



**lab
met**

LABORATORIO METROPOLITANO
DI INNOVAZIONE

REPORT DELLA CONSULTAZIONE ONLINE
IL CANALE NAVIGABILE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

DOCUMENTO CONCLUSIVO
MARZO 2023

Dipartimento della Funzione Pubblica
Presidenza del Consiglio dei Ministri

SOMMARIO

Introduzione

Cosa è la piattaforma LABMET - Laboratorio Metropolitano di Innovazione.....5

La finalità della consultazione

Chi può partecipare

Le modalità di partecipazione e le regole di intervento

Il report: struttura e contenuti7

Promozione della consultazione

La dimensione quantitativa della partecipazione alla consultazione pubblica.....10

La dimensione qualitativa della partecipazione alla consultazione pubblica.....13

Ringraziamenti.....25

INTRODUZIONE

Cosa è la piattaforma LABMET - Laboratorio Metropolitano di Innovazione

.La Città Metropolitana di Cagliari è una delle amministrazioni locali che ha aderito al progetto Opengov: metodi e strumenti per l'amministrazione aperta, avviato dal Dipartimento della Funzione Pubblica al fine di diffondere e sostenere le metodologie di Governo aperto nelle policies pubbliche nazionali e locali. Il progetto OpenGov è finanziato nell'ambito del *PON Governance e Capacità Istituzionale 2014-2021, Asse I - Obiettivo specifico 1.1 "Aumento della trasparenza e interoperabilità e dell'accesso ai dati pubblici" - Azione 1.1.1*

L'attività ha avuto l'obiettivo di trasferire la metodologia e gli strumenti per la progettazione di processi partecipativi, ed in particolare l'utilizzo di una piattaforma tecnologica open source per la consultazione online che utilizza l'istanza decidim.org.

La Città Metropolitana di Cagliari si è dunque dotata di una sua istanza Decidim, ad oggi allo stato sperimentale, che si chiama LABMET - laboratorio metropolitano di innovazione ed è utilizzabile all'url <https://partecipa.cittametropolitanacagliari.it/>.

Inoltre è da ribadire come LABMET il laboratorio Metropolitano di innovazione è una delle principali azioni di sistema del Piano strategico della Città Metropolitana di Cagliari e costituisce il mezzo per l'attuazione e l'implementazione della visione strategica con la quale la Città Metropolitana di Cagliari intende promuovere e organizzare il processo di trasformazione territoriale futuro.

LABMET prevede il coinvolgimento della popolazione, attraverso momenti di scambio e laboratori attivati sulla piattaforma open source di partecipazione, creata come detto sul modello decidim, che fornisce e raccoglie le informazioni per consentire la corretta valutazione dei contenuti e un utile stimolo alla discussione durante le fasi progettuali e di realizzazione degli interventi di trasformazione. Decidim è una piattaforma di consultazione pubblica e di supporto e impulso ai processi locali di partecipazione civica nelle policies pubbliche. Inoltre, offre delle risposte originali al bisogno di partenariato multi-istituzionale e multi-attore, conoscenze condivise, e garantisce la costruzione di politiche urbane e progetti operativi duraturi, capaci di adattarsi nel tempo.

LABMET ha come interesse quello di permettere una pianificazione duratura, trasversale, costruita con gli attori territoriali e soprattutto nel rispetto delle realtà locali.

Come tale persegue i seguenti obiettivi:

