



LATTANZIO E ASSOCIATI

partner delle Amministrazioni Pubbliche nella sfida del cambiamento

Roma, Marzo 2007

Piano Strategico del Comune di Oristano e dell'Area vasta
L'analisi del territorio
Uno sguardo alle infrastrutture

INDICE

1 INTRODUZIONE	4
2 LA SARDEGNA E LA PROVINCIA DI ORISTANO	6
3 LE POLITICHE ATTIVE E/O IN CORSO DI ATTIVAZIONE	10

1 Introduzione

L'importanza delle infrastrutture per lo sviluppo è amplificata nella società contemporanea dalla rapida ristrutturazione tecnologica che sta producendo effetti sulle economie della città: aumento dell'accesso globale ai mercati, intensificazione della competizione locale, declino dei tradizionali processi produttivi, emersione nelle aree urbane di un secondo processo di "de-industrializzazione (il primo, secondo Dicken, 1992, ha avuto luogo negli anni '80).

Il risultato di questa nuova fase, oltre alla diffusione di servizi finanziari, è un valore addizionale per la conoscenza e l'informazione nelle economie delle città europee (Knight and Gappert, 1989), con benefici evidenti anche nei settori più diffusi e tradizionali (vendita all'ingrosso o al dettaglio). Come risultato di tutti questi cambiamenti le città si sono trasformate in "nodi (della rete) dell'informazione" (Hepworth, 1987) dominate dall'industria del consumo e dall'elaborazione e circolazione di conoscenza e di beni simbolici piuttosto che fisici. Un cambiamento corrispondente si è avuto nel mercato urbano del lavoro, dove il 60-70% dei nuovi lavori implicano una qualche forma di elaborazione, distribuzione o produzione di informazione. L'istantaneità della rete telematica è un modo di semplificare la connessione del locale in globale, attraverso la costruzione di centri telematici capaci di creare e gestire nuovi prodotti e nuove reti di trasporto.

Coerentemente con questa visione e partendo dalla considerazione che regioni con una migliore accessibilità ai fattori produttivi e ai mercati, ceteris paribus, sono più produttive, più competitive e quindi di maggiore successo rispetto a quelle più isolate e remote, diversi contributi in letteratura sottolineano l'impatto delle infrastrutture di trasporto sulle dinamiche dello sviluppo regionale (Eures, 2000; Linneker, 1997; Biehl, 1991). L'impatto delle infrastrutture di trasporto sullo sviluppo regionale non è comunque chiaro e definito univocamente, è infatti acceso il dibattito se queste costituiscano uno stimolo alla polarizzazione regionale piuttosto che alla decentralizzazione (Vickerman, 1991; Bröcker and Peschel, 1988; Masser et al., 1992). Il ruolo delle infrastrutture come una misura della competitività è sempre più evidente soprattutto guardando al nuovo scenario europeo risultante dal processo di integrazione economica che ha prodotto la rimozione di barriere alla mobilità del lavoro, dei capitali e dei servizi e che, conseguentemente, è caratterizzato da condizioni più competitive rispetto al passato. In questo contesto, infatti, ciascuna economia regionale europea è esposta ad una grande competizione, non solo per l'offerta di prodotti ma anche per l'offerta di fattori localizzativi delle attività produttive. Per le regioni economicamente più deboli e più svantaggiate a causa di carenze di infrastrutture e servizi, questo incrementa il rischio di soccombere nella competizione per l'attrazione di investimenti diretti esteri (IDE). Aumenta inoltre il rischio di perdere una parte delle proprie risorse imprenditoriali e di investimento a favore di aree più avanzate capaci di assicurare alle imprese l'ottenimento di un migliore equilibrio tra benefici e costi.

Passando dalle proposizioni teoriche alle misure quantitative della dotazione infrastrutturale dei relativi livelli di servizio, bisogna porre attenzione a vari elementi (disponibilità dei database, verifica dei requisiti minimi di omogeneità e comparabilità, individuazione delle procedure corrette di trattamento statistico, costruzione di indicatori di sintesi comparabili e significativi, individuazione e quantificazione di relazioni significative tra infrastrutture e competitività, delimitazione del concetto di infrastruttura) che, a seconda della metodologia scelta, possono dare risultati assai differenti (La Ferrara e Marcellino, 2000; Paci e Saddi, 2002).

Ci sono poi studi specifici (Confindustria, Ecoter, 2000; Istituto Guglielmo Tagliacarne, 2000, 2001) che si concentrano sulla misura della dotazione infrastrutturale. In particolare i dati che emergono dalla ricerca dell'Istituto G. Tagliacarne (2001) consentono di verificare i livelli

di “dotazione fisica” a livello territoriale e di costruire i relativi indici. relazione In questo studio viene evidenziata un'ulteriore interessante relazione tra la presenza di infrastrutture sul territorio e i livelli di reddito pro-capite: laddove i livelli di dotazione infrastrutturale sono maggiori della media nazionale si rilevano perlopiù (24 province su 36) elevati livelli di reddito prodotto per abitante. Specularmente si potrebbe dire che un maggiore livello di reddito e di sviluppo incrementa la necessità di infrastrutture: la carenza infrastrutturale viene considerata quindi un vincolo alla produttività.

