
PER LO SVILUPPO, PER IL LAVORO

IL NORD OVEST DELLA SARDEGNA IN EMERGENZA SI MOBILITA

E CHIEDE RISPOSTE IMMEDIATE E UN CAMBIO DI ROTTA

Come continuamente richiamato con forza nelle settimane, nei mesi e negli anni passati, il Nord Ovest della Sardegna sembra condannato inesorabilmente ad una emarginazione economica e sociale: i divari tra i diversi territori dell'isola crescono sempre più, ogni investimento è fermo, la povertà cresce, le imprese chiudono. E' da anni che dichiariamo che occorre intervenire tempestivamente, in modo forte, marcato e risolutivo, per cambiare lo stato delle cose, per invertire le tendenze in atto, per offrire una prospettiva e una speranza anche alle nostre comunità.

Ora non c'è più tempo. Serve una svolta. Una svolta vera, decisa e immediata. Una svolta nelle politiche, a partire da quelle **per lo sviluppo e per il lavoro**. Una svolta nella capacità di agire e mettere in campo programmazione, progettualità, realizzazione. Una svolta negli investimenti in infrastrutture, materiali ed immateriali, per rimuovere quei vincoli che condizionano la competitività del Territorio e delle imprese e le opportunità per le persone e le famiglie.

Con il Documento, "**Un Patto per lo Sviluppo della Provincia di Sassari**", firmato a Nule il 7 dicembre 2021 e l'invio delle lettere ai ministeri competenti e all'ora Presidente del Consiglio, Mario Draghi su, **infrastrutture della rete ferroviaria, DPCM Energia e rilancio del Progetto di Chimica Verde**, il Territorio, in tutte le sue articolazioni sociali e istituzionali, ha deciso **il modello di sviluppo e le strategie di rilancio per favorire percorsi condivisi di sviluppo integrato locale, di promozione del lavoro e dell'occupazione**. Ha dimostrato una nuova e inedita capacità di **fare squadra**, di individuare strategie e obiettivi, fondamentali per determinare la ripresa economica e sociale del nord Sardegna, offrendo alla Giunta Regionale una complessiva visione di Territorio e uno strumento, utile per la programmazione economica e politica di sua competenza, sostenibile e sfidante nel rapporto con il Governo Nazionale.

L'interesse intorno al Documento, registrato tra gli esponenti politici di livello Regionale e Nazionale, le iniziative del 14 marzo 2022 a sostegno del progetto di Chimica Verde e quella del 26 gennaio scorso per rivendicare la centralità dell'Aeroporto Riviera del Corallo, non hanno prodotto tutti i risultati attesi e necessari e oggi, per le ragioni che portarono alla volontà di unirsi, autodeterminarsi e tracciare la "direzione di marcia", misurata la strada percorsa e rilevato che le necessità e i problemi sono ancora presenti e che per molti versi si sono acuiti, appare necessario imprimere una svolta, evidenziare con maggiore forza questa unione, rappresentarla nella forma e nella sostanza.

Servono dunque risposte immediate e un'evidente cambio di rotta, serve definire in modo certo l'assetto istituzionale, restituendogli dimensione e autorevolezza, dotando gli enti della disponibilità economica e organizzativa, messe in discussione dagli incompiuti riassetti degli enti locali che hanno lasciato nel guado Provincia (commissariata) e Rete Metropolitana (che in assenza di una struttura operativa e dei finanziamenti previsti per legge, non è stata messa nella condizione di svolgere un ruolo propulsivo). Serve costituire strutture di servizio per i comuni dedicate alla progettazione e condizioni, anche contrattuali, che favoriscano l'allocazione nei comuni di personale tecnico e amministrativo, altrimenti incentivato alla mobilità tra gli enti.