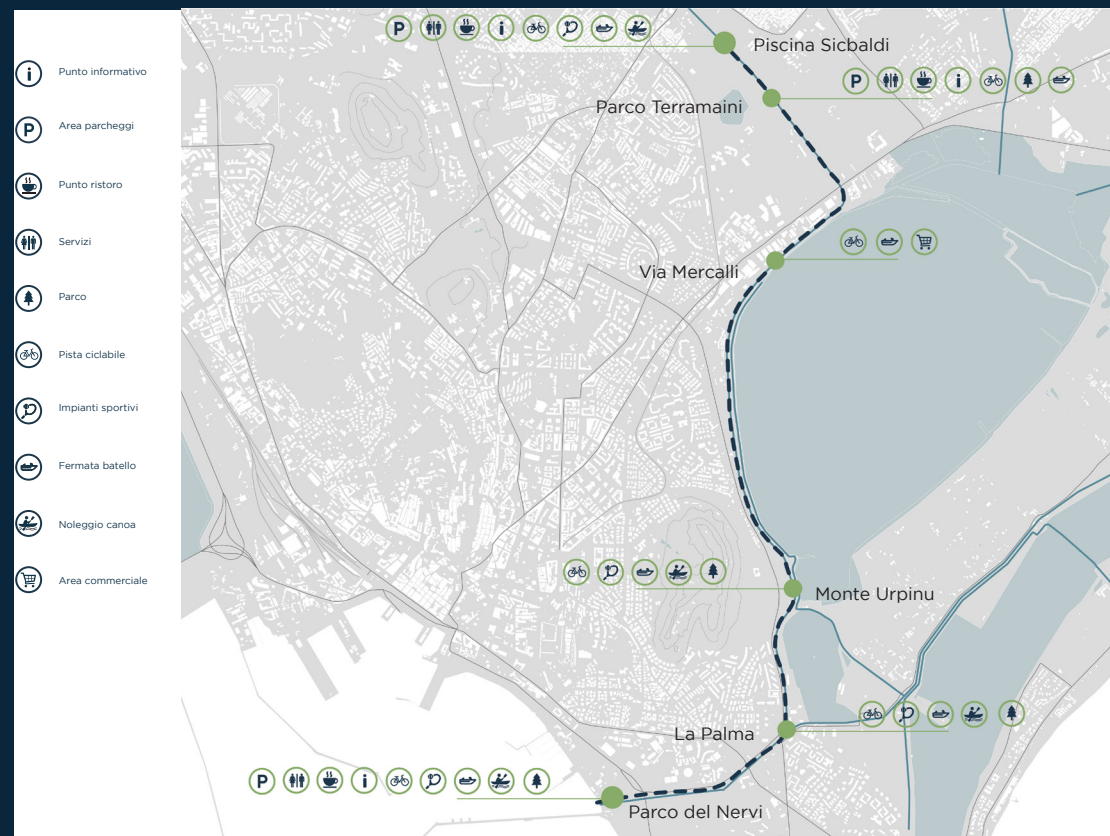
- rafforzare il processo partecipativo con e fra gli attori della società civile;
- rafforzare l'azione della città metropolitana nella costruzione di disegno strategico e di supporto per i comuni dell'area metropolitana;
- coinvolgere tutti gli attori nella sperimentazione e co-progettazione innovativa di spazi di interazione comuni;
- coinvolgere tutti gli attori nella progettazione e attuazione dei progetti pubblici e delle politiche di trasformazione.

La piattaforma on-line è in linea con le previsioni del Codice dell'amministrazione digitale e con le migliori esperienze internazionali. Il software open source è messo a disposizione dal [Dipartimento della Funzione Pubblica](#) e dal [Dipartimento per le Riforme istituzionali](#) della Presidenza del Consiglio dei ministri, all'interno del progetto [Open Gov Italia](#). Il progetto è finanziato con fondi FSC all'interno del Piano di Sviluppo e Coesione della Città Metropolitana di Cagliari all'interno dell'azione "Piano Strategico Metropolitano" ed è progetto bandiera nella programmazione dei fondi FESR della politica di coesione 2021-2027 della Regione Autonoma della Sardegna.

La finalità della consultazione

La Città Metropolitana di Cagliari ha deciso di avviare, come prima consultazione pubblica, quella inerente un processo partecipativo cittadino sul tema dello sviluppo del progetto del Canale navigabile Terramaini - La Palma.

La consultazione, immaginata in doppia fase, ha lo scopo di raccogliere da parte dei partecipanti suggerimenti e indicazioni per lo sviluppo del progetto del canale navigabile della città metropolitana di Cagliari.



