



Centro Democratico
Dipartimento Sviluppo delle Aree Insulari
Rosa Maria Argiolas
dipartimenti@ilcentrodemocratico.it

PROGETTO PER LO SVILUPPO PER LA SARDEGNA 2024

Il presente progetto affronta le principali tematiche che dovrebbero essere trattate al fine di realizzare la base organizzativa, economica e sociale fondamentale per avviare uno sviluppo organico, coordinato e sostenibile della regione Sardegna la quale, finora, è stata gestita senza una pianificazione strategica adeguata. In successivi lavori potranno essere trattati argomenti specifici quali agricoltura, allevamento, pesca, sviluppo industriale e turistico.

POLITICHE SOCIALI

Il tema delle politiche sociali è stato, finora, un argomento minore posto, politicamente, in secondo piano rispetto alle politiche sanitarie e che, invece, merita un approccio comprensivo ed unitario al fine di abbattere il disagio sociale che caratterizza una significativa parte della società dell'isola.

La Caritas Sardegna, nell'ultimo resoconto relativo al 2021, manifesta viva preoccupazione rispetto alla crescita della povertà relativa che passa dal 12,8% del 2019 al 13,9% del 2020 e arriva al 16,1% nel 2021. Anche a causa degli eventi pandemici e degli effetti delle guerre internazionali in corso, secondo questi dati ci sono 110.000 famiglie in Sardegna in condizione di povertà.

Una delle prime azioni indispensabili risulta quella del potenziamento delle risorse regionali destinate al REIS (Reddito di inclusione sociale) per garantire agli individui che versano in condizioni sempre più precarie un primo supporto e per tamponare le situazioni di disagio socio-economico.

Accanto alle misure attive previste nel REIS, si ritiene necessario individuare ulteriori strumenti rivolti alla fascia over 30 in stato di disoccupazione ed emarginazione sociale.

Unitamente alle azioni di breve e medio termine devono essere attuate azioni di immediata efficacia per la distribuzione dei beni di prima necessità (cibo, alloggio, vestiario) attraverso finanziamenti strutturali agli enti del terzo settore, con risorse dedicate, coordinamento territoriale e formazione degli addetti.

In considerazione del progressivo invecchiamento della popolazione sarda (si stima che nei prossimi 30 anni il 40% della popolazione avrà più di 65 anni), è facile prevedere un crescente impatto sul sistema pubblico da parte del mondo della cosiddetta cronicità con la necessità di potenziare ed integrare sempre di più i servizi sociali con quelli sanitari, quelli territoriali e quelli residenziali, al momento non sufficientemente sviluppati. È interessante proporre una sperimentazione di co-housing, assistenza domiciliare e sanitaria capillarizzata in modo omogeneo e coordinato fra gli Enti e i soggetti coinvolti, con la creazione di centri diurni con attività volte al benessere personale.

SANITÀ

Anche in questo settore lo scenario socio-demografico sardo è il medesimo: invecchiamento della popolazione, maggior carico di cronicità, densità abitativa tra le più basse a livello nazionale (dispersione degli abitanti anziani in piccoli o piccolissimi centri difficilmente raggiungibili), che impone un'organizzazione capillare anche se onerosa. Per questo motivo (e non solo) uno degli argomenti importanti è sicuramente lo sviluppo dei servizi territoriali (con la regia dei Distretti) che passi per la realizzazione delle case di comunità, le COT (centrali operative territoriali) ma soprattutto uno sviluppo dell'assistenza domiciliare integrando il sistema delle cure domiciliari con quello dell'assistenza sociale domiciliare, inserendo nelle COT il telemonitoraggio. Sono necessarie azioni di programmazione e riorganizzazione che prevedano intese con le Università per recuperare il profondo divario tra risorse umane disponibili e la richiesta dei servizi da parte della popolazione (sia in ambito ospedaliero che territoriale). Sarà, altresì, necessario provvedere ad una costante verifica e monitoraggio delle azioni a valere sul PNRR e a definire accordi operativi concreti per una migliore integrazione sociosanitaria.

Una regione quale quella sarda, caratterizzata da centri molto dispersi sul territorio, e quindi difficilmente raggiungibili, richiede l'adozione di misure tecnologiche quali la telemedicina e la sanità digitale: strumenti di grande supporto soprattutto a favore dei pazienti cronici e nei contesti disagiati appena richiamati.