Preoccupazioni, motivazioni, prospettive e proposte che hanno convinto

TIPS – Tavolo Istituzioni Parti Sociali

CGIL, CISL, UIL DI SASSARI, CONFINDUSTRIA CENTRO-NORD SARDEGNA, CONFCOMMERCIO NORD SARDEGNA, CONFARTIGIANATO NORD SARDEGNA, COLDIRETTI NORD SARDEGNA, CONFAGRICOLTURA NORD SARDEGNA, CIA NORD SARDEGNA, CONFESERCENTI NORD SARDEGNA, CONFCOOPERATIVE SASSARI, CNA SASSARI, CONFAPI SASSARI, COPAGRI NORD SARDEGNA, CAMERA DI COMMERCIO NORD SARDEGNA, CONSORZIO INDUSTRIALE PROVINCIALE DI SASSARI E PORTO CONTE RICERCHE

Rete Metropolitana Nord Sardegna

COMUNE DI SASSARI, COMUNE DI ALGHERO, COMUNE DI PORTO TORRES, COMUNE DI STINTINO, COMUNE DI SORSO, COMUNE DI SENNORI, COMUNE DI CASTELSARDO, COMUNE DI VALLEDORIA

Provincia, Sindaci, Unioni dei Comuni e Comunità Montane del Nord Sardegna

IN RAPPRESENTANZA DEI COMUNI ANGLONA E VALLE DEL COGHINAS, MEJLOGU COROS, LOGUDORO, VILLANOVA, ALTA GALLURA GALLURA, RIVIERA DI GALLURA, GOCEANO, MONTE ACUTO, COMUNITÀ MONTANA DEL GOCEANO, COMUNITÀ MONTANA DEL MONTE ACUTO

ad avviare un percorso di sensibilizzazione e mobilitazione volto a sostenere la soluzione di quella che viene definita **“una lista di priorità finanziate ma ancora incompiute”** e la determinazione a chiedere un confronto con il Governo regionale e nazionale finalizzato a ottenere **“un piano straordinario”** che promuova la realizzazione del modello di sviluppo i percorsi condivisi di sviluppo integrato locale, di promozione del lavoro e dell’occupazione in esso contenuti nel **“Patto per lo Sviluppo della Provincia di Sassari”**.

Per queste ragioni, confermando la necessità di dare gambe a quanto il Documento di Nule ha organicamente sottolineato, **Chiediamo che sulle incompiute e sui quattro punti, prioritari e urgenti, si realizzi una convergenza di azioni di responsabilità regionale e nazionale che permetta di superare lo stallo e le difficoltà del Territorio.**

Una situazione che condanna, inesorabilmente, il Nord Ovest della Sardegna ad una emarginazione economico e sociale e che impone si apra quanto prima un confronto con la Regione Sardegna e il Governo nazionale, finalizzato a individuare urgenti e stabili soluzioni che consentano anche a questo Territorio di riprendere a progettare, realizzare, ripartire.

E questo deve accadere **quanto prima perché il divario all’interno della Sardegna**, come tra la nostra isola e il paese, **sta crescendo e crescerà ancora e inesorabilmente se non si interverrà tempestivamente, in modo forte, marcato e risolutivo, per cambiare lo stato delle cose, per invertire le tendenze in atto, per offrire una prospettiva e una speranza anche alle nostre comunità.**

Si tratta di **questioni che poniamo a chi governa oggi o governerà domani la regione e il paese**, e a meno che non si vedano immediati risultati e non si apra **un concreto tavolo di confronto con il Territorio rispetto** alle richieste e alle proposte contenute nella **“piattaforma”** e alle **“priorità”** denunciate in ordine alla situazione e ai disagi del Nord Ovest della Sardegna, dopo **gli Stati Generali e 4 manifestazioni sit-in (3 aprile, ad Alghero, su Trasporti, mobilità e reti ; 11 aprile, a Ozieri, sul tema Socio-assistenziale-sanitario ; 17 aprile, a Porto Torres, su Industria ed energia; 24 aprile, a Pattada, su Opere strategiche e sicurezza del territorio)** indiremo a **Sassari**

sciopero e manifestazione generale

lavoratori, imprenditori, studenti, pensionati, cittadini, sindaci, consigli comunali

ENERGIA E INDUSTRIA

Convinti e consapevoli che non si possa prescindere dal prefigurare un piano dedicato di investimenti per la produzione di energia da fonti rinnovabili ribaltando l'attuale dipendenza energetica dalle fonti fossili, ribadiamo che questo nuovo modo di produrre non può avere luogo, anche quando si ricorra a fonti di tipo rinnovabile, se si sottrae terreno all'uso agricolo e se non è chiaro quale reale impatto ambientale produrranno i mega impianti off-shore che, peraltro, appaiono alternativi allo sviluppo delle comunità energetiche.

