 30 access point, che coprono tuttavia solo una parte della superficie comunale (la zona centrale e una parte del litorale), con la previsione di estendere la rete ad ulteriori quartieri della città, al fine di dare risposta ad una parte di cittadini e di user city attualmente insoddisfatta.

La razionalizzazione dei data center, oltre agli indubbi risparmi in termini di spesa, produrrà vantaggi in termini di sicurezza e affidabilità delle infrastrutture hardware, software e di comunicazione, un utilizzo più razionale ed efficiente delle risorse, la concreta possibilità di realizzazione di politiche di disaster recovery e di conservazione dei dati, la standardizzazione di hardware, software e modalità di gestione dell'ICT, l'interoperabilità dei sistemi e la cooperazione applicativa tra le amministrazioni pubbliche: per questo motivo, il Comune di Cagliari prevede di potenziare i propri data center e di metterli a disposizione degli altri comuni dell'Area Vasta, assumendo il ruolo di aggregatore di competenze informatiche e di fornitore di servizi ICT.

L'amministrazione comunale dispone, inoltre, di un'apposita sezione del proprio portale istituzionale denominata "Open Data & Open Service", attraverso la quale rende disponibili in formato aperto i propri dati, sia attraverso i file di risorse descritti dagli appositi dataset (modalità open data) sia per mezzo di interfacce applicative che accedono direttamente al dato originale (modalità open service). Queste interfacce applicative (A.P.I.) consentono lo

¹⁰ Il fondo POIC è strutturato in aiuti rimborsabili per l'insediamento delle imprese, lo sviluppo occupazionale per un totale di € 1.500.000 ; aiuti rimborsabili per l'innovazione organizzativa, destinato ai settori merceologici COD. ATECO 2007 C (attività manifatturiera) , COD. ATECO 2007 G47 (Commercio al dettaglio) e COD. ATECO 2007 I (Attività e servizi di alloggio e ristorazione) per un totale di € 1.000.000.

sviluppo di applicazioni software da parte di terzi (aziende e sviluppatori in generale), che possono accedere ai dati prodotti dal Comune in modo indipendente, anche per scopi commerciali: il Comune di Cagliari intende proseguire su questa linea, poiché ritiene il sistema degli Open Data e degli Open Service uno strumento conoscitivo fondamentale, a disposizione di cittadini ed imprese, per poter valutare le azioni intraprese dall'Amministrazione e per sviluppare applicazioni che utilizzano tali dati. Secondo l'approccio dell'open government, s'intende portare avanti la digitalizzazione dell'attività amministrativa, completare il processo di re-ingegnerizzazione e digitalizzazione integrale delle pratiche di Edilizia Privata, che darà la possibilità a cittadini e professionisti di avviare e seguire l'iter delle pratiche edilizie interamente on-line e costruire un'anagrafe patrimoniale integrata con altre banche dati.

La promozione dello sviluppo economico passa, inoltre, attraverso azioni avviate finalizzate alla riqualificazione dei quartieri periferici e dei mercati civici e all'animazione territoriale del centro storico.

06. La strategia di crescita inclusiva della città di Cagliari

Secondo le strategie delineate dal *Position Paper* dell'UE le città devono promuovere **migliori condizioni di vita e di lavoro, oltre che favorire la nascita di un ambiente consono all'innovazione e allo sviluppo delle imprese**; la sostenibilità ambientale sottesa a queste linee guida assegna alle città il ruolo di centri funzionali.

Nel quadro del sistema urbano sardo, storicamente caratterizzato da una bassa densità demografica e dalle difficoltà che questo dato comporta per l'assenza di una massa critica, pre-requisito per l'erogazione efficiente di servizi, oggi si vuole qualificare Cagliari come capoluogo e centro propulsore di un sistema di luoghi più ampio, corrispondente alla cosiddetta area vasta.