Le farmacie di comunità avranno un ruolo fondamentale: dovranno costituire un avamposto in un ambiente assistenziale di prossimità per assicurare un servizio sanitario integrato e solidale vicino alle comunità. Stare vicino alle comunità significa anche rendere i sindaci più partecipi alle scelte e decisioni in tema sanitario.

Un'adeguata risposta alle domande sanitarie dei cittadini trova la sua base in una rete integrata tra territorio ed ospedali.

LAVORO

L'obiettivo di contrastare l'emigrazione può essere raggiunto agendo in due direzioni: da un lato, è necessario creare condizioni che agevolino la permanenza in Sardegna dei giovani lavoratori che emigrano contro la propria volontà (pur considerando che una parte di loro potrebbe desiderare un'esperienza al di fuori dell'isola); dall'altro, bisogna adottare misure che agevolino il ritorno di coloro che sono già al di fuori della Sardegna.

Tuttavia, sarebbe utile sperimentare un rovesciamento della logica e utilizzare le risorse per organizzare in Sardegna, in collaborazione con le Università sarde, nazionali e internazionali, dei master che offrano un'alta formazione nei settori considerati strategici per l'isola e che siano attrattivi non solo per gli studenti sardi, ma anche per gli studenti provenienti dalla penisola e dall'estero, con particolare attenzione ai paesi del bacino del Mediterraneo.

Un'altra azione che può contrastare l'emigrazione dei giovani sardi, in particolare quelli altamente istruiti, e, al contempo, favorire il loro ritorno o l'attrazione di lavoratori stranieri, si basa sullo sviluppo di forme di lavoro smart che consistono nel lavorare da remoto, pur rimanendo fisicamente nell'isola; i benefici sono evidenti: aumento della produttività dei lavoratori e delle aziende, miglioramento della qualità della vita dei lavoratori (anche considerando i costi elevati della vita quotidiana al Nord) e ravvivamento di territori altrimenti destinati allo spopolamento. Il progetto potrebbe anche dare avvio a una sorta di "turismo lavorativo" per tutto l'anno. Per il successo del progetto è fondamentale lavorare sull'infrastruttura digitale (velocità delle connessioni), sulla mobilità (accessibilità agli aeroporti entro due ore) e sui servizi sociali (presenza di comunità e spazi di aggregazione).

Azioni necessarie consistono nel:

- potenziare e strutturare l'Osservatorio del mercato del lavoro della Regione Sardegna;
- potenziare il sistema dei servizi per l'impiego e delle politiche attive, con una chiara ripartizione dei compiti tra l'Assessorato del lavoro e l'Agenzia Sarda per le Politiche Attive del lavoro (ASPAL) la quale ha il compito di ideare, progettare e gestire politiche attive, ma soprattutto di fornire i servizi pubblici per l'impiego, organizzandoli territorialmente in centri per l'impiego e fornendo collocamenti mirati per i lavoratori con disabilità;
- istituire un osservatorio della formazione professionale che possa individuare i bisogni del territorio e valutare l'impatto dell'offerta formativa in termini di occupazione.

Le potenzialità di sviluppo di un territorio sono strettamente legate alle competenze ed alla formazione dei residenti. Nei territori che non possono contare su grandi imprese è il fattore umano a fare la differenza: è importante sfruttare al meglio le opportunità offerte dal patto per le competenze introdotto dalla Commissione Europea nel 2020 al fine di fornire le migliori opportunità formative ai partner europei e stimolare gli investimenti pubblici e privati.

Infine, sarebbe opportuno realizzare un patto per il lavoro. Il Patto per il lavoro della Sardegna dovrebbe prevedere obiettivi chiari, coinvolgimento di tutti gli attori del sistema occupazionale e produttivo, definizione di linee di intervento specifiche, creazione di reti di collaborazione, allineamento con le strategie di sviluppo regionale e meccanismi di monitoraggio e valutazione. Questo approccio collaborativo e coerente con le strategie programmatiche può contribuire al raggiungimento degli obiettivi comuni e favorire il progresso economico e sociale della Sardegna.

È indispensabile promuovere veri contratti di lavoro, quale è quello di apprendistato.