L'oggetto della consultazione è il progetto del Canale Navigabile della Città di Cagliari, idea sorta durante la costruzione del piano strategico, poi divenuta opera finanziata per 1.800.000,00 euro dalla missione 5 componente 2 inv. 2. 2 del PNRR - Piani integrati, che per la Città Metropolitana di Cagliari si sostanzia nell'Anello Sostenibile (azione di sistema prioritaria, coperta da fondi PNRR per 101 milioni di euro). È proprio nella fase di ottimizzazione della progettazione che l'Ente ritiene di dover ancora una volta coinvolgere i cittadini e il terzo settore, per addivenire ad una progettazione definitiva compiuta e condivisa.

Il Progetto di ripristino delle Vie d'Acqua con interventi per la loro fruizione e navigabilità sostiene in maniera particolare la visione del territorio cagliaritano come sistema connesso, innovativo, sostenibile e resiliente. Lo sviluppo delle vie d'acqua offre nuove opportunità di connessione attraverso la piacevole fruizione ed esplorazione degli ambiti dei canali, del golfo e delle lagune circostanti la città di Cagliari.

Chi può partecipare

La consultazione sul progetto dei Canale navigabile della Città Metropolitana di Cagliari è rivolta alla partecipazione di tutti gli attori rilevanti del territorio Cagliaritano ad iniziare da tutti i cittadini attivi e i portatori di interesse che hanno preso parte alle precedenti azioni partecipative del piano strategico!

- Enti locali territoriali interessati;
- Enti del terzo settore e cittadini auto-organizzati in gruppi informali;
- Scuole, Università e centri di ricerca;
- Tecnici e professionisti delle discipline di riferimento;
- Imprese e rappresentanti del mondo del lavoro;
- Cittadini attivi e tutti coloro che intendono contribuire con proposte e suggerimenti.

Le modalità di partecipazione e le regole di intervento

La consultazione è gestita in una doppia fase. La prima fase partecipativa è stata aperta dall' 11 novembre 2022 al 10 dicembre 2022. In questa è stato possibile visionare il progetto del Canale navigabile e rispondere ad una serie di domande-guida. Questo documento è da considerarsi come report intermedio, che restituisce in maniera analitica i feedback della prima fase e pone le basi per la seconda fase consultiva.

La seconda fase partecipativa sarà aperta dal 02 gennaio 2023 al 31 gennaio 2023. Nella seconda fase si potrà contribuire in maniera aperta dando suggerimenti e formulando nuove proposte/idee integrative. Per la compilazione è necessario registrarsi cliccando in alto a destra su Accedi. I dati raccolti verranno trattati in forma anonima. L'hashtag di riferimento per seguire la discussione pubblica sulla consultazione è [#propostecanalenavigabile](#)

Il report: struttura e contenuti

Il presente rapporto fa riferimento ai contributi pervenuti durante la consultazione pubblica, che si è concentrata sul progetto del Canale Navigabile.

"SCOPRI IL PROGETTO DEL CANALE NAVIGABILE".

La prima fase è stata immaginata come una fase indirizzata prevalentemente a una doppia azione sinergica: da un lato avviare una comunicazione e divulgazione della progettazione specifica sulla proposta del canale navigabile tramite l'illustrazione non tecnica dello stesso progetto, dall'altro lato ricevere i primi feedback su questioni chiave del progetto che si concentrano su componenti strategiche dello stesso. Ciò è stato utile per avviare una prima discussione densa e per permettere a tutti i partecipanti di confrontarsi in maniera critica con i contenuti progettuali. Una sorta di escamotage narrativo per incuriosire il lettore e per porlo da subito davanti a una fase attiva. Si è optato dunque per il tool "questionario" e per una serie di semplici domande guida che hanno permesso ai partecipanti di introdursi scalarmemente nei contenuti di progetto e alla cabina di regia tecnico-amministrativa di ricevere immediatamente dei primi feedback su questioni chiave:

- posizionamento delle fermate;
- funzioni delle fermate;
- tipologia dei pontili;
- implementazione dei percorsi;
- gestione;
- funzione prevalente.

Di fatto quindi in una apposita pagina web per circa 20 giorni i partecipanti hanno potuto rispondere a 6 (+1) domande chiave attraverso la formula del questionario con risposta breve aperta. La sola domanda numero 5 prevedeva una scelta multipla in merito alla formula gestionale preferita, che poteva tuttavia essere meglio illustrata nella domanda successiva. Quest’ultima era l’unica domanda ad avere risposta facoltativa e non obbligatoria.

La seconda fase ha avuto il compito di dare spazio all’apporto creativo e generativo della comunità cagliaritana attraverso una diversa componente dell’istanza decidim, e cioè quella delle proposte. Il tools proposte è sicuramente quello più utile a raccogliere suggerimenti e idee in maniera libera, anche se come evidentemente connessa e consequenziale alla prima fase e cioè alla definizione attraverso dei feedback immediati di un quadro di indicazioni specifiche su alcuni punti critici. Si sottolinea dunque come prima fase (tools questionario) e seconda fase (tools proposte) siano tra loro fortemente connesse dal punto di vista logico e cronologico.

Difatti la seconda fase aveva come documenti consultabili di supporto e stimolo alla consultazione oltre che quelli narrativi e illustrativi sempre presenti nella piattaforma, anche una sintesi ragionata degli esiti della fase di questionario, e un report intermedio grafico e testuale della prima fase di consultazione.

Di fatto quindi in una apposita pagina web per 20 giorni i partecipanti hanno potuto proporre liberamente delle idee progettuali o delle azioni sinergiche integrate alla proposta del Canale navigabile per potenziare lo stesso sia sotto il profilo infrastrutturale che sotto il profilo dei servizi stessi. In questa fase della consultazione Lo sviluppo dei canali navigabili nell’area metropolitana di Cagliari è possibile inviare contributi, commenti e suggerimenti riguardanti due aree tematiche:

1. Il canale navigabile come sistema di fruizione turistica e culturale;
2. Il canale navigabile come servizio di mobilità strutturale per l’area metropolitana;

Anche in questo caso riportiamo di seguito un report analitico delle proposte pervenute soffermandosi sulla dimensione qualitativa delle stesse.

Per la dimensione quantitativa vengono forniti i dati relativi ai partecipanti, alle visualizzazioni di pagine nel periodo della consultazione nonché il numero di contributi inseriti dagli utenti, con dettagli del trend e del numero di commenti e interazioni per ogni contributo inserito.

Con riferimento alla dimensione qualitativa della partecipazione alla consultazione il report è stato articolato, per dar conto dei risultati, evidenziando i feedback pervenuti sulla prima fase della consultazione inerente il progetto del canale navigabile.

Promozione della consultazione

La promozione della consultazione è avvenuta nei canali social della città metropolitana e promossa nel canale Instagram dedicato a LabMet (labmet.cmca).

LA DIMENSIONE QUANTITATIVA DELLA PARTECIPAZIONE
ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

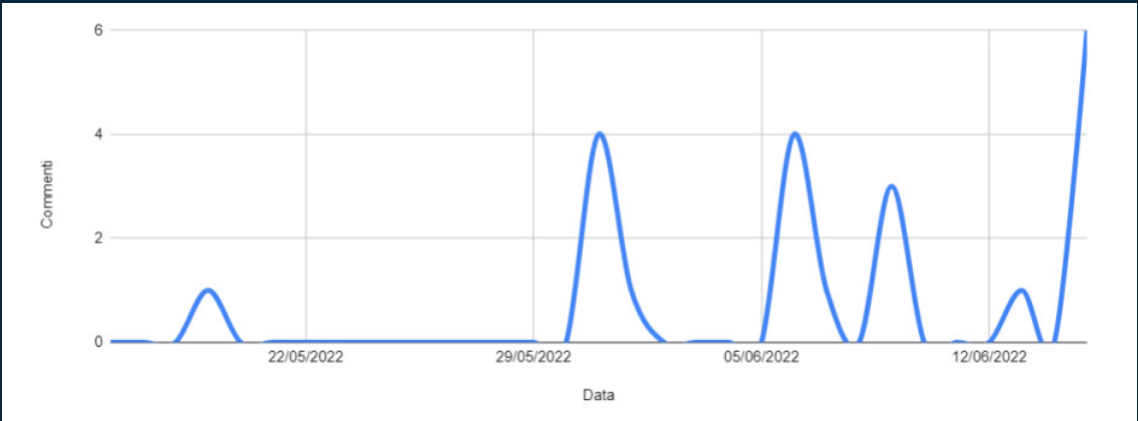
PRIMA FASE: TOOLS QUESTIONARIO

La consultazione pubblica ha avuto inizio in data 11 novembre e si è conclusa in data 10 dicembre. Sono pervenuti complessivamente 45 contributi da parte di 8 diversi utenti . così distribuiti, rispetto alle tre parti in cui si articola il documento:

Prima fase consultiva: domande guida per feedback sul canale navigabile	Commenti
1)posizionamento delle fermate;	8
2) funzioni delle fermate;	8
3) tipologia dei pontili;	8
4) implementazione dei percorsi;	8
5) gestione;	8
6) motiva la scelta sulla gestione	5
7) la funzione prevalente	8

Distribuzione dei commenti per data di invio

Di seguito la distribuzione dei commenti per data di invio durante la fase di Raccolta dei contributi che si è svolta dal 16/05/2022 al 15/06/2022.



SECONDA FASE: TOOLS PROPOSTE

La consultazione pubblica ha avuto inizio in data 11 gennaio 2023 e si è conclusa in data 30 gennaio. Sono pervenuti complessivamente una decina di interazioni che si sono concentrate nella produzione di solo due nuove proposte progettuali, una delle quali sostenuta da 4 utenti oltre al proponente;

**LA DIMENSIONE QUALITATIVA DELLA PARTECIPAZIONE
ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA**

PRIMA FASE: TOOLS QUESTIONARIO

D1	Posizionamento delle fermate
All'interno del progetto si prevede complessivamente la realizzazione di 6 fermate al fine di costruire una solida integrazione del progetto nel tessuto urbano della città e con gli usi e bisogni di mobilità. Pensi che le fermate potrebbero essere posizionate in una posizione diversa o potrebbero esserne aggiunte altre?	
8 RISPOSTE COMPLESSIVE	
Risposte	
Capannone Nervi, Idrovora del rollone, parco terramaini	
Si dovrebbe tenere conto della concessione demaniale che verrà data dall' Autorità del mare di Sardegna presso l'area dello stadio	
Penso che potrebbero esserne aggiunte altre: 1) una fermata intermedia tra Terramaini e Mercalli; 2) una/due fermate tra Mercalli e Monte Urpinu, se posso permettermi di dare un suggerimento la chiamerei Genneruxi; 3) un'altra fermata la metterei all'altezza dello Stadio di calcio.	
Collegamento con la nuova struttura ricettiva in via di riqualificazione del parco del molentargius, la struttura affianco al teatro delle saline	
Il posizionamento delle fermate già previste mi pare ottimale. Sarebbe tuttavia necessaria l'aggiunta di una fermata all'altezza di Ponte Vittorio (che serva la Facoltà di Zoologia) e di una fermata intermedia tra Monte Urpinu e via Mercalli, che serva il quartiere di Genneruxi. In questo secondo caso andrebbe previsto un passaggio pedonale.	
Penso che le fermate potrebbero essere implementate se lo scopo di tale progetto è quello di essere utilizzato per l'implementazione del servizio di trasporto pubblico, inoltre non avendo un analisi del fondale ad oggi non ho nessuna sicurezza che il battello possa raggiungere le fermate anche in un periodo di secca.	
Aggiungerei una fermata tra Monte Urpinu e Via Mercalli.	
Sarebbe utile una fermata all'altezza di ponte vittorio, in corrispondenza dell'Università di Zoologia, oltre che una più vicina al centro abitato di Genneruxi.	

TOPIC PRINCIPALI EMERSI
In linea di massima il numero e la disposizione delle fermate di progetto viene considerata favorevolmente. Si propongono alcune nuove fermate integrative: • nei pressi di Ponte Vittorio, vicino la facoltà di zoologia; • tra Monte Urpinu e Via Mercalli; • all'altezza dello Stadio; • nei pressi del Parco Terramaini

D2	Funzioni delle fermate
	Oltre a quelle previste, quali pensi dovrebbero/potrebbero essere le funzioni da progettare in ogni fermata, capaci di intercettare opportunità di investimento e finanziamento dell'operazione grazie a una maggiore flessibilità?
	7 RISPOSTE COMPLESSIVE
	Risposte
	Il lungo canale non è fruibile come fermata e la parte precedente è troppo breve
	Chioschi e localini
	Sviluppare maggiori collegamenti col parco del molentargius e servizi collegati
	Assolutamente necessaria l'aggiunta di servizi igienici in tutte le fermate e servizi ristoro almeno nelle fermate La Palma e Monte Urpinu.
	Penso che la ciclabile e i servizi igienici dovrebbero essere previsti in tutte le fermate da voi previste.
	Servizi igienici ad ogni fermata e punti ristoro (no macchinette automatiche) almeno a La Palma e Monti Urpinu
	Distributore acqua potabile, punto birdwatching, pannelli solari, prese elettriche ricarica telefoni e bici, bike sharing, caffetteria
	TOPIC PRINCIPALI EMERSI
	Le principali integrazioni proposte sono così riassumibili: • servizi igienici in ogni fermata; • integrazione con la rete di mobilità ciclabile; • spazi attrezzati per punto ristoro e socialità (caffetteria-distributore acqua potabile-ricarica elettrica); • stazioni di birdwatching; • elementi di connessione con il Parco di Molentargius

D3	Tipologia dei pontili
Quali pensi potrebbero essere gli elementi e i fattori che potrebbero rendere i pontili degli elementi caratterizzanti del contesto urbano e che, oltre alla riconoscibilità, garantiscano l'accessibilità universale?	
7 RISPOSTE COMPLESSIVE	
Risposte	
Non è rilevante il colore. La tipologia sicuramente non in plastica	
I pontili potrebbero essere di colori compatibili o evocativi (pattern artistici) dei colori e materiali e lo stagno	
Omogeneità con i pontili presenti nell'adiacente parco del molentargius	
Pontili di colore azzurro	
Penso che la cosa fondamentale sia uno studio dell'architettura e dell'ingegnerizzazione per renderlo fruibile a tutti.	
Pannelli informativi sulle "attrazioni" visibili dal battello	
design classico e simile per ogni stazione, ma ognuna colorata da un diverso artista della città; rampa e passerella di collegamento quota di sbarco ampia e con corrimano	
TOPIC PRINCIPALI EMERSI	
Le principali integrazioni proposte sono così riassumibili: TOPIC DESIGN • omogeneità stilistica tra pontili e un design ispirato agli elementi caratterizzanti il vicino Parco di Molentargius che combini un approccio integrato al paesaggio e artistico; TOPIC INFO • pannelli informativi sulle maggiori attrazioni delle aree visibili dal battello;	

TOPIC COLORE • colori evocativi (pattern artistici) ma compatibili con lo stagno e gli elementi naturali; TOPIC ACCESSIBILITA' • necessità di uno studio ad hoc per potenziare l'accessibilità dei pontili; TOPIC MATERIALE • evitare l'uso della plastica.
--

D4	Implementazione percorsi
	Con quali interventi progettuali implementativi (es. Installazione artistiche, arredi, illuminazione, ecc.) si possono rendere il percorso a terra e mare più efficaci per una maggiore integrazione dello stesso nel contesto e per rendere il percorso del canale una vera e propria esperienza in ambito urbano?
	7 RISPOSTE COMPLESSIVE
	Risposte
	Per esperienza di navigