

Seconda lezione: approfondire

13 aprile 2015/in [Approfondire](#), [Blog delle Scuole 2014-2015](#), [Team](#) /da [classequartabturismo](#)

ASOC KARALIS. VI RACCONTIAMO LA NOSTRA SECONDA LEZIONE: APPROFONDIRE!

Il **29 Gennaio** scorso abbiamo partecipato alla **lezione “approfondire”**. In quest’occasione sono intervenuti i rappresentanti dell’**Associazione Sardegna 2050**, il Dott. **Diego Corrias** e il Prof. **Gianfranco Fancello** dell’Università degli Studi di Cagliari, e i rappresentanti dell’**Associazione Sardinia Open Data**, **Daniela Casula** e **Andrea Zedda**.

Nella prima parte della giornata, dopo aver visionato le pillole del team Asoc proposte dal dott. **De Francesco** dell’**Europe Direct**, il Dott. Corrias ci ha spiegato **come le politiche di coesione agiscono sul nostro territorio**, quali

sono i **criteri e i procedimenti che guidano la distribuzione delle risorse europee** e ci ha indicato alcuni **siti istituzionali dai quali reperire i primi dati** per avviare la nostra ricerca (primo fra tutti il portale [OpenCoesione](#)).

Il Professor Fancello ci ha introdotto più specificamente il tema della **mobilità urbana** e del **sistema dei trasporti dell'area vasta della nostra città**, che comprende le aree urbane di Cagliari, Quartu S.E., Selargius, Quartucciu, Monserrato, Settimo San Pietro, Sinnai, Maracalagonis, Sestu, Elmas, Assemmini, Decimomannu, Capoterra, Sarroch, Villa S. Pietro, Pula. Abbiamo appreso la storia della metropolitana di Cagliari, concepita nel tratto originario sui **binari di un impianto preesistente** ed evolutasi con impianti e infrastrutture di alto livello tecnologico. Il nuovo tratto consentirà di **collegare il Comune di Monserrato con il Policlinico universitario**, sorto da qualche anno nella periferia di Monserrato e attualmente raggiungibile in auto attraverso una strada ad alta concentrazione di traffico.

La nuova tratta della metropolitana sarà inaugurata fra breve e quindi per questo evento così prossimo sarà un' occasione preziosa per acquisire nuovi elementi per la nostra indagine.

Nella seconda parte della giornata Daniela Casula e Andrea Zedda ci hanno illuminato sugli **Open Data** e sulle opportunità che il loro utilizzo offre in termini di informazione e conoscenza. La conoscenza di tanti aspetti della via sociale ed economica nonché la possibilità di verificare l'operato della pubblica amministrazione sono alcuni degli aspetti positivi che l'utilizzo di dati

aperti ci consente di scoprire. Abbiamo appreso che grazie alla loro diffusione è nata una nuova branca del giornalismo che viene definita **data journalism** (e con essa una nuova professione: il data journalist!). Questa nuova forma di giornalismo si basa sui dati, dalla loro creazione alla loro analisi, per fornire informazioni e fare ricerche, creare notizie o reportage su un dato tema. Questi nostri nuovi compagni di avventura ci hanno fatto conoscere twitter, esplorare nuovi utilizzi di alcuni programmi informatici e scoprire nuove piattaforme per mappare la nostra città in tempo reale ([OpenStreetMap](#) e [Mapillary](#)), ci siamo accorti che tutti questi strumenti potranno rivelarsi sicuramente ottimi strumenti di lavoro!

Dopo gli interventi delle associazioni ci siamo messi subito al lavoro e abbiamo scoperto che il **tema dei trasporti è attualissimo**, poiché rientra tra le questioni inerenti alla nascita della [Città metropolitana](#), un nuovo ente destinato, per effetto della legge Delrio ([qui](#) e [qui](#)) ad acquisire le competenze proprie delle [Province](#).

Abbiamo avvertito la necessità di individuare le **competenze dei vari organi a livello europeo, nazionale e locale** per orientarci nelle motivazioni che guidano le scelte a favore di un intervento piuttosto che un altro, con ripercussioni diverse sulla collettività.