L'assegno di ricollocazione quale strumento utile per il reinserimento dei lavoratori espulsi dal sistema produttivo deve essere reso più fruibile.

Per migliorare il sistema di formazione in Sardegna sono necessari degli interventi come l'approvazione di una legge che riorganizzi in modo completo il sistema formativo in Sardegna tramite l'implementazione di procedure collaborative tra sistema formativo, sistema di istruzione, Assessorato del lavoro e ASPAL.

Migliorando le competenze digitali si creano nuove opportunità di lavoro in un mercato sempre più competitivo e innovativo. Finanziando lo sviluppo di nuove competenze si sostengono le piccole imprese, che spesso non hanno le risorse necessarie per investire nella formazione dei propri dipendenti o potenziali candidati.

Per favorire l'occupabilità dei giovani è necessario intervenire su diversi aspetti relativi alle competenze.

In particolare, si propongono le seguenti azioni:

- Implementare politiche di incentivi per le start-up e gli spin off sardi, offrendo agevolazioni fiscali, sgravi contributivi e finanziamenti a fondo perduto per favorire la nascita e la crescita delle nuove imprese;
- Semplificare il processo di creazione d'impresa attraverso la creazione di un fondo di microcredito e fondi di garanzia gestiti dagli Assessorati del Lavoro e della Programmazione.

CULTURA

Gli obiettivi generali di questa proposta sono così riassumibili:

- lotta alla dispersione scolastica;
- massima estensione possibile della gratuità dei libri di testo e corredo scolastico, mense scolastiche, trasporti, alloggi fuori sede;
- accesso ai luoghi di cultura (teatri, cinema, palestre);
- sviluppo di Scuole estive;
- maggiore diffusione degli Scambi culturali all'estero;
- percorsi di orientamento allo studio secondario e terziario;
- istituzione di figure specializzate per il supporto ai Bisogni educativi Speciali, per la massima integrazione dei figli di immigrati;
- predisposizione ed attuazione di programmi di monitoraggio e controllo dello stato di salute degli studenti;
- creazione di partenariati, riforme e investimenti sulle attività di ricerca, anche a vocazione territoriale, in particolare quelle legate al green, alle energie rinnovabili e al digitale;
- attivazione, dove possibile e in accordo con gli enti locali, di poli universitari dislocati nei territori, in modo da assicurare l'accesso all'istruzione universitaria anche per i giovani residenti in territori disagiati;
- dare impulso alla costituzione, da parte degli Atenei, di organismi di diritto privato aventi come scopo lo sfruttamento imprenditoriale, in contesti innovativi, dei risultati delle loro ricerche e lo sviluppo di nuovi prodotti e servizi attraverso la creazione di "spin off" accademici.

GOVERNO DEL TERRITORIO

Il Governo del Territorio rappresenta uno dei temi caratterizzanti le nuove politiche per l'implementazione di un nuovo modello di sviluppo per la Sardegna.

I piani sulla distribuzione delle scuole, sui trasporti e la logistica, sui temi ambientali, sulle acque, sui rifiuti, sull'energia, sul paesaggio, sullo sviluppo economico, sulle transizioni ecologica e digitale, etc.

All'interno della disciplina urbanistica regionale servono agevolazioni e incentivi per gli interventi di riqualificazione energetica, coperture a servizio di comunità energetiche rinnovabili, promozione ed incentivazione di progetti e tecniche orientati alla sostenibilità all'interno dei bandi pubblici.

A queste istanze si cerca di dare risposta con la rigenerazione urbana, soprattutto nei quartieri e nei centri urbani minori caratterizzati da marginalità socio-spaziale (disagio abitativo e socio-economico, degrado dell'ambiente costruito, spopolamento, ecc.), con un insieme di azioni volte al recupero di immobili, infrastrutture e servizi, limitando il consumo di territorio.

Implementando la sostenibilità ambientale si permette alle comunità locali di riappropriarsi e rivivere gli spazi rigenerati.

Le iniziative di rigenerazione urbana dovrebbero essere a regia pubblica e con la partecipazione privata, per la realizzazione integrata di spazi e infrastrutture pubbliche, il recupero degli immobili abbandonati, la riconversione dei fabbricati inutilizzati ad originario uso terziario e della logistica.