Secondo questa logica, fortemente orientata alla coesione territoriale, la città di Cagliari ha delineato una strategia che punta a costruire le **condizioni strutturali indispensabili per sviluppare il proprio potenziale di "innovazione"**, a partire dalla valorizzazione del patrimonio locale di **risorse materiali** (ambientali, spaziali e infrastrutturali, anche ad alto contenuto tecnologico) e **immateriali** (capitale sociale). In un quadro di generale impoverimento del contesto di riferimento, le operazioni di riqualificazione urbana non sono infatti sufficienti a rigenerare il tessuto sociale ed economico. Al contrario, **considerare il capitale sociale come fattore di crescita e competitività**, significa, pensare alla propria comunità come soggetto in grado di mobilitarsi per contribuire a costruire risposte ai bisogni emergenti, secondo un'ottica di corresponsabilizzazione. Questo principio costituisce anche la precondizione per garantire una buona qualità della vita dei cittadini e degli utilizzatori della città e in generale e attrarre investimenti e nuovi visitatori, quindi produrre ricchezza per i territori e per l'intero Paese.

La strategia così delineata si realizza attraverso un sistema di azioni integrate, riconducibili seguenti obiettivi generali:

- 1. SUPERAMENTO PROGRESSIVO DELLE CAUSE DELLA POVERTÀ ABITATIVA, ATTRAVERSO AZIONI DIVERSIFICATE DI TIPO MATERIALE E IMMATERIALE;**
- 2. INCLUSIONE ATTIVA DI FASCE DEBOLI DELLA POPOLAZIONE E ATTIVAZIONE DI FORME DI ECONOMIA SOCIALE;**
- 3. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ AMBIENTALE ATTRAVERSO LA RIQUALIFICAZIONE E MESSA A SISTEMA DI SPAZI CON UN'ATTENZIONE SPECIFICA ALLA SICUREZZA DEI CITTADINI;**
- 4. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI DIGITALI PER CITTADINI E IMPRESE; POTENZIAMENTO DEI PROCESSI DI INCLUSIONE DIGITALE.**

07. Azioni integrate

Il raggiungimento degli obiettivi più generali avviene attraverso una serie di azioni e obiettivi specifici che vengono riportati di seguito.

1. SUPERAMENTO PROGRESSIVO DELLE CAUSE DELLA POVERTÀ ABITATIVA, ATTRAVERSO AZIONI DIVERSIFICATE DI TIPO MATERIALE E IMMATERIALE

L'aumento di nuove ed estreme povertà e marginalità sociali, che vede acuirsi la difficoltà di accesso alla casa, al mercato del lavoro, e alla vita pubblica, è particolarmente sentito in alcune aree della città cosiddette "periferiche", come i quartieri di Sant'Elia e Is Mirrionis/Mulinu Becciu e San Michele, rispettivamente nei quadranti sud-ovest e

nord-ovest della città, e Santa Teresa, nella municipalità di Pirri. A caratterizzare questi ambiti una densità abitativa elevata, la forte presenza di edilizia residenziale pubblica, in gran parte realizzata tra gli anni '40 e '80 del novecento e quindi per lo più in uno stato di avanzato **degrado**, e una popolazione con basso tasso di scolarizzazione, alti livelli di dispersione scolastica, in condizione di **disoccupazione** o di **precarietà economica**. Ad alimentare i fenomeni di microcriminalità e di illegalità diffusa, che si manifestano anche nelle occupazioni abusive degli spazi collettivi, la carenza di spazi pubblici di aggregazione e servizi di sostegno alla persona. Meno circoscrivibili a livello territoriale le problematiche delle comunità rom, attualmente distribuita su diversi comuni dell'Area Vasta, e dei senza fissa dimora che si rivolgono a strutture di accoglienza alloggiativa o di supporto. In generale l'utenza dei servizi della Caritas nell'anno 2013 è stata di 2.905 unità, con una età compresa tra 35-54 anni, di cui l'81,1 % risulta essere cittadino italiano e il 18,9% straniero.

1.1. CREAZIONE DELLA AGENZIA SOCIALE PER LA CASA

Obiettivo: prevenire l'“espulsione” e/o favorire l'accesso al mercato immobiliare cittadino per le fasce economicamente più svantaggiate e i gruppi target di popolazione caratterizzati da particolari fragilità, secondo il **paradigma dell'Housing First**.