Un altro studio (SVIMEZ, 1999, 2001) compara direttamente la dotazione infrastrutturale con la domanda di infrastrutture in Italia. Partendo dalla considerazione che il reddito pro-capite non cattura la complessità della domanda di infrastrutture. In questo studio viene utilizzato un indicatore di sintesi che comprende vari indicatori del livello di sviluppo e della potenzialità di un territorio. Questa analisi conferma una forte differenziazione tra le aree del Paese intermini sia di livello di sviluppo, sia di specializzazione produttiva sia di *rank* urbano. In questo contesto le politiche di investimento pubblico fino ad ora non sono state capaci di produrre un riequilibrio regionale. Il quadro che emerge, anche se caratterizzato da un permanente, e ormai noto, dualismo Nord-Sud, si configura talvolta come sottodotazione (la domanda eccede l'offerta), talaltra come sovra dotazione (l'offerta eccede la domanda). I risultati mostrano infatti aree sviluppate con sovra dotazioni (globali e settoriali) ma anche con sotto dotazioni (settoriali), ed aree meno sviluppate con sottodotazioni (globali e settoriali) ma anche con sovra dotazioni (settoriali).

2 La Sardegna e la Provincia di Oristano

Il sistema dei trasporti in Sardegna risulta ancora caratterizzato da condizioni di grave disagio e deficit infrastrutturale, gestionale ed organizzativo che producono non solo una bassa qualità del servizio offerto ma costituiscono un ostacolo al decollo della crescita e dello sviluppo economico. Alcune carenze e criticità sono riconducibili a fattori generalizzati del contesto nazionale, altri di quello del Mezzogiorno, altri ancora a fattori specifici della realtà sarda.

In particolare, quelle assimilabili ai contesti del Mezzogiorno e della Sardegna si riferiscono ai bassi livelli di accessibilità sia alle reti trasportistiche nazionali ed europee che sul fronte interno allo stesso territorio, causati da insufficienti dotazioni infrastrutturali ed ancora più da mediocri livelli di servizio sia delle linee che delle infrastrutture, ad una disomogenea distribuzione territoriale delle residenze e delle attività che evidenziano aree a bassa densità di popolazione notoriamente marginali rispetto allo stesso Mezzogiorno.

A queste si aggiungono la presenza di una struttura imprenditoriale ancora generalmente debole sia a livello di comparto (autotrasportatori merci e passeggeri, ecc.) che economico complessivo. In particolare, specie nel Mezzogiorno, si assiste ad una debolezza organizzativo-gestionale dei sistemi (nodi, archi e servizi) che spesso ostacola le latenti potenzialità di sviluppo (trasporto aereo e marittimo).

A ciò si aggiunga l'incapacità da parte della Pubblica Amministrazione di svolgere un ruolo di coordinamento e controllo sull'intero sistema al fine di dare certezza operativa ed esecutiva al servizio secondo regole e livelli prefissati.

Diverse carenze di sistema sono immediatamente desumibili dalla lettura di alcuni dati complessivi sulla dotazione infrastrutturale delle principali reti di trasporto e dei traffici che interessano la Sardegna rispetto a quelli del Mezzogiorno e nazionali.

Da una analisi sui principali parametri descrittivi del fenomeno trasportistico in Sardegna emerge come nel decennio che va dal 1990 al 2000 si è assistito tanto in Sardegna come nel resto della Penisola ad un significativo incremento della mobilità, imputabile da un lato ad un complessivo incremento del numero di spostamenti (avvenuto in seguito all'aumento della popolazione sia residente che attiva), dall'altro alla crescita della propensione individuale alla mobilità, cioè del numero di spostamenti effettuati da ogni singolo individuo. Questo ultimo fattore esplicativo discende dalle profonde trasformazioni economiche e sociali intervenute nel corso del decennio preso in esame, in termini sia di dinamicità che di interazione da parte degli individui.

In particolare è interessante rilevare come parallelamente all'aumento del trasporto passeggeri si sia registrato un aumento dello squilibrio nella ripartizione modale. L'incremento della domanda di mobilità, infatti, è stato assorbito in gran parte dal settore stradale: l'incremento di oltre 148 mila milioni di passeggeri-km del trasporto privato è pari ad oltre l'80% della crescita dei passeggeri trasportati nel decennio 1990-2000. In termini percentuali, tuttavia, le modalità che hanno fatto registrare la maggiore crescita sono quello aereo e navale, cresciuti rispettivamente di oltre il 60% contro il 25% del trasporto su autovettura privata. Il trasporto ferroviario registra dal canto suo un decremento, anche se lieve, mentre più rilevante è la flessione nel trasporto collettivo urbano su gomma che perde il 6% della domanda.

La Sardegna, in virtù soprattutto della propria condizione di insularità, presenta in questo senso oscillazioni abbastanza diversificate. Il trasporto aereo registra incrementi in linea con la crescita globale di mobilità ma nettamente inferiori al dato nazionale (circa il 30% nel caso del trasporto passeggeri ed un dato pressoché invariato nel settore merci a fronte di un

incremento nazionale superiore al 30%), nonostante l'aumento del numero degli aeroporti isolani (da 3 a 4). Nel settore navale la crescita della domanda passeggeri e merci è risultata anche in questo caso molto più contenuta rispetto a quanto sperimentato in ambito nazionale (con tassi pari rispettivamente ad un quarto e alla metà dell'evoluzione nazionale). Mentre per il trasporto passeggeri il 56% dei flussi è interno all'isola, il 41% ha origine in Sardegna e destinazione nel continente e solo il 3% ha destinazione all'estero, in tema di mobilità delle merci ben il 90% della movimentazione avviene verso la Penisola ed i mercati internazionali, distribuendosi in pari proporzioni.

In particolare, per quanto concerne il trasporto ferroviario l'80% dei passeggeri trasportati viene servito dalle Ferrovie dello Stato (con una incidenza percentuale sui volumi nazionali pari al 2%, così come nel caso delle merci) ed il restante 20% dalle Ferrovie della Sardegna. Il sottoutilizzo del trasporto ferroviario riflette le differenze esistenti nell'offerta di servizi e di infrastrutturazione con il resto del paese, considerato che l'estensione della rete ferroviaria nella Regione è inferiore al 3% sul totale nazionale; da ciò si rileva una densità ferroviaria (indice d'accessibilità del territorio), rapporto tra estesa delle linee e superficie regionale, pari a 18m/km², circa 1/3 di quella nazionale.

In particolare, nelle tratte a nord di Oristano il difficile tracciato (di oltre un secolo fa) penalizza severamente le prestazioni degli attuali treni passeggeri per cui, specie sugli spostamenti di lunga percorrenza che si appoggiano alla rete centro-settentrionale, si raggiunge un modesto livello di servizio in termini di velocità. In questi casi l'offerta risulta inoltre adeguata alla debole domanda di zone a densità di popolazione e d'attività notevolmente inferiori rispetto a quelle dell'area metropolitana di Cagliari. Non a caso il traffico che si svolge sulla rete FS, risulta concentrato sulle tratte a sud di Oristano (circa il 70%), il che evidenzia un'elevata correlazione con la densità demografica, i livelli di reddito ed il livello di offerta implementato da FS nell'area del Campidano e del Sulcis-Iglesiente.

Si osservi, inoltre, come la Sardegna sia tra le poche regioni a non utilizzare la rete elettrificata (la rete esiste ma non viene utilizzata) e con la più bassa percentuale di rete a binario doppio (circa il 4% della rete rispetto ad una media meridionale del 23%). Anche l'offerta di treni, in termini di Km percorsi, risulta molto più bassa rispetto alla media nazionale, di poco superiore all'1% del totale delle percorrenze italiane. La condizione di insularità e la conseguente mancanza di una integrazione fisica con la rete nazionale giocano in questo senso un ruolo determinante.

In generale si rileva che:

- la velocità commerciale media su tutta la rete per i treni viaggiatori più veloci (diretti) s'aggira sui 65÷70km/h;
- il collegamento Cagliari-Sassari (261km in ferrovia, 215km sulla SS 131) è effettuato dal treno più veloce in 3h19min (velocità commerciale 79km/h), tempo superiore del 50% rispetto a quello impiegabile da un'autovettura di media cilindrata sulla SS 131;
- la tratta "intercity" a più alto traffico (Cagliari-Oristano, 94km), che si sviluppa su tracciato in piano, è percorsa dai treni più veloci in 56min, alla velocità commerciale di 100km/h.

Sul fronte della domanda di trasporto passeggeri in generale si rileva come:

- vi sia la presenza di un fenomeno di stagionalità della domanda per cui nei mesi estivi la scomparsa l'utenza-studio produce un calo di utenza che giunge al 40% rispetto ai mesi invernali; tale fenomeno è strutturale dato che nessuna linea serve località turistiche costiere dalle quali si potrebbe recuperare un certo traffico;
- oltre l'80% della domanda soddisfatta sia concentrata su solo 1/3 della rete, ovviamente sulle linee meridionali che servono il territorio più densamente abitato e infrastrutturato dell'isola.

- l'esiguità del traffico in termini assoluti è imputabile al fatto che la rete si dispiega in gran parte su aree a domanda debole per cui l'offerta eccede generalmente la domanda.

Il maggior generatore/attrattore di traffico è rappresentato dalla stazione di Cagliari con oltre il 30% sul totale passeggeri in partenza e in arrivo, prevalentemente scambiati con i centri del bacino meridionale; segue la stazione di Oristano con circa 50 mila pax/mese, la gran parte dei quali gravitanti su Cagliari ed il restante scambiato con i centri del retroterra agricolo oristanese.

Gli utenti del servizio ferroviario sono, per la gran parte, studenti e lavoratori (70÷80%) che effettuano spostamenti di breve raggio. Peraltro, nell'ambito delle motivazioni studio/lavoro, è bassissima la percentuale di spostamenti per lavoro (solo un 21%), costituita da lavoratori di modesta qualifica professionale. Questa tipologia di domanda è ovviamente concentrata sulle linee afferenti le conurbazioni di Cagliari e Sassari ove si localizza la gran parte delle attività lavorative e ove, per tempi di percorrenza contenuti, basse tariffe, ecc., quest'utenza trova conveniente la ferrovia.

Il fatto che una quota compresa tra il 70 e l'80% dell'utenza sia costituita da abbonati, omologa l'utilizzo della ferrovia alla mobilità sistematica di medio-breve percorrenza di tipo pendolare, appartenente a fasce sociali deboli che sceglie questo mezzo per il conveniente livello tariffario applicato a queste categorie di utenti. La modesta quota di spostamenti intercomunali del mezzo ferroviario (il 6,5% sul totale) a vantaggio del trasporto gommato individuale (56%) e collettivo (25%), testimonia della scarsa appetibilità di questa modalità di trasporto per il basso livello di servizio generalmente offerto misurato in termini di velocità, comfort, coincidenze intermodali, ecc.

In riferimento al trasporto merci il traffico a carro interessa quasi totalmente le relazioni con la Penisola e passa per l'approdo per navi porta-carri di G. Aranci (due invasi) con terminale continentale a Civitavecchia. Mentre la dotazione di terminal merci, ubicati a Cagliari e a Sassari ed attrezzati per l'intermodalità, è al limite della potenzialità, in tema di raccordi ferroviario-portuali viene evidenziata l'esigenza del completamento del raccordo ferroviario Oristano-porto, il quale, posto in posizione baricentrica rispetto al sistema regionale di trasporto, ha sviluppato e consolidato i suoi traffici.

Sul fronte del trasporto pubblico locale sull'intero territorio nazionale si rileva una fase di profonda crisi che continua a produrre un generalizzato aumento dei disservizi e frequenti situazioni di deficit di bilancio da parte delle società di gestione. La bassa velocità commerciale dei mezzi pubblici causata dall'aumento della congestione dei veicoli privati, la sovrapposizione fra le modalità ferro e gomma, lo squilibrio fra l'offerta e la domanda nelle zone scarsamente abitate, la mancanza di integrazione fra i servizi urbani ed extraurbani sono fra le principali cause della flessione della domanda che si è avvertita a partire dalla prima metà degli anni Novanta, e della difficoltà ad attrarne di nuova sottraendola all'autovettura privata.

In ambito regionale il trasporto pubblico su gomma extraurbano rappresenta, per numerose parti del territorio, l'unica modalità di trasporto alternativa all'autovettura privata. Attualmente il servizio risulta gestito da 3 operatori pubblici (ARST, FS, FMS1) e da 52 privati (concessioni per autolinee ordinarie extra-urbane). In particolare l'ARST (Azienda Regionale Sarda Trasporti) è organizzata territorialmente in 7 differenti Agenzie, che gestiscono il servizio nelle seguenti aree: Cagliariitane, Guspinese, Ogliastra, Nuorese, Oristanese, Sassarese, Gallura. I servizi dell'ARST sono presenti in quasi tutta la regione ad esclusione del Sulcis-Iglesiente nel quale storicamente hanno sempre operato, ed operano, le Ferrovie Meridionali Sarde, dell'alto Gerrei, di una parte del Marghine e di un paio di zone della Gallura.

Il servizio nel suo complesso trasporta ogni anno circa al 10% dei viaggiatori veicolati in ambito nazionale, registrando nel decennio un decremento superiore al dato nazionale (pari

a circa il 13% rispetto al 9% nazionale), a fronte dell'incremento sperimentato sul lato dell'offerta di trasporto pari a circa il 4%. A ciò si associano dei costi medi di servizio tra i più elevati in ambito nazionale (la Regione occupa la decima posizione nella relativa graduatoria) a cui corrispondono ricavi inferiori a quelli medi percepiti dalle regioni del sud Italia di circa il 30%; il dato sul rapporto ricavi/costi mostra come la Sardegna presenti una produttività di gran lunga inferiore non solo rispetto alla media nazionale ma anche rispetto alle regioni del sud Italia, contemporaneamente la Regione presenta un valore nel rapporto ricavi/traffico tra i più bassi in ambito nazionale.

Una simile situazione si presenta anche nel caso del trasporto collettivo su gomma in ambito urbano, con una marcata flessione del numero di passeggeri trasportati cumulata ad un contemporaneo arretramento nell'offerta di trasporto mediamente del 4%. In valore assoluto la quota di domanda soddisfatta dal trasporto pubblico su gomma nelle città sarde è piuttosto bassa e pari a meno del 2% della domanda trasportata mediamente a livello nazionale. Il rapporto ricavi/costi risulta ancora una volta nettamente inferiore al valore medio nazionale e meridionale (rispettivamente di circa il 50% e il 35%).

Come avviene nel resto del paese, il trasporto privato assorbe la maggioranza degli spostamenti sia urbani che extraurbani con un dato superiore all'80% del totale della mobilità soddisfatta. La crescita della domanda di trasporto passeggeri in autovettura privata risulta, così come per l'intero Mezzogiorno, superiore alla media nazionale sia in termini di numero di veicoli circolanti che in termini relativi rispetto alla popolazione residente. In questo senso, un dato in controtendenza lo si rileva in riferimento al trasporto delle merci su gomma che fa registrare un incremento prossimo al 30% nel corso del decennio.

Un'analisi della Domanda di Mobilità Intercomunale Privata

Facendo riferimento alla definizione dei bacini di gravitazione "trasportistici", da una analisi del carico veicolare cui ogni bacino è sottoposto nella fascia oraria di riferimento (ore di punta dalle 7:00 alle 9:00) emerge che Cagliari rappresenta il polo egemone nel contesto isolano, attraendo circa 23.000 spostamenti veicolari nelle due ore di punta del mattino, pari al 22% di tutti gli spostamenti veicolari realizzati nell'isola nello stesso periodo di riferimento.

Il secondo centro, in termini di spostamenti veicolari attratti, è il capoluogo di Sassari il cui bacino di gravitazione con 6.200 spostamenti attratti (pari allo 0,69% del totale degli spostamenti realizzati nell'isola) è, tuttavia, di gran lunga inferiore a quello del capoluogo regionale. Anche considerando il sistema tribolare costituito dai comuni di Sassari, Porto Torres ed Alghero, in cui il solo comune di Porto Torres attrae 1/3 degli spostamenti attratti da Sassari, l'attrazione veicolare non raggiunge i 9.000 spostamenti. In ordine di importanza si trovano poi gli altri capoluoghi di provincia: Oristano, con 3.500 spostamenti attratti, e Nuoro con circa 2.000.

Mentre il 50% degli spostamenti attratti da Cagliari sono generati solo da 3 comuni, nel caso di Sassari e Nuoro e di Oristano si rilevano rispettivamente sei e dieci comuni. Ancor di più, si rileva che l'80% degli spostamenti attratti da Cagliari sono generati da solo 15 comuni, contro i 22 comuni di Sassari e Nuoro e i 30 di Oristano.

3 Le politiche attive e/o in corso di attivazione

Come emerso dall'autoposizionamento le problematiche relative alla società sono principalmente riscontrabili in problemi diffusi di infrastrutturazione stradale e servizi di trasporto, in particolare:

- Insufficiente organizzazione del sistema dei trasporti per il collegamento con l'area vasta e con il resto del territorio provinciale; Sicurezza stradale (Oristano)
- Inadeguatezza della rete stradale di collegamento tra i centri della provincia; Insufficienza della rete aeroportuale regionale; Mancanza di un collegamento pubblico con gli aeroporti operanti nella regione (Riola Sardo)
- infrastrutturazione primaria della borgata marina di S. Giovanni di Sinis e di San Salvatore; carenza di sistema di viabilità e aree di sosta lungo la fascia costiera (protezione e salvaguardia degli arenili); necessità di riqualificazione dell'ambito urbano e del lungo stagno (Cabras)
- Carenza sistema stradale; Sistema reti acque superficiali (canali) Recupero patrimonio archeologico industriale (Arborea)
- Scarse risorse finanziarie; Coinvolgimento degli operatori privati (Marrubiu)

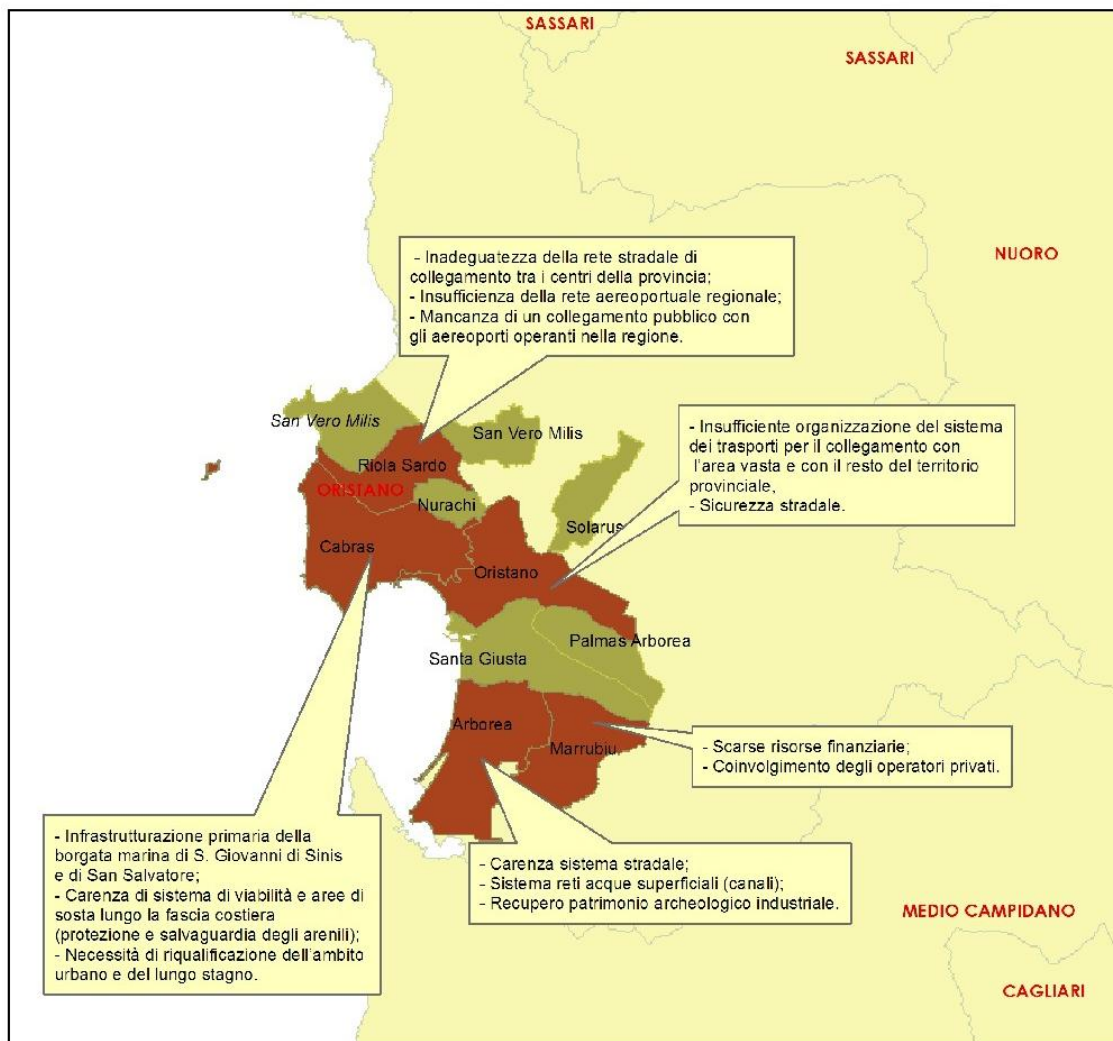


Figura 1 Problematiche relative all'istanza locale Infrastrutture

In questo quadro gli obiettivi che le amministrazioni si evidenzia la necessità di sforzi coordinati per l'adeguamento del sistema infrastrutturale dei trasporti e delle comunicazioni, nonché di interventi fisici di supporto ad una corretta gestione ambientale che può costituire fattore determinante di sviluppo economico e di servizio al cittadino nonché di miglioramento di accessibilità alle risorse storico-culturali e dell'offerta turistica. Tali obiettivi in particolare riguardano:

- Promuovere l'elaborazione di una strategia integrata dei trasporti per l'area urbana; Rafforzamento della sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento acustico e miglioramento qualità dell'aria; Rendere i servizi di trasporto pubblici più accessibili mediante il miglioramento della loro efficacia e del collegamento tra le differenti modalità di trasporto; Rafforzamento della sicurezza del personale e degli utenti; Incoraggiamento all'utilizzo di forme alternative di trasporto (creazione aree pedonali nelle zone sensibili della città, piste ciclabili, promozione dei veicoli a debole consumo energetico e carburanti alternativi); Garantire e facilitare l'accesso all'impiego ed ai servizi (in particolare sanitari) per le persone anziane ed a mobilità ridotta; Rendere accessibili alla cittadinanza i servizi sanitari, sociali (tra di essi la realizzazione di asili nido per promuovere l'uguaglianza di accesso al lavoro per uomini e donne), culturali e amministrativi; Creazione di centri polifunzionali per garantire l'accesso ai servizi ai cittadini dei quartieri sfavoriti, agli immigrati e alle persone svantaggiate (Oristano)
- Realizzazione di adeguata rete stradale; Costruzione di un aeroporto nella provincia, anche in considerazione della sua posizione centrale rispetto alla regione; Istituzione di trasporto pubblico per il raggiungimento degli aeroporti (Riola Sardo)
- creazione di servizi alle imprese; Predisposizione linea "ADSL" in corso di realizzazione (Cabras)
- Sicurezza del territorio; Ripristino sistema idraulico della bonifica; recupero ed utilizzo delle strutture anni '30 (Arborea)
- Ricostruzione della matrice originaria del vecchio centro; Realizzazione di un centro commerciale di strada; Rivitalizzazione del centro storico (Marrubiu)

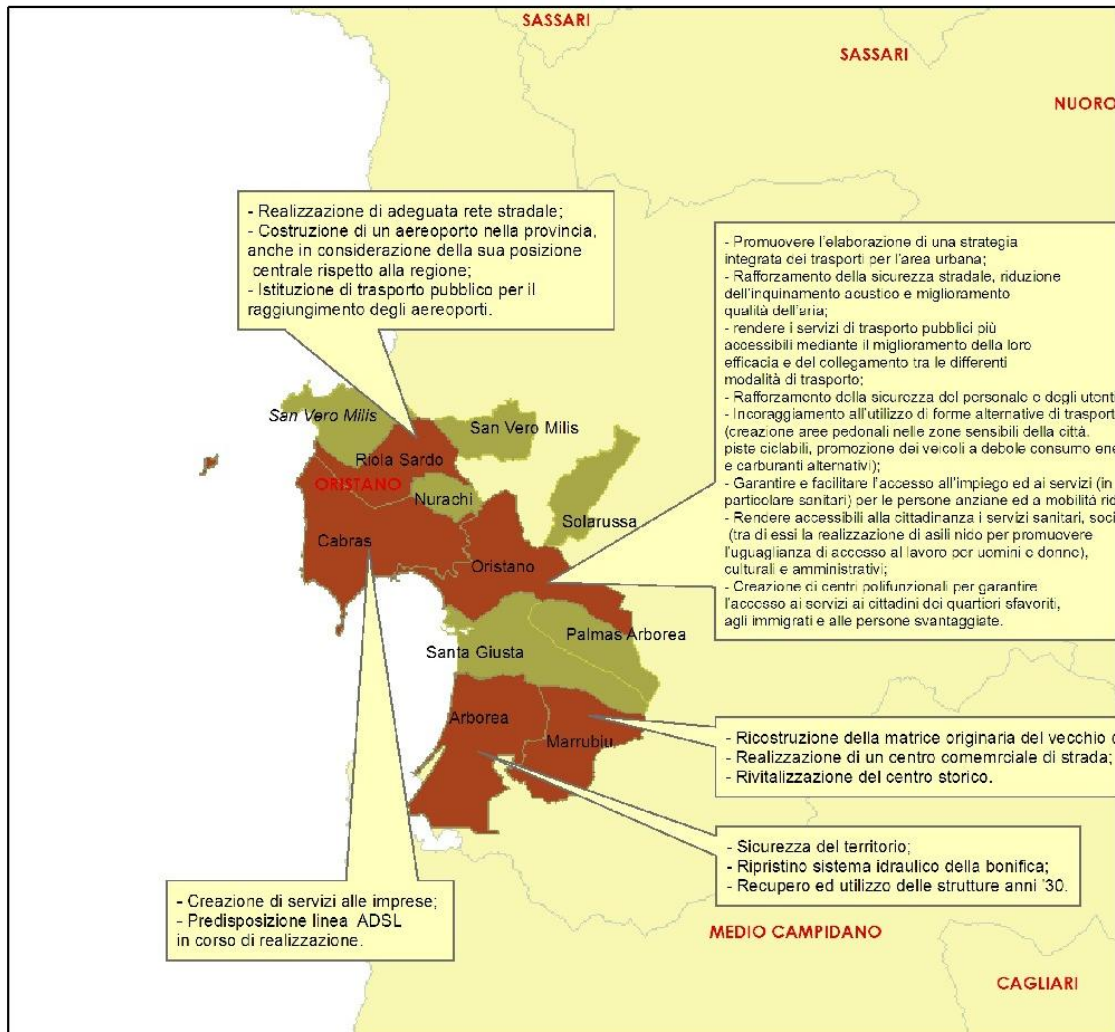


Figura 2 Obiettivi relativi all'istanza locale Infrastrutture

A fronte di questa situazione le politiche attive e/o di prossima implementazione da parte delle amministrazioni locali sono (cfr. fig.):

- di recente raggiunta intesa istituzionale con la ras per l'infrastrutturazione dell'area di S. Giovanni di Sinis e di San Salvatore (accordo politico); predisposizione linea "ADSL" (Cabras)
- Recupero della viabilità per la valorizzazione dell'orto frutta di qualità; Recupero ai fini culturali e turistici dei fabbricati di archeologia industriale Pista ciclabile; Pista moto e kart; Horse country (Arborea)
- Costruzione del Teatro Comunale (lavori incorso); Recupero e rifacimento delle piazze: Chiesa, Roma, Manzoni e della viabilità adiacente (lavori ultimati); Recupero del vecchio Municipio e della vecchia scuola di piazza Roma (lavori ultimati); Sistemazione urbana delle vie Trento e Sardegna (in appalto) (Marrubiu)

Sono attivi progetti puntuali riferiti anche ad altri sistemi di obiettivi ma occorre sviluppare un sistema di azioni coordinate a livello strategico per l'implementazione degli obiettivi di miglioramento delle infrastrutture di trasporto e di gestione ambientale

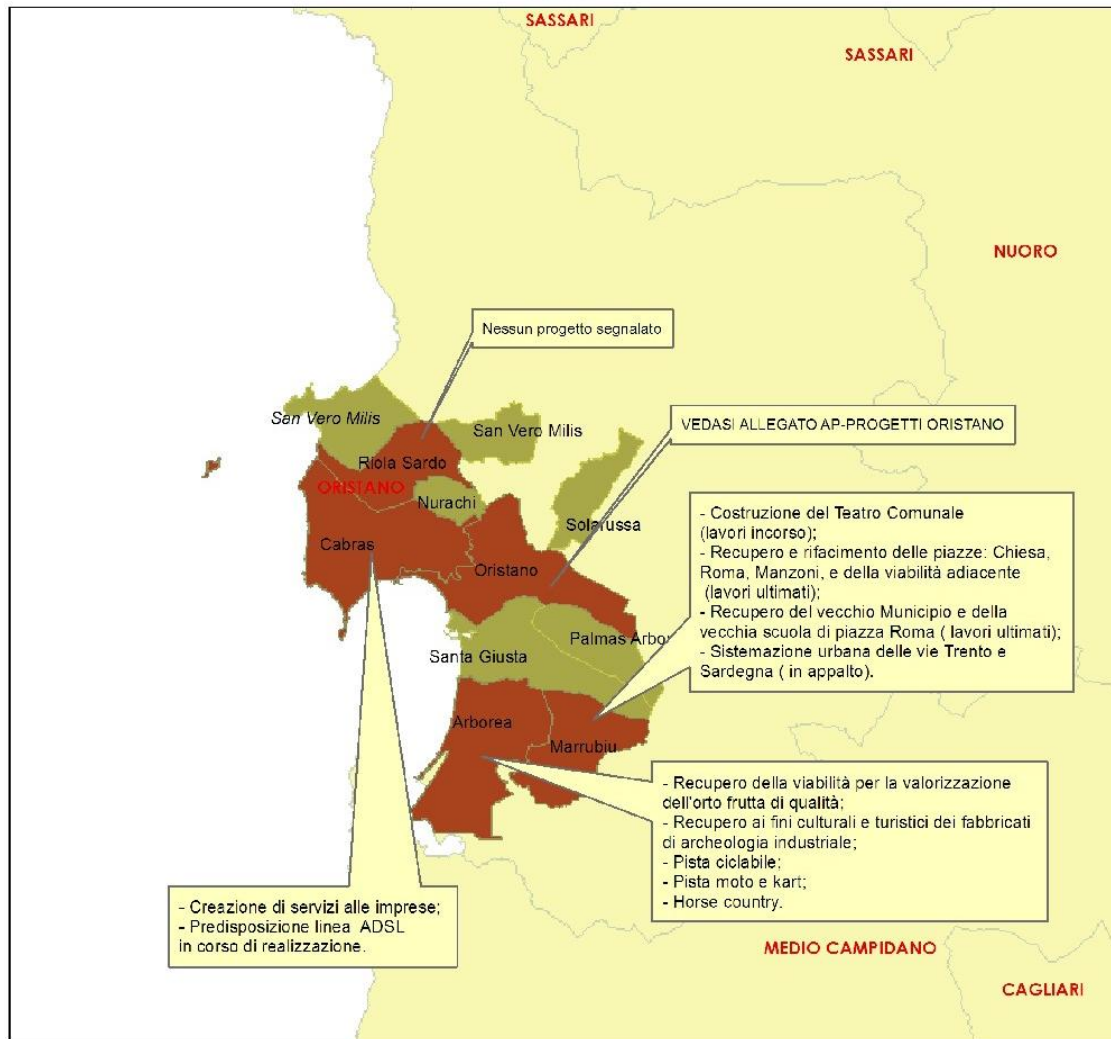


Figura 3 Azioni relative all'istanza locale Infrastrutture