AMBIENTE

Ambiente e Paesaggio rappresentano un patrimonio con grandi possibilità di crescita e in ragione di questo devono essere attivati processi virtuosi che ne valorizzino le potenzialità per essere il volano di uno sviluppo economico e sociale equilibrato e duraturo. Per trasformare questa enunciazione in politica di governo è necessario costruire un quadro di regole condivise, chiare e certe per tutti i cittadini, gli amministratori e coloro che vivono ed operano nel territorio.

Consapevole di essere parte dell'Europa e del mondo più vasto, la Sardegna deve partecipare attivamente alle politiche generali volte a contrastare e mitigare i cambiamenti climatici e alle politiche europee per la transizione ecologica, ricercando sempre il giusto equilibrio con la primaria tutela dei propri beni identitari.

I principi ispiratori della nostra strategia sono quelli dell'integrazione della tutela e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio con le altre politiche di governo per aumentare l'efficienza globale nell'uso delle risorse, dare priorità agli interventi di prevenzione piuttosto che al risanamento, ridurre gli sprechi, prediligere la vicinanza dei mercati di produzione e consumo per valorizzare i prodotti locali e tipici, frutto delle culture tradizionali.

Per questo devono essere attivate politiche regionali di gestione attiva delle aree forestali e demaniali pubbliche, da aprire verso forme di attività economiche pienamente compatibili e in grado di coinvolgere le comunità locali: turismo naturalistico, escursionismo, accoglienza, produzioni tipiche del bosco e della macchia.

Un grande sforzo dovrà essere rivolto al rilancio degli interventi di recupero e risanamento ambientale per le aree compromesse dalle attività industriali e minerarie sviluppate nel corso del secolo scorso e che hanno profondamente segnato parti significative dei nostri territori.

In termini operativi è necessario promuovere le attività di imboschimento, rimboschimento, rivegetazione e gestione forestale finalizzate al sequestro del carbonio atmosferico e alla prevenzione dei cambiamenti climatici: questo deve avvenire attraverso una ridefinizione e un adeguamento delle finalità attribuite all'Agenzia regionale FORESTAS e dei suoi assetti istituzionali, restituendole il ruolo fondamentale di sentinella del territorio e strumento operativo delle politiche di assetto idrogeologico.

Infine, bisognerebbe assicurare a tutta la popolazione i benefici diretti ed indiretti che possono derivare dal territorio "civico" riconoscendogli il valore dei servizi ecosistemici che fornisce. A tal fine la disciplina locale sugli usi civici dovrà individuare le diverse tipologie d'uso sostenibile in funzione delle diverse tipologie dei suoli, degli interventi con essi compatibili per la loro valorizzazione e per rendere i territori più vivibili, più sostenibili e a misura d'uomo.

RETI TECNOLOGICHE

Ampliamento dell'infrastruttura. Appare necessario investire in un ampliamento significativo dell'infrastruttura digitale, incluso il potenziamento delle reti a banda larga e l'installazione di infrastrutture per la connettività ad alta velocità anche nelle aree rurali e remote.

Investimenti in tecnologie innovative. Promuovere investimenti strategici nelle più recenti tecnologie di comunicazione e infrastrutture digitali, come la fibra ottica e le reti wireless ad alta capacità consentirà di assicurare una connettività affidabile e ad alte prestazioni in tutta la regione, incoraggiando così la crescita e l'espansione dell'ecosistema digitale.

Lo sviluppo della digitalizzazione rappresenta un obiettivo primario per posizionare la Sardegna all'avanguardia nell'evoluzione tecnologica. La priorità principale è trasformare la regione in un ambiente favorevole alla crescita di un ecosistema unico di innovazione e digitalizzazione, in grado di generare sviluppo economico e benessere.

È essenziale che la Sardegna abbia garantita un "ultra-connettività" diffusa: ciò richiede di trasformare la regione in una piattaforma di supporto allo sviluppo dell'innovazione e della digitalizzazione sia nel settore pubblico che privato.

TRASPORTI

Le infrastrutture, i servizi di trasporto ed una struttura di gestione intelligente del sistema della mobilità sono indispensabili per incentivare e promuovere la crescita economica, produttiva e competitiva della Sardegna.

Tale sistema include tutte le forme di trasporto: Ferroviario, Aereo, Marittimo e su strada.

L'isola continua ad evidenziare un notevole ritardo nel settore cruciale dei trasporti e della mobilità, sia a livello nazionale che europeo.

Rispetto alle regioni europee la Sardegna presenta un'accessibilità ai trasporti inferiore del 76% rispetto alla media (basata sui tempi di viaggio su tutte le modalità di trasporto).

Questo problema denuncia una condizione di arretratezza che perdura nel tempo, sia per le infrastrutture che per i servizi di trasporto.

A causa dell'insularità non può beneficiare del transito di flussi su lunghe distanze, a differenza di altre regioni continentali.

La Sardegna ha, pertanto, la necessità di un concreto piano di sviluppo sostenibile (piano dei trasporti e della mobilità sostenibile regionale) sia sul versante economico che su quello ambientale, specialmente in riferimento alle cospicue risorse disponibili con il PNRR e con la programmazione dei fondi di investimento europei (SIE) per il periodo 2021-2027, con i fondi per abbattere la condizione di insularità, e i fondi assegnati dal CIPESS del fondo sviluppo e coesione (periodo 2021-2027) per interventi su strade, ferrovie ed infrastrutture.

Trasporto ferroviario

Il trasporto su rotaia risente fortemente del ritardo nell'ammmodernamento delle infrastrutture e dell'assenza di interconnessione con la rete nazionale. L'estensione della rete ferroviaria RFI in Sardegna (427 Km, 41 stazioni, non elettrificata e solo al 12% a doppio binario) in rapporto alla superficie territoriale è la più bassa d'Italia e non raggiunge tutto il territorio regionale.

Le azioni per ammodernare, ristrutturare e riqualificare la rete su ferro dovranno attribuire a questa modalità di trasporto la funzione primaria e strategica di connessione inter-regionale al fine di contribuire al miglioramento della mobilità interna: in quest'ottica l'elettrificazione della rete può rappresentare una soluzione percorribile sia per migliorare le prestazioni sia per ciò che riguarda la transizione energetica.

Porti e Aeroporti

Essi sono le porte d'accesso all'isola ma sono il mezzo e non il fine della mobilità.

L'attuale sistema presenta criticità percepite da tutta la popolazione sarda e da coloro che, pur non residenti, necessitano di accedere in Sardegna. I tre aeroporti sardi (Cagliari, Alghero e Olbia) hanno caratteristiche diverse sulla cui gestione la parte politica ha e avrà voce in capitolo. Il compito delle società di gestione è quello di generare offerta di trasporto attraendo le compagnie aeree ad operare nel proprio territorio.

L'aeroporto di Cagliari è caratterizzato da bassa stagionalità del traffico grazie alla popolazione residente ed alla crescita della domanda turistica, oltre che ad un territorio in crescita economica.

L'aeroporto di Olbia è caratterizzato, invece, da altissima stagionalità altamente redditizia ma con grosse perdite fuori stagione e conseguentemente limitati collegamenti.

L'aeroporto di Alghero rappresenta l'anello "debole" del sistema: ha una modesta stagionalità ed una limitatissima presenza di movimenti fuori stagione rendendolo poco appetibile per le compagnie, causa di perdite economiche per la società di gestione.

La continuità territoriale è lo strumento attraverso il quale l'isola può e deve essere unita al continente nazionale e a quello europeo. È necessario dare attuazione al principio di insularità stabilito dal 5° comma dell'art. 119 della Costituzione, il quale prevede che lo Stato debba promuovere "le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità", tra cui spicca indubbiamente quello della mobilità da e verso l'isola. Devono essere definite le competenze Stato/Regione in materia di "continuità territoriale" marittima, equiparandola al settore aereo (attuazione art. 53 Statuto regionale).

In ambito di trasporto marittimo, occorre ripercorre il sistema seguito con l'articolo 1, comma 837, della legge n. 296 del 27.12.2006 con cui il legislatore nazionale ha previsto il trasferimento in capo alla Regione Sardegna, tra le altre, delle funzioni relative alla continuità territoriale.

A tal fine si rende necessaria l'istituzione di una *task force* interna e permanente all'amministrazione regionale, dotata di competenze e risorse adeguate in materia di continuità territoriale.