L'“**agenzia sociale per la casa**” si configura come **servizio pubblico** a finalità sociale e opera attraverso il primo contatto, la diagnosi multi-dimensionale e l'orientamento, per individuare soluzioni integrate, coerenti con le esigenze specifiche espresse da particolari gruppi target e complementari a quello abitativo. Nello specifico, l'agenzia inquadra i fabbisogni complementari a quello abitativo per avviare azioni di supporto legale e psicologico, percorsi individualizzati di inserimento lavorativo, sociale, educativo e sanitario, legati al target e propedeutiche e di accompagnamento ad ulteriori percorsi di inclusione.

Il servizio mobilita al suo interno diverse competenze (i.e. sociali, sanitarie, economiche, giuridiche) in maniera da costruire un **punto di riferimento unico per il disagio e la povertà di tipo abitativo**.

Si prevede di porre in essere modalità per il supporto per i casi di morosità incolpevole.

L'attività risulta integrata e complementare rispetto alla attività dello sportello casa previsto nell'ITI Is Mirrionis, alle politiche di welfare ordinario del Comune di Cagliari e, in un'ottica di replicabilità, si prefigura la possibilità di una sua estensione ad aggregazioni di comuni dell'Area Vasta, a partire dalle esperienze sperimentali di Torino, Genova e Bologna dove tale modello è già stato avviato.

1.2. INCREMENTO DELL'OFFERTA DI ALLOGGI

Obiettivo: aumentare il ventaglio e le possibili risposte rivolte alle diverse forme di povertà abitativa

L'incremento del numero di alloggi e la realizzazione di servizi abitativi integrati, avviene attraverso il rinnovo del **patrimonio ERP sottoutilizzato**, la creazione di percorsi garantiti capaci di tutelare i proprietari e gli inquilini, anche favorendo e agevolando l'**incontro tra domanda e offerta** attraverso incentivi alla locazione a valere su un fondo appositamente istituito e/o attraverso la riduzione della tassazione locale sugli immobili resi disponibili, oltre che, promuovendo specifici “**patti abitativi**” per la coabitazione e realizzando “appartamenti di sostegno” e servizi comuni all'interno di immobili di proprietà pubblica, opportunamente recuperati, per dare vita a forme di convivenza partecipata secondo il principio dell'AutoMutuoAiuto. I modelli proposti promuovono il mix sociale, facilitando l'integrazione tra diverse iniziative e progetti.

2. INCLUSIONE ATTIVA DI FASCE DEBOLI DELLA POPOLAZIONE E ATTIVAZIONE DI FORME DI ECONOMIA SOCIALE

2.1. START UP, ANIMAZIONE TERRITORIALE E INNOVAZIONE SOCIALE

Obiettivo: sostenere forme di welfare di comunità

Si tratta della realizzazione di progetti destinati a cittadini, fragili, finalizzato alla inclusione socio-occupazionale.

Per il raggiungimento di quest'obiettivo si ricorre anche alla capacità di progettazione e azione del terzo settore in risposta a bisogni sociali espressi localmente dalle comunità di riferimento, favorendo forme di economia sociale e solidale, secondo il paradigma dell'innovazione sociale.

Particolare rilevanza è assunta dai percorsi di integrazione socioeconomica delle comunità emarginate per il **definitivo passaggio a forme di abitare stabile**. In quest'ultimo caso gli interventi coordinati nell'ambito di un Piano di Azione Locale, sono strettamente connessi e complementari con quanto previsto all'interno dei PON Inclusione e FEAD e con il POR Sardegna.

2.1. RECUPERO DI BENI DISMESSI DI PROPRIETÀ PUBBLICA

Obiettivo: restituire ad uso pubblico beni dismessi o sottutilizzati

Il recupero di beni inutilizzati o sottutilizzati di proprietà dell'Ente, come le altre le azioni infrastrutturali, si configura come "intervento a sostegno" delle azioni di presa in carico degli individui/gruppi, ed è finalizzato alla realizzazione di **servizi innovativi** complementari al welfare ordinario ed alla inclusione socio-occupazionale dei soggetti fragili, che vengono accompagnati in un processo di indipendenza economica, orientato anche al conseguimento della **stabilità abitativa**.

3. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ AMBIENTALE ATTRAVERSO LA RIQUALIFICAZIONE E LA MESSA A SISTEMA DI SPAZI CON UN'ATTENZIONE SPECIFICA ALLA SICUREZZA DEI CITTADINI;

3.1 MASTERPLAN MOBILITÀ DEBOLE

Obiettivo: aumentare il numero spostamenti a piedi o in bici

Nell'ambito di una più ampia strategia, definita attraverso il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), e coerentemente con l'APQ sottoscritto nel 2012 dai 16 Sindaci dell'Area Vasta di Cagliari, un'attenzione specifica è stata posta alla mobilità lenta, rispetto alla quale è possibile ottenere importanti risultati in termini di finalizzazione di un percorso già intrapreso, che ha visto la realizzazione di infrastrutture leggere e nodi di interscambio per la mobilità collettiva e i relativi sistemi di trasporto.

In questo senso il completamento e l'estensione delle reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane, la ridefinizione e/o riqualificazione di percorsi pedonali protetti in ambiti peri lagunari e/o dalla forte valenza ambientale, e la messa in sicurezza di nodi, può costituire incentivo non solo all'uso di mezzi sostenibili negli spostamenti quotidiani (in alternativa all'auto privata), ma anche a mettere in atto nuove forme di fruizione del territorio.

Il masterplan della mobilità sostenibile elaborato in sede tecnica con il contributo dei comuni dell'area vasta definisce un **sistema connesso di corridoi e reti ecologiche** che concorrono indirettamente alla tutela e alla riqualificazione del paesaggio urbano e periurbano.

3.2 SOSTITUZIONE DISPOSITIVI LUMINOSI , TELEGESTIONE E TELECONTROLLO DEGLI IMPIANTI

Obiettivo: riduzione dell'inquinamento luminoso e aumento della sicurezza urbana

Un ulteriore fabbisogno, riconducibile alla necessità di dare attuazione e assicurare continuità al PAES, prevede di dare slancio ad un significativo incremento degli interventi di ammodernamento ed efficientamento della rete di pubblica illuminazione, inclusa la dotazione del sistema di telecontrollo e telegestione degli impianti con sistema ad onde convogliate punto/punto, in base al piano di illuminazione comunale, in fase di approvazione.

Attraverso le risorse del PON metro si intende proseguire nella riqualificazione a LED degli apparecchi di illuminazione stradale (attualmente in fase di conversione per il 40% degli oltre 22.000 punti luce presenti nell'ambito urbano) e alla connessione delle linee a centraline di telecontrollo e quadri di alimentazione variazione di potenza, incluso il rilievo e la restituzione su base cartografica GIS della rete cittadina: verranno sostituiti 1.420 dispositivi luminosi con apparecchiature a tecnologia LED e installate 5.609 apparecchiature telecontrollate, con importanti effetti, oltre che sul risparmio energetico ed economico e sull'inquinamento luminoso, e sicurezza e la qualità della vita dei cittadini.

4. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI DIGITALI PER CITTADINI E IMPRESE; POTENZIAMENTO DEI PROCESSI DI INCLUSIONE DIGITALE.

Obiettivo: innovazione della pubblica amministrazione, e-government d'area vasta e trasparenza amministrativa

In linea con gli indirizzi dell'Agenzia per l'Italia Digitale, l'azione è finalizzata a conseguire la piena razionalizzazione dei data center delle PA, allineando le banche dati e integrando i sistemi operanti nell'area vasta, offrendo loro la possibilità di dialogare, soprattutto in previsione della definizione della Città metropolitana come ente territoriale, secondo un approccio che vede l'interoperabilità come elemento chiave per lo sviluppo dell'E-Government. Va rilevato anche il beneficio per i cittadini, i quali disporranno così di un valido mezzo d'interazione con l'amministrazione, strumento di verifica della trasparenza di atti e decisioni, e di condivisione digitale. Un articolato programma di

inclusione digitale dei cittadini ridurre gli ostacoli e i vincoli alla partecipazione dei cittadini, secondo principi di democratizzazione della conoscenza e di Open Government, promossi dall'Unione Europea.

La promozione di forme di gestione integrata dei servizi, infrastrutture e reti di comunicazione, inoltre, contribuirà a ripensare il sistema urbano in termini di efficienza e contenimento della spesa pubblica.