Ci siamo resi conto che **la mobilità risponde ad un bisogno indiretto**, essendo una esigenza derivata da un obiettivo principale. La tratta della metropolitana che stiamo esaminando non sarebbe mai sorta senza quel sito così rilevante (il Policlinico Universitario) da raggiungere. Le questioni da esaminare sono molteplici e, in linea con quello che abbiamo individuato nei giorni precedenti ed esposto nel nostro [canvas](#), ci proponiamo di conseguire il primo obiettivo.

RICOSTRUIRE LA STORIA AMMINISTRATIVA DEL PROGETTO

A) Il punto di partenza. Il P.O.R. FERS e lo sviluppo urbano.

Il [Programma operativo regionale del Fondo europeo di sviluppo regionale \(POR FESR\)](#), il documento con il quale la Regione Sardegna programma le risorse del medesimo Fondo per il periodo **2007-2013**, individua la **strategia di sviluppo** per accrescere la competitività e l'attrattività del sistema produttivo.

Il Programma beneficia di 1.361.343,530 euro, di cui 680.671.765 euro provenienti dal Fesr.

Il documento individua sette Assi o Priorità di intervento. L'asse di nostro interesse è il V, quello dello sviluppo urbano i cui obiettivi generali mirano a *"promuovere l'attrattività e la competitività del territorio realizzando politiche di riqualificazione e livellamento degli squilibri territoriali, volti alla*

valorizzazione dell'ambiente costruito e naturale e al miglioramento della qualità della vita delle aree urbane e delle zone territoriali svantaggiate".

L'obiettivo specifico lo abbiamo individuato nel punto **5.1** dello stesso asse: "promuovere la riqualificazione integrata delle aree urbane migliorandone le condizioni ambientali, sociali e produttive e rafforzandone la relazione con il territorio". Infine, l'obiettivo operativo **5.1.1.** consiste nel "**ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso**".

B) Misurare l'efficacia degli interventi.

La tabella che segue sintetizza gli obiettivi prefissati e gli indicatori di risultato contenuti nel POR FERS che saranno utili per verificare il conseguimento degli obiettivi specifici in rapporto alla situazione iniziale.

OBIETTIVO Specifico dell'asse V POR-FESR	INDICATORE DI RISULTATO	VALORE RILAVATO NEL 2007	VALORE ATTESO CON L'UTILIZZO DELL'OPERA
5.1 Promuovere la riqualificazione integrata delle aree urbane migliorandone le condizioni ambientali, sociali e produttive e rafforzandone la relazione con il territorio	Percentuale di utenti che utilizzano il mezzo pubblico per arrivare al Policlinico sul totale delle persone che si spostano per raggiungerlo.		
5.1.1 Ottimizzare la mobilità sostenibile, la rete dei collegamenti e i servizi di accesso.			

%

16 %

19%

Volume di investimenti generati .

0

66.000.000

C) Alla ricerca degli open data. Il primo esame della tratta della metropolitana S. Gottardo- Policlinico.

Abbiamo analizzato il primi siti

www.opencoessione.gov.it

www.sardegnaprogrammazione.it/monitoraggio/it

www.sardegna.regione.it

al fine di delineare i seguenti punti da cui partire:

1. Contesto istituzionale del progetto
2. Programma operativo del progetto
3. Obiettivi ed esigenze territoriali a cui risponde
4. Descrizione dataset trovati, con riferimento alle fonti
5. Ipotesi di utilizzo dei dataset trovati

Abbiamo appreso dalle prime ricerche che la **linea 3 della metropolitana leggera dell'area vasta di Cagliari** collegherà l'attuale capolinea di **Via San Gottardo** con il **Policlinico e la Cittadella Universitaria**.

La linea è costata circa **20 milioni di euro** ed è lunga **1900 metri** che corrono completamente su **viadotto**, fatto che la rende unica in Italia dal punto di vista architettonico.

Trasporterà circa **2700 passeggeri all'ora**, su doppio binario, con una **frequenza di sei corse ogni dieci minuti** circa.

Il costo dell'intervento per la linea estesa 4,100 chilometri è di 2,3 milioni di euro.

Nella stazione di Settimo San Pietro verrà adeguato il parcheggio per gli autobus e per le auto dei passeggeri della metro.

A prima vista l'opera che stiamo analizzando appare come una piccola tratta di poco più di 4 chilometri che consentirà di collegare il centro della città di Cagliari con un sito attualmente raggiungibile solo con gli autoveicoli.

TIMELINE