La continuità territoriale richiede un nuovo modello organizzativo non limitato alla sola imposizione di oneri di servizio pubblico ma coniugando questi ultimi con aiuti sociali e con marketing adattati alle esigenze di mobilità da/per la Sardegna. Il nuovo piano di continuità territoriale potrà trarre spunto dalle esperienze in atto in altri paesi europei (Francia, Spagna). Un'efficiente direzione della rete aeroportuale e delle società di Gestione dovrà essere il compito dell'Amministrazione regionale al fine di perseguire l'interesse pubblico per la crescita delle infrastrutture.

Trasporti interni

La mobilità interna necessita di: razionalizzazione della rete di collegamenti, miglioramento del sistema informativo per i collegamenti modali (es. bus-bus) ed intermodali (es. bus-treno); comunicazioni e Help-desk che facilitino la fruizione dei servizi; un sistema di bigliettazione unica per il trasporto.

Trasporti marittimi

L'insularità impone un rapporto con il mare e con i trasporti marittimi necessario e vitale per l'isola: mentre per il trasporto passeggeri la diffusione delle compagnie low-cost ha, di fatto, reso il trasporto aereo il

principale vettore per i collegamenti delle persone tra l'isola e la terraferma, per il trasporto delle merci il sistema marittimo risulta basilare sia per l'approvvigionamento di prodotti finiti per la popolazione residente, sia per la competitività delle aziende localizzate in Sardegna e per la commercializzazione e diffusione dei beni da loro prodotti.

La Sardegna ha pieno titolo per candidarsi ad essere una piattaforma logistica per merci e semilavorati di catene logistiche che attraversano il Mediterraneo occidentale.

Consolidare la presenza di un'unica Autorità di Sistema Portuale nell'isola consentirebbe di massimizzare il peso e il ruolo dei porti sardi sia su scala nazionale che su scala europea, al fine di conseguire un adeguato flusso di risorse e finanziamenti necessari per rendere i porti sempre più competitivi. Inoltre, un Ente unico garantisce il coordinamento di procedimenti e di azioni, strategico per un'isola che deve avere una politica marittima e portuale unitaria.

È necessario migliorare la qualità delle infrastrutture di ultimo miglio per connettere i porti con le reti principali di trasporto, in primo luogo con quelle di tipo stradale (in quanto al momento le uniche che possono garantire connessioni dirette e diffuse delle merci dalle zone di produzione verso gli scali) e, in un'ottica di medio periodo, anche con la rete ferroviaria per coprire tratte superiori a 200km.

I porti regionali, quelli interessati da un traffico differente dal solo traffico diportistico, si devono dotare di un Piano Regolatore Portuale per una stretta integrazione delle attività finalizzata ad aumentare la competitività su scala mediterranea.

Per il porto di Cagliari è necessaria la diversificazione delle attività: ultimare il nuovo terminal del porto industriale, attualmente in fase di appalto; attrarre la nautica da diporto di medie e grandi dimensioni, consolidando il porto su scala mediterranea; creare un hub energetico in grado di produrre e gestire energia sul rifornimento dei natanti,

Rete stradale

La rete stradale è insufficiente e presenta standard funzionali non adeguati, specialmente verso le aree più deboli. Questa infrastruttura è indispensabile per incentivare e promuovere lo sviluppo strategico, la crescita economica e produttiva e la competitività della Sardegna (dal sistema produttivo in genere a quello agroalimentare) e per la commercializzazione di prodotti di qualità. Ciò incentiverebbe i flussi turistici prolungando la stagione di "arrivo".

A tal fine sono necessari interventi finalizzati a:

- garantire livelli di funzionalità autostradale per la rete fondamentale;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema stradale;
- potenziare i collegamenti stradali a supporto dei principali sistemi insediativi;
- assicurare un'accessibilità dai capoluoghi di provincia ai centri di interscambio con l'esterno potenziando gli itinerari interprovinciali e di integrazione fascia costiera – entroterra montano;
- mettere in atto un concreto piano di manutenzione straordinaria della rete stradale, per assicurare l'accessibilità in sicurezza ed affidabilità a tutti gli ambiti territoriali regionali che contribuisca ad alleviare il fenomeno dello spopolamento delle aree interne;
- migliorare la qualità del trasporto pubblico su gomma.

Mobilità attiva

La mobilità attiva, soprattutto quella legata all'impiego della bicicletta, rappresenta una delle forme di trasporto più sostenibile, economica e a beneficio della salute. Gli impatti positivi, sia a livello individuale che comunitario, stanno assumendo un ruolo fondamentale nelle politiche dei trasporti.

L'utilizzo della bicicletta, soprattutto su brevi percorsi urbani, può contribuire alla riduzione dell'inquinamento dei centri urbani ed al miglioramento della vivibilità in alcune zone delle città.

È necessario concentrare gli sforzi tecnici e programmatici sulla sicurezza: ciò comporta la ridefinizione degli spazi urbani e delle strade in modo da favorire l'uso di modalità di trasporto non motorizzate, in particolare per chi utilizza la bicicletta o il trasporto a piedi (espansione dei marciapiedi, implementazione di zone pedonali, miglioramento dell'arredo urbano, piantumazione di alberi e promozione di attività ricreative che aumentino la fruibilità e la sicurezza).

TRANSIZIONE ENERGETICA

Il sistema energetico regionale è caratterizzato dall'utilizzo prevalente di olio combustibile e carbone, fonti ad alto livello di emissioni. La transizione energetica è un processo che avrà un significativo impatto sul sistema

socio economico delle comunità e dipenderà dall'adattamento al sistema ambientale, paesaggistico, energetico ed industriale, in prospettiva integrata e sostenibile.

L'accesso all'energia, in tutte le sue forme, deve essere garantito, a prescindere dalla condizione sociale dei sardi ed essere un'occasione per tutti e non solo per pochi.

La transizione energetica in Sardegna è già in atto ma, a causa di mancate scelte effettuate nell'ultimo periodo, si è sviluppata senza una visione ed un programma pregiudicandone localmente la sua sostenibilità sociale ed economica.

La proposta per la Sardegna si basa sui seguenti punti strategici:

- le fonti energetiche rinnovabili sono beni comuni;
- l'utilizzo delle risorse rinnovabili deve essere integrato col sistema energetico sardo;
- lo sviluppo economico derivante deve essere diffuso;
- la transizione deve determinare: la creazione di nuova occupazione; la configurazione a basse emissioni di CO₂; il riequilibrio dello stato di svantaggio dei sardi prodotto dalla condizione di insularità.

Queste azioni richiederanno di operare l'affrancamento progressivo dal carbone prima e dalle altre fonti fossili entro il 2040 per realizzare un sistema basato sulle fonti rinnovabili e sui vettori energetici derivanti da esse. Questa transizione progressiva richiederà alcuni passaggi intermedi quali, ad esempio, l'impiego del metano prima e del biometano poi.

La Sardegna ha un elevato potenziale energetico per le fonti rinnovabili: l'attuale sistema non consente, tuttavia, di distribuire sul territorio tale potenziale. La costituzione di una Società energetica della Sardegna potrebbe consentire l'accesso alle fonti rinnovabili a tutta la popolazione (attraverso le comunità energetiche rinnovabili – CER – che permetterebbero di gestire in modo ottimale produzione, stoccaggio e distribuzione di energia). Tale Società energetica richiederà una struttura di governo regionale di coordinamento e un'Agenzia per il monitoraggio e la pianificazione energetica.

Le Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) rappresentano uno strumento di supporto per la diffusione dell'utilizzo locale della produzione di energia da fonti rinnovabili (FER).

Esso è dedicato ai cittadini, alle amministrazioni comunali e agli enti pubblici e privati. Esso è orientato a ridurre, attraverso l'uso istantaneo dell'energia, il costo di fornitura dell'energia elettrica. I soggetti di riferimento per la gestione di progetti di tal natura sono i comuni e/o loro aggregazioni e la RAS. Obiettivo del progetto è la realizzazione di non meno di 100 CER diffuse su tutto il territorio regionale in cinque anni.

La realizzazione delle CER ha l'obiettivo di far toccare con mano i vantaggi delle FER a tutti i cittadini superando i vincoli economici associabili al concetto di povertà energetica. L'accesso alle CER dovrà essere garantito a tutti i richiedenti sulla base delle proprie disponibilità adottando le forme di supporto previste nei progetti POR della Regione per l'accesso al credito e il finanziamento diretto dei soggetti più deboli.

Per attuare la proposta si è tenuto conto delle esperienze precedenti che evidenziano la necessità di un ente pubblico regionale che svolga inizialmente attività di supporto ai Comuni e che informi, fornisca il supporto tecnico alle CER durante le fasi di istituzione, finanziamento, realizzazione, gestione, contabilizzazione e utilizzo dei fondi pubblici disponibili affinché i benefici economici delle CER possano essere distribuiti nel tempo direttamente sui beneficiari finali, garantendo qualità e affidabilità sia nelle installazioni sia nelle successive fasi di monitoraggio e gestione del sistema.

Proposte:

- aggiornamento del piano energetico ambientale regionale;
- utilizzo delle FER a favore dei residenti della Sardegna per la riduzione dei costi energetici che ne limitano l'uso collettivo;
- sostegno all'utilizzo delle FER per l'uso istantaneo in forma collettiva o individuale in ambito industriale per il raggiungimento di un autoconsumo non inferiore al 60%;
- promozione dell'uso delle FER in ambiti pubblici (comuni, ospedali, case popolari ecc.);
- definizione di un piano paesaggistico delle zone interne che definisca le aree ove realizzare gli impianti rinnovabili (es.: aree abbandonate, aree industriali, vecchie cave ed aree minerarie ecc.);
- potenziamento del sistema degli accumuli idroelettrici e sviluppo di sistemi innovativi di gestione del patrimonio idrico regionale;
- potenziamento delle reti di distribuzione;

Efficienza Energetica

L'efficienza energetica e l'uso sostenibile dell'energia rappresentano un ambito strategico di intervento per il raggiungimento degli obiettivi della riduzione delle emissioni che alterano il clima.

Obiettivo primario è quello di ottenere migliori o pari effetti attraverso un minore utilizzo dell'energia.

Le azioni di efficientamento sono molteplici ed includono i settori industriali, dei trasporti, il condizionamento e l'illuminazione pubblica e privata, la gestione delle acque, le telecomunicazioni e la gestione degli immobili.

Le azioni di efficientamento dovrebbero concentrarsi, inizialmente, sui settori pubblici di maggior consumo e a maggior fattore di utilizzo quali ospedali, edifici pubblici, università, sistemi di mobilità pubblica.

Nel settore domestico e dei servizi gli interventi di efficientamento sono più complicati e richiedono un intervento di sostegno pubblico.

Le attività di maggiore impatto sono quelle del settore industriale, per le quali sarebbero opportuni un migliore accesso al credito con tassi agevolati di interesse e finanziamento dei costi del personale per il tempo di realizzazione degli investimenti per opere di efficientamento.

Nell'ambito dei trasporti locali, l'efficientamento energetico richiede un maggiore utilizzo dei mezzi collettivi urbani ed inter urbani. I maggiori benefici potranno trarsi dall'impiego di bus e treni, soprattutto costituendo parchi mezzi a basso o nullo impatto di emissioni.

Per incentivare l'uso del trasporto collettivo è, tuttavia, necessario prevedere un aumento degli standards qualitativi che incontrino la soddisfazione del pubblico.

Azioni previste:

- attivazione di misure di partenariato pubblico/privato per l'efficientamento energetico dei complessi pubblici a maggiore consumo energetico;
- interventi di sostegno pubblico nei confronti delle misure di efficientamento energetico a più breve rientro temporale (misure di sostegno all'accesso al credito di lunga durata);
- interventi di sostegno pubblico delle misure di efficientamento e riqualificazione urbana dell'edilizia popolare;
- interventi di sostegno pubblico delle misure di efficientamento e riqualificazione edilizia a supporto della povertà energetica;
- efficientamento nel settore produttivo: interventi di sostegno pubblico per l'accesso al credito e alle forme di finanziamento;
- elettrificazione del parco autobus Cittadino nelle Città metropolitane di Cagliari e Sassari, Olbia Nuoro, Oristano;
- promozione del car-pooling e del car-sharing per la mobilità pendolare nel settore pubblico e privato;
- promozione dell'elettrificazione ferroviaria per le tratte a maggior fattore di utilizzo;
- promozione della mobilità navale a emissioni nulle sulle tratte con le isole minori;
- promozione delle mobilità lenta attraverso il potenziamento delle infrastrutture ciclabili e pedonabili.

Roma, 27/01/2024