Secondo un modello di Open Innovation, il crowdsourcing, basato sulla condivisione di conoscenze su larga scala, creerà le condizioni per l'ideazione, lo sviluppo e la realizzazione di nuovi progetti lavorativi e servizi per turisti e utenti del territorio, orientati alla fruizione del patrimonio culturale e ambientale regionale.

08. Complementarità con i programmi operativi regionali e con la rispettiva agenda urbana regionale

Come illustrato in premessa, il POR FESR Sardegna non ha un asse dedicato alle città, tuttavia prevede l'attivazione di **Investimenti Territoriali Integrati (ITI)** nelle tre maggiori aree urbane (Cagliari, Sassari e Olbia), anche con l'integrazione del FSE. Con riferimento all'area di Cagliari, la demarcazione rispetto al PON metro avverrà su base territoriale, con l'individuazione di un quartiere target per il POR e il sostegno a iniziative anche di scala metropolitana nei diversi settori di intervento del PON METRO.



DOCUMENTO 1. ESTREMI DEGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE

- 1) Il **Piano Strategico Comunale 2012-2020** è stato approvato dal Consiglio del Comune di Cagliari con deliberazione n. 57 del 22 settembre 2009 ed integrato con deliberazione n. 92 del 19 dicembre 2012, alla luce delle linee strategiche approvate nel Piano Strategico Intercomunale.
- 2) Il **Piano Strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari 2012-2020** è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 65 del 25/09/2012, previa approvazione, in data 10 settembre 2012, da parte del *Forum* dei Sindaci dell'Area Vasta esteso al Presidente della Provincia di Cagliari. Nell'arco dello stesso mese, è stato poi formalmente approvato e adottato dai sedici Consigli Comunali dell'Area Vasta (Cagliari, Assemini, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Decimomannu, Maracalagonis, Pula, Sarroch, Settimo S. Pietro, Sinnai, Villa S. Pietro) e dal Consiglio Provinciale di Cagliari. Si tratta di un documento principale e di una serie di allegati contenenti le linee guida e gli orientamenti per l'Area Vasta di Cagliari e 123 interventi suddivisi nei 4 temi ritenuti strategici (ambiente, servizi, mobilità, residenzialità).
- 3) Il **Piano Urbano della Mobilità** è lo strumento attraverso il quale le realtà locali scelgono e decidono strategie relative alla mobilità nel territorio dell'area cagliaritano esteso all'Area Vasta. Il Consiglio del Comune di Cagliari ha approvato il P.U.M con deliberazione n. 47 del 28 luglio 2009 e successivamente modificato con deliberazione n. 15 del 18 marzo 2014.
- 4) Il **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile** è stato approvato dal Consiglio del Comune di Cagliari con deliberazione n. 46 del 22 luglio 2014 e accettato dalla Commissione Europea (gennaio 2015).
- 5) Il **Piano di Azione per la realizzazione delle Infrastrutture di ricarica per Veicoli Elettrici** costituisce atto propedeutico alla realizzazione della rete di infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici dell'Area Vasta di Cagliari. Finanziato nell'ambito del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE, G.U. Serie generale 280 del 2.12.2014), si inserisce armoniosamente nell'insieme degli atti programmatici sovraordinati già esistenti (PAES di Cagliari e Piano Energetico e Ambientale Regionale - PEARS, adottato dalla Giunta Regionale con delibera n. 4/3 del 05/02/2014) e ne costituisce elemento di sintesi specialistico e di settore.
- 6) Il **Piano Particolareggiato del Centro Storico del Comune di Cagliari e della Municipalità di Pirri** è stato approvato dal Consiglio Comunale di Cagliari con deliberazione n. 41 del 20 aprile 2016, avente ad oggetto "Piano Particolareggiato del Centro Storico - Zona A della Città di Cagliari e della Municipalità di Pirri. Approvazione definitiva con esclusione delle "parti in trasformazione", oggetto di ri-adozione ai sensi degli articoli 20 e 21 della legge regionale 45/89".
- 7) Il **Piano di Utilizzo dei Litorali (PUL)** del Comune di Cagliari è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2014.
- 8) Il **Piano Locale dei Servizi alla persona 2012-2014 (PLUS)** è stato approvato il 5 luglio 2012 dalla Conferenza di Servizi tra Comune di Cagliari, ASL Cagliari e Provincia di Cagliari e, successivamente, dal Consiglio Comunale di Cagliari con deliberazione n. 54 del 24 luglio 2012.



9) Il **Piano di Illuminazione Pubblica** è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 11 del 9 febbraio 2016.

10) **Piano Nazionale delle Città**

Con l'art. 12 del Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83 "Misure urgenti per la crescita del Paese", convertito nella Legge 7 agosto 2012, n. 134, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha varato un Piano nazionale delle città e istituito un Fondo per la riqualificazione di aree urbane degradate.



DOCUMENTO 2. PARTENARIATO ISTITUZIONALE SOVRACOMUNALE

Sulla scia delle attività di co-pianificazione strategica d'Area Vasta, ormai consolidate nell'ambito del Forum permanente dei Sindaci, istituito nel 2005, e rese istituzionali con l'approvazione della Legge Regionale 2/2016, il Comune di Cagliari, nel ruolo di Autorità Urbana promuoverà occasioni di confronto pubblico, valutazione e informazione ai fini del coinvolgimento del partenariato istituzionale sovracomunale nell'implementazione delle azioni integrate del PON Metro che avranno ricadute al di fuori dei confini urbani (OT2 e OT9).

Uno degli Obiettivi specifici che il PON intende perseguire è il miglioramento della qualità degli investimenti, da conseguire attraverso la partecipazione attiva degli attori istituzionali e dei rilevanti stakeholders locali (cittadini, mondo associativo, terzo settore) nelle diverse fasi di attuazione del Programma in funzione degli obiettivi da raggiungere e/o delle criticità da risolvere. Il confronto pubblico garantirà un netto miglioramento della qualità degli investimenti, ad esempio, per rendere interoperabili e favorire il riuso delle soluzioni informatiche fra diverse amministrazioni, per ottimizzare modelli di intervento innovativi grazie alla costituzione di partnership e progetti a scala inter-comunale, per sperimentare ipotesi innovative sulla gestione dei servizi da parte degli utilizzatori finali e per migliorare l'integrazione degli interventi e dei processi. In questo quadro, la conduzione di efficaci azioni di comunicazione e di informazione riveste un ruolo fondamentale, garantendo consapevolezza in merito al Programma, trasparenza in merito alle singole opportunità di sinergie, disseminazione delle attività svolte e dei risultati conseguiti. Dal momento che la strategia generale del Programma promuove con forza il paradigma *smart city*, lo *switch-off* analogico e la logica dell'innovazione sociale, il raggiungimento dell'Obiettivo specifico può avvenire, ma non solo, attraverso canali digitali e in particolare via web, consentendo peraltro una importante riduzione dei costi per la convegnistica e gli spostamenti di persone connessi alle attività di pubblicizzazione.

Pertanto, attraverso l'impiego delle risorse dell'Asse "Assistenza Tecnica", l'Autorità Urbana di Cagliari promuoverà, ai fini del coinvolgimento del partenariato istituzionale sovracomunale, tutte le attività necessarie a mantenere un livello di informazione costante e continuo sull'attuazione del Programma e a realizzare una collaborazione fattiva del partenariato istituzionale e sociale all'attuazione e alla sorveglianza degli interventi del Programma attraverso innovative modalità di informazione e partecipazione, nonché a sostenere la fase di dettaglio del percorso di co-progettazione e confronto tecnico tra l'Autorità Urbana e il partenariato istituzionale sovracomunale con il necessario supporto tecnico e metodologico.



DOCUMENTO 3. STATO DI ATTUAZIONE DELLA CITTA' METROPOLITANA

Con l'approvazione da parte del Consiglio Regionale del disegno di legge di riordino del sistema delle autonomie locali, la Sardegna disciplina il proprio ordinamento e lo svolgimento delle funzioni delle autonomie locali, nonché la loro articolazione territoriale, con le finalità generali previste dall'articolo 1, comma 2, della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni). Al Titolo III, la **LEGGE REGIONALE N. 2 del 4 febbraio 2016**¹ istituisce la **Città metropolitana di Cagliari** prevedendo che ne facciano parte, oltre al capoluogo, i comuni dell'Area Vasta (Assemini, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Decimomannu, Maracalagonis, Pula, Sarroch, Settimo San Pietro, Sinnai, Villa San Pietro) e il comune di Uta. Si tratta della più piccola città metropolitana del paese, con 424.000 abitanti ca, pari al 25% di tutta la popolazione regionale.

Riportiamo di seguito gli aspetti peculiari della legge in riferimento alla città metropolitana:

1. Alla città metropolitana di Cagliari sono attribuite, oltre alle funzioni fondamentali ad essa proprie, le funzioni della Provincia di Cagliari per il proprio territorio, stabilite dalla citata legge o da altre leggi regionali, quelle attribuite alle unioni di comuni e quelle eventualmente attribuite dai comuni che ne fanno parte.
2. Entro quarantacinque giorni dalla scadenza del termine di cui all'articolo 17, comma 5 la **conferenza metropolitana** approva l'atto costitutivo e lo statuto della città metropolitana, con i voti che rappresentino almeno un terzo dei comuni compresi nella città metropolitana e la maggioranza della popolazione residente e si insedia il consiglio metropolitano.
3. **Il sindaco del Comune di Cagliari assume le funzioni di sindaco metropolitano** al trentacinquesimo giorno dalla data di entrata in vigore della citata legge; alla stessa data assume anche le funzioni commissariali di cui all'articolo 24.
4. Lo **statuto** dovrà stabilire le norme fondamentali dell'organizzazione dell'ente, ivi comprese le attribuzioni degli organi, nonché l'articolazione delle loro competenze.
5. Lo statuto della città metropolitana potrà prevedere l'elezione diretta del sindaco metropolitano e del consiglio metropolitano, in conformità e nel rispetto delle modalità di applicazione previste dalle norme di grande riforma economica e sociale contenute nella legislazione statale, con il sistema elettorale determinato con legge regionale.

Lo statuto inoltre dovrà:

- disciplinare i rapporti tra i comuni e la città metropolitana in ordine alle modalità di organizzazione e di esercizio delle funzioni metropolitane e comunali;
- regolare le modalità e gli strumenti di coordinamento dell'azione complessiva di governo del territorio metropolitano;

¹ La legge è consultabile al seguente [link](#).



- prevedere forme congiunte di organizzazione, eventualmente differenziate per aree territoriali;
- disporre le modalità attraverso le quali i comuni possono avvalersi di strutture della città metropolitana e/o delegarle funzioni;
- disporre le modalità attraverso cui, per l'esercizio di specifiche funzioni, la città metropolitana può avvalersi, mediante convenzione, delle risorse umane, strumentali e finanziarie dei comuni facenti parte della città metropolitana;
- disciplinare i sistemi di accordo con le unioni di comuni contermini al territorio metropolitano che hanno relazioni in ordine ad attività economiche, servizi essenziali, vita sociale e relazioni culturali.

La legge regionale stabilisce che in fase di prima applicazione, e in ogni caso fino all'approvazione della legge elettorale regionale, il sindaco metropolitano sia il sindaco del Comune di Cagliari e che il Consiglio sia composto da un numero di consiglieri, eletti tra i 332 dei 17 comuni, pari a quelli del comune capoluogo (40 membri). In occasione del rinnovo del Consiglio metropolitano, i rappresentanti eletti, saranno quattordici.

AGENDA

Insedimento del sindaco metropolitano: 17 marzo 2016

Elezioni del Consiglio Metropolitano: 3 aprile 2016

Insedimento della Conferenza Metropolitana: 4 aprile 2016

Insedimento del Consiglio Metropolitano: 11 aprile 2016

E' in fase di approvazione lo Statuto della Città Metropolitana di Cagliari. Dalla data di approvazione dell'atto costitutivo e dello statuto, inizierà la decorrenza del termine di 10 giorni, previsto dall'art. 18, comma 1 entro il quale la città metropolitana subentra alla Provincia di Cagliari con riguardo al proprio territorio e succede ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi e nell'esercizio delle funzioni ad essa attribuite nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica (previo decreto del Presidente della Regione, previa deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore competente in materia di Enti Locali).