- Peraltro la Provincia di Sassari ha il potenziale per costruire un robusto ecosistema industriale ed energetico costituito da produzioni tradizionali decarbonizzate e di transizione (metano e biomasse), oggi indispensabili per garantire il carico di base, e da rinnovabili (fotovoltaico ed eolico), alle quali affiancare la produzione di idrogeno da elettrolisi quale fonte di accumulo.
- Favorire e realizzare sinergie tra la Centrale di Fiume Santo e l'agglomerato industriale di Porto Torres che per la loro collocazione geografica, per i servizi infrastrutturali presenti e per le competenze tecniche oggi presenti rappresentano il sito ideale, è indispensabile per determinare lo sviluppo di nuove tecnologie mirate alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde e a garantire l'autonomia energetica che la mera installazione di pannelli fotovoltaici e pale eoliche, unitamente alla realizzazione del Tyrrhenian Link, minano nel profondo.
- La creazione di un **"distretto dell'idrogeno verde"** sarebbe inoltre in grado di costituire, oltre a un autentico volano per il processo di reindustrializzazione e di sviluppo economico del Nord Sardegna, anche la sola, reale e possibile sperimentazione dell'uso dell'idrogeno anche nel trasporto ferroviario che oggi sembra destinata al fallimento, valutato che l'auto produzione di idrogeno quale "combustibile", finanziata per la linea Sassari-Alghero, appare oltremodo svantaggiosa, sia sul piano energetico sia su quello economico.
- Le attuali produzioni industriali e quelle che **lo sviluppo della Chimica Verde** potrà determinare, unitamente alle possibilità infrastrutturali e di conoscenza nelle produzioni elettriche che il Territorio possiede permetteranno dunque, di rendere possibile la produzione e l'utilizzo dell'idrogeno verde. Per questo, da una parte **EPH**, dall'altra **ENI** devono essere richiamate a svolgere il ruolo fondamentale nella creazione del distretto dell'idrogeno verde.
- Si deve quindi, definitivamente, superare lo stallo sulla realizzazione della **"dorsale del metano"**, indispensabile in ragione delle ipotesi fin qui tracciate, relativamente alla dimensione, dislocamento e approvvigionamento dei depositi di GNL e dei rigassificatori, nonché in considerazione del suo futuro utilizzo per la distribuzione di idrogeno verde e gas di sintesi.

Per tutte queste ragioni, il rinvio al prossimo novembre 2023, del contenzioso presso il Consiglio di Stato che la RAS, sul DPCM energia, ha aperto con il Governo Nazionale, evidenzia una manifesta incapacità programmatica che relega nelle mani delle multinazionali il futuro energetico non solo del nostro Territorio, ma dell'intera Sardegna. Questa perenne assenza di un quadro normativo e strategico d'insieme, oltre a determinare incertezza e confusione, rallenta le concrete ipotesi di conversione degli impianti esistenti, indebolisce le scelte e le volontà delle istituzioni, mina pericolosamente la tenuta occupazionale.

Mentre in Sardegna regna l'incertezza e la confusione e il Territorio si impoverisce subendo l'assalto di società, affaristi e investitori, spesso senza nessuna reale volontà industriale, in Sicilia, al Tyrrhenian Link e alla Hydrogen Valley, si affianca la 3sun Gigafactory, la più grande fabbrica per la produzione di Pannelli Fotovoltaici d'Europa voluta da Enel Greenpower.

Per queste ragioni, si deve intervenire subito, superando la logica del contenzioso legislativo, teso ad ottenere “compensazioni”, pretendendo invece, **investimenti che realizzino e sviluppino intere filiere produttive**. Ci sono i presupposti, le potenzialità, la cultura industriale e le capacità, per affrontare la Transizione Ecologica e **chiediamo** che

- ▶ **si realizzino**, anche qui, **impianti di produzione di pannelli fotovoltaici, carpenterie industriali, una “Hydrogen Valley” connessa alla dorsale e alle rete di distribuzione del metano**.
- ▶ **venga rilanciato il progetto di Chimica Verde**, pretendendo dal governo nazionale, **la convocazione della Cabina di Regia**, così come espresso nella Legge n.34 del 27 aprile 2020, conversione del decreto n.17 del 1° marzo 2022, (art.14 - comma 3bis) e ribadendo a ENI e Novamont, che si devono realizzare investimenti capaci di avviare una NUOVA FASE, coerente con quanto previsto nel Protocollo del 2011. In Particolare deve essere chiaro che il valore e l’obbiettivo di detti investimenti, deve essere in grado di restituire allo stabilimento, rango di scala industriale, evitando di confondere gli interventi di consolidamento delle attuali produzioni, come sostitutivi di quanto originariamente previsto.

SOCIO-ASSISTENZIALE-SANITARIO, E SERVIZI ESSENZIALI NEL TERRITORIO

La pandemia ha evidenziato i limiti della sanità sarda e quelli del Territorio provinciale, capace di reggere l’impatto, anche se con grande difficoltà, solo grazie alla qualità e abnegazione al lavoro di tutto il personale coinvolto. Tutte le valutazioni e le analisi svolte prima della Pandemia, devono essere riviste in ragione dell’esperienza fatta.

- ☛ **I deficit dell’organizzazione** sanitaria accrescono **le gravi carenze nella sanità** territoriale e i disagi per i pazienti e i loro familiari con la chiusura di strutture o con la mortificazione dell’assistenza domiciliare, la mancata apertura di RSA e comunità integrate che nella provincia sono al lumicino, la chiusura e la mancata apertura di Hospice, la generale e strutturale carenza di medici specialisti negli Ospedali di Alghero e Ozieri e nella sanità territoriale ambulatoriale.
- ☛ **La medicina di Territorio**, intesa in tutte le sue declinazioni, resta obbiettivo indispensabile, per questo unitamente ad un massiccio incremento di risorse umane, in tutte le aree e di tutte le professionalità, sanitaria, tecnica e amministrativa, dedicate al servizio offerto dalla sanità pubblica, vanno rivisti i criteri di assegnazione del budget per strutture convenzionate, garantendo un servizio e una spesa pro capite allineata al dato del sud della Sardegna.
- ☛ Va Raggiunto l’obbiettivo previsto dalla L 34/ 1996 di almeno **un consultorio ogni 20mila abitanti**, promossa e realizzata una rete di servizi pubblici capace di costituire una reale integrazione sociosanitaria e sanitaria che dia centralità ai distretti, per la presa in carico reale ed effettiva dei bisogni di salute richiesti dall’utenza, realizzando consultori, case della comunità, ospedali di comunità, hospice e RSA, puntando anche sulla multi disciplina e la prevenzione.
- ☛ Su tutto questo nuovo, indispensabile e articolato sistema, vanno immesse **nuove Risorse Umane** sfruttando le opportunità offerte dal PNRR.


Relativamente alle carenze del personale e alle strategie messe in campo per superare le emergenze, ad esempio quelle relative alla gestione dei Pronto Soccorso, vanno scongiurate tutte le azioni tese a terziarizzare i servizi, prevedendo in attesa di specifici bandi di concorso di ricorrere anche a sistemi di lavoro somministrato, che oltre a garantire diretta responsabilità tra l’operatore sanitario e l’azienda che lo impiega, superano l’idea che attività così sensibili, possano essere gestite come generiche prestazioni d’opera e mano d’opera, di difficile gestione e controllo, non solo nei confronti della cittadinanza ma anche dei lavoratori sanitari coinvolti. (Ore di prestazione fornita, riposi, ecc.)

Particolare attenzione inoltre va dedicata alla costruzione e ammodernamento delle strutture ospedaliere. Le risorse disponibili nel PNRR e quelle della programmazione pluriennale, vanno orientate alla realizzazione:

- **Ospedale Pediatrico e raddoppio del Pronto Soccorso di Sassari**, già finanziati e per i quali non possono essere più ammessi ritardi per l'avvio della costruzione;
- **Nuovo Ospedale di Sassari**, relativamente al quale l'individuazione dell'area da destinare alla costruzione deve essere condivisa con il Territorio;
- **Nuovo Ospedale di Alghero**, per il quale deve valere lo stesso principio espresso per quello di Sassari.
- Devono inoltre essere progettati e finanziati, **interventi di ammodernamento e rifacimento di tutti gli accessi, sale d'attesa, ambulatori**, ecc. esistenti, a partire dal raddoppio del Pronto Soccorso di Sassari.
- Così come, sono da considerarsi indispensabili, ingenti investimenti in chiave di sostenibilità ambientale **agli impianti tecnologici ed energivori di tutte le strutture ospedaliere del Territorio**. Riscaldamento, raffrescamento e illuminazione devono essere rivisti, superando l'uso di combustibili fossili e l'elevato consumo di energia elettrica. Tutti investimenti che oltre a ridurre il complessivo impatto ambientale, abbattano i consumi e riducono i complessivi costi di gestione.

Nell'ambito della strategia generale volta a migliorare la qualità della vita dei residenti, si rende necessaria la realizzazione di investimenti anche sul Territorio delle aree interne della Provincia di Sassari volte a:

- realizzare **reti di prossimità e le relative strutture di telemedicina**
- realizzazione di **"Case della Comunità"** per la presa in carico della persona offrendo assistenza sanitaria di prossimità ai residenti, assicurando il servizio principalmente alla popolazione più anziana, riducendo così il numero delle ospedalizzazioni anche non urgenti
- sostenere **le abitazioni come primo luogo di cura per migliorare l'assistenza alle persone affette da patologie croniche**, con particolare attenzione verso gli over 65
- rafforzamento dell'assistenza sanitaria intermedia e delle sue strutture (**Ospedali di Comunità**)

 **Le carenze nel sistema sanitario socio assistenziale costituiscono l'emblema dell'arretramento della presenza dello stato nel territorio e dei servizi pubblici essenziali nel campo della pubblica sicurezza, del controllo e della sicurezza del territorio, dell'istruzione, della giustizia, del credito, delle poste, dei ministeri e degli enti preposti ai controlli e alle autorizzazioni nei campi più diversi della nostra quotidianità e che acuisce i disagi di intere comunità, in particolare delle zone interne, ma che è oramai riscontrabile anche nei centri più popolati.**

MOBILITÀ, TRASPORTI E RETI

La continuità territoriale dalla Sardegna verso la penisola e viceversa, che va affrontata sul piano Nazionale e Europeo e i cui limiti si sono manifestati nell'ultimo bando di assegnazione delle rotte da e per Roma e Milano, ha reso plasticamente **evidenti le debolezze del sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Territorio**, in particolare nei rapporti con l'Aeroporto Riviera del Corallo, l'unico relativamente al quale non sono state presentate offerte, l'unico che ha rischiato di restare escluso dal sistema, nonostante rappresenti lo scalo, tra i tre sardi, sul quale si concentra la maggior parte di traffico di residenti in rapporto al traffico turistico.

L'intera Provincia di Sassari manifesta da troppo tempo, una evidente criticità in termini di discontinuità tra territori e all'interno degli stessi, dovuta a un sistema inadeguato di trasporto pubblico, oltre che da un complesso insufficiente di infrastrutture per la mobilità.

Emblematico lo stato dei collegamenti di tutti i principali Comuni con Sassari, con Alghero, con l'aeroporto Riviera del Corallo, con Porto Torres e con il porto di Porto Torres ad Ovest, così come ad Est con Olbia, con l'aeroporto Costa Smeralda e con il porto di Olbia.

Fattori che oltre a produrre difficoltà per i residenti, indeboliscono l'attrattività del Territorio, non solo in termini turistici ma più in generale sul piano degli investimenti.

In generale quindi, il "minimo comune denominatore" della Provincia, in tema di infrastrutture della mobilità, è un sistema caratterizzato dalla necessità di un maggior coordinamento nei servizi di trasporto pubblico, di rafforzare il trasporto collettivo, come da importanti criticità nel:

- **sistema stradale** con infrastrutturazione datata e insufficiente in termini di collegamenti (in particolare tra Alghero e Porto Torres, verso il Goceano, l'Anglona) e di messa in sicurezza di importanti tratti stradali (in particolare il tratto delle gallerie di Chighizzu e la SS 131); lo stallo nel completamento della "4 corsie Sassari - Alghero", nonostante il regime commissariale, istituito per accelerarne la realizzazione;
- **rete ferroviaria** antiquata e inefficiente in termini di collegamento all'interno dell'area vasta e con il resto della Sardegna, e con ventaglio di mezzi non messi a sistema: Rete Nazionale, Scartamento Ridotto, Metrotranvia;
- **sistema aeroportuale e un sistema portuale** alle prese con le note difficoltà e insufficiente a garantire la continuità nella mobilità delle persone e delle merci
- insufficienza di infrastrutture "leggere" per la mobilità lenta

Un lungo e doloroso elenco che evidenzia la mancanza di una strategia integrata, nell'ambito della quale, invece, una mobilità di qualità, accompagnata da un sistema di offerta integrata di servizi, determinerebbe crescita, sviluppo locale e maggiore integrazione con le zone interne, gli altri territori e provincie. Una strategia che deve anche favorire l'opportuno passaggio, da gomma a ferro, del trasporto di merci e persone. Un cambiamento importante per decongestionare le grandi aree urbane, i centri logistici e industriali e riconnettere le grandi polarità con i centri minori, e, soprattutto, le aree interne.

Per questo riteniamo necessario e coerente con una moderna ed efficiente visione di area vasta di Città Metropolitana:

- **investire nella mobilità sostenibile**, a partire dalle città, potenziando il trasporto pubblico e rinnovando il parco mezzi con l'introduzione di veicoli elettrici
- **potenziare e coordinare le reti ferroviarie** per garantire il rapido collegamento tra i principali centri e tra e con le infrastrutture portuali e aeroportuali del Nord Sardegna
- **investire nella rete a scartamento ridotto**, nella sua elettrificazione, nelle frequenze e coincidenze, valorizzando l'infrastruttura esistente con l'utilizzo di tram treno per connettere le comunità di area vasta
- **potenziare il servizio ferroviario Porto Torres - Sassari**, chiedendo a Trenitalia di garantire frequenze, coincidenze e fermate da servizio Metropolitano.

Adeguamenti, trasformazioni e ammodernamenti, che favorirebbero la connessione e l'avvicinamento dei centri urbani fra loro e con porto e aeroporto per i quali è importante ripartire dal **piano provinciale del trasporto pubblico** da rivedere nell'ambito di una **conferenza dei servizi**.

Per queste ragioni, riteniamo si debba intervenire anche nel progetto di sperimentazione dei treni a idrogeno, destinati a collegare Alghero, l'aeroporto e Sassari, per evitare la realizzazione di un ulteriore sistema di trasporto, non integrato con gli esistenti, valutando la possibilità di dotarsi di mezzi "ibridi", elettrico-idrogeno, piuttosto che diesel-idrogeno. La sperimentazione dell'idrogeno, se condotta nella logica dell'autoconsumo e non nell'ambito di un sistema complesso e integrato,

secondo il modello della Hydrogen Valley, rischia di fallire lasciandoci alle prese con un'altra costosissima incompiuta. Per procedere verso questo obiettivo **riteniamo indispensabile** partire dalla realizzazione immediata di **un piano di fattibilità** che consenta di non perdere le risorse per carenza di progettazione.

Investimenti per rendere "green" non solo **il sistema della mobilità di area vasta**, sia collettivo che individuale, attraverso l'elettrificazione del sistema **ferroviario** e dei mezzi di trasporto del **TPL**, già richiamato, ma anche il sistema viario **stradale** e le **banchine dei porti**. Rendere "green" i nostri porti significa dotarli di un rapido collegamento con la linea ferroviaria capace di favorire l'invio e arrivo delle merci da e per l'Europa.

Siamo convinti che esistano tutte le condizioni per **candidare la Provincia di Sassari a realizzare un importante progetto pilota** - originale, innovativo, e replicabile in tutta la Sardegna - **capace di coniugare i temi della transizione ecologica con quelli dell'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie e del trasporto pubblico locale**.

Si tratta di promuovere una sperimentazione per realizzare una "prima filiera completa" di produzione di energia da fonti rinnovabili e di idrogeno verde da utilizzare quali "carburanti green" nella nuova mobilità provinciale (con il Porto industriale di Porto Torres riferimento centrale di questa sperimentazione, connesso alle reti del gas e possibilmente alla Dorsale del metano) e per una immediata trasformazione del porto industriale di Porto Torres in una green port capace di produrre energia dal mare per una potenza nominale pari a circa 10 MW. A tale proposito l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna dovrebbe candidarsi a presentare una proposta progettuale in tale direzione nell'ambito delle prerogative offerte dal PNRR per i green port.

La sperimentazione dovrebbe coinvolgere, fin da subito, ENI, EPH, il Consorzio Provinciale Industriale di Sassari e l'Azienda per il trasporto pubblico regionale, l'ARST, che oggi, anche per come sono stati strutturati i bandi di finanziamento connessi al PNRR, si muove invece in totale autonomia.

In prospettiva tale avanzata sperimentazione, legata alla filiera integrata dell'idrogeno verde, potrebbe essere adeguatamente implementata anche per fornire il carburante green necessario ad alimentare il trasporto navale.

Occorre, inoltre, sollecitare la **messa in cantiere delle opere Anas**: l'ente ha una programmazione di circa 4 miliardi per la realizzazione di importanti opere viarie in Sardegna, ma gli interventi stentano a partire. Un importo che stride con la forte necessità di manutenzione e adeguamento della rete viaria che connette i centri urbani maggiori della Provincia con il resto dell'isola.

- In questa prospettiva occorre predisporre **un piano di fattibilità** per dotare la città di Sassari di **una circonvallazione** per affrontare e risolvere le storiche, persistenti e crescenti problematiche di traffico viario corrispondenti all'inadeguatezza del viadotto Badde Olia e delle **gallerie di Chighizzu** che determinano, spesso, l'impossibilità di transito e di collegamento del Nord Ovest con il resto della Sardegna.

Infine, ma non da ultimo, è indispensabile e non più rinviabile intervenire sull'efficientamento, **messa in sicurezza e sviluppo della viabilità secondaria**. Migliorare le infrastrutture di viabilità secondaria consente di garantire la sicurezza degli utenti e delle comunità residenti, limitando le condizioni di svantaggio, rispetto ad altri territori. Per queste ragioni, chiediamo il completamento di alcuni assi viari strategici per il Territorio, che rappresentano altresì, strumenti di crescita economica e sviluppo. Nello specifico chiediamo:

- Completamento dei collegamenti del Goceano con Sassari e Olbia
- Completamento della Abbasanta/Olbia;

- Rettifica della SS 128 bis per collegamento fra la Sassari/Olbia e l'Abbasanta/Olbia
- Rettifica della SS 132 per collegamento fra la Sassari/Olbia e la Sassari/Tempio.
- Thiesi – Alghero; Alghero – Bosa; Cossoine – Bosa
- Rettifica Santa Maria Coghinas - Sassari/Tempio
- **L'attenzione alla "mobilità" deve riguardare poi anche potenziamento della rete banda larga in tutta la provincia affinché anche nelle zone rurali più svantaggiate si possa ridurre il gap con altri territori e consentire lo sviluppo di tecnologie sempre più sofisticate connesse con all'economia e all'agricoltura 4.0**

ZONE INTERNE, OPERE STRATEGICHE E SICUREZZA DEL TERRITORIO

Il nuovo modello di sviluppo per la Provincia di Sassari delineato nel Documento di Nule individua **un ulteriore driver dello sviluppo nella valorizzazione di sistemi agro-alimentari locali incentrati su un'agricoltura a basso impatto ambientale** i riferimenti chiave funzionali a riattivare i circuiti economici legati all'attività agricola e agro-alimentare ed innescare quei meccanismi virtuosi delle interdipendenze produttive trainate dall'industria turistica locale.

📍 In questa prospettiva il sistema agro-alimentare di qualità e i processi legati all'alimentazione troverebbero il loro mercato di riferimento principale, non solo nelle aree urbane residenziali sarde, ma in tutte le strutture ricettive e della ristorazione del sistema turistico regionale. Proprio le strutture turistiche (intese come un unico sistema industriale/turistico integrato e diffuso), se capaci di generare stretti legami di interdipendenza col sistema agro-alimentare regionale, potrebbero assumere quel ruolo centrale di **nuovo polo trainante dello sviluppo**, "trascinando", non solo il **sistema produttivo delle filiere alimentari locali, ma anche quelle dell'artigianato, dell'edilizia, dei servizi turistici e del terziario tradizionale e avanzato**. Quanto più saranno articolate e diffuse le interdipendenze fra questi settori, quanto minore sarà il ricorso ad approvvigionamenti extra-regionali e più alto sarà per la Sardegna il livello della crescita della ricchezza endogena e della occupazione stabile.

📍 Al fine di concorrere a realizzare questa nuova visione dello sviluppo centrato sul potenziamento delle produzioni food della Provincia di Sassari, si è avviata da tempo la creazione di specifici **distretti rurali multifunzionali**. Tuttavia benché il PNRR preveda lo stanziamento di consistenti risorse per questo scopo, ad oggi i distretti rurali non rappresentano ancora organismi operativi in grado di garantire adeguata propulsione allo sviluppo locale.

Per un rilancio del settore Agroalimentare della Provincia di Sassari diventa strategico e complementare chiediamo:

- il recupero di aree agricole come per esempio quelle di Surigheddu e Mamuntanas, della Piana di Chilivani, del Goceano, del Meilogu, ecc. e di siti di importanza naturalistica come Foresta Burgos e l'Isola dell'Asinara
- continuare a investire per efficientare le reti idriche, anche del nord della Sardegna. Numerosi gli interventi infrastrutturali necessari, sia per uso civile che per uso irriguo, l'urgenza di intervenire per il potenziamento e la messa in sicurezza a partire della dighe (a partire da quella del "Monte Lerno")
- mettere in connessione i distretti rurali e la rete naturalistica dei parchi e delle aree protette (rete Natura 2000: Parchi e AMP di Porto Conte, Tavolara e Asinara e tutte le aree SIC e ZPS) e

amplificare la loro funzione di tutela e valorizzazione ambientale al servizio di un modello di fruizione naturalistica, anche a fini turistici, sempre più integrato con l'agricoltura.

LISTA PRIORITÀ FINANZIATE MA ANCORA INCOMPIUTE

SANITÀ E SERVIZI ESSENZIALI NEL TERRITORIO

Nuovo Ospedale materno infantile di Sassari
Raddoppio Pronto soccorso
Case di comunità
Nuovi Ospedali di Sassari e di Alghero
Cittadella giudiziaria
Casa dello studente
Caserme VVFF Sassari e Alghero

MOBILITÀ, TRASPORTI E RETI

Viabilità stradale
Sassari - Olbia e Sassari – Alghero
SS131: completamento svincoli a raso
(Semestene/Pozzomaggiore/Padria) - circonvallazione di
Mores - allargamento per migliorare la sicurezza e nuova
circonvallazione Sassari
Alghero Bosa, Ozieri Buddusò, Sassari – Tempio

Ferroviaria
Metropolitana di superficie Sassari, metro-tranviaria area
vasta – aeroporto
raddoppio binario per Cagliari e Olbia

Rete Internet veloce

LAVORO - INVESTIMENTI

Industria: sito industriale, Zes, Chimica verde e
situazione Bonifiche Progetto Nuraghe
Fiume Santo
Turismo

**ZONE INTERNE, OPERE STRATEGICHE E
SICUREZZA DEL TERRITORIO**

Centro intermodale – Sassari
Rigassificatore e metanodotto
Antemurale e la banchina Alti fondali – Porto Torres;
Dighe: Lerno, Coghinas, Casteldoria, Bidighinzu, Cuga,
Monte Leone Rocca D. da ampliare da mettere in
sicurezza
Scuole e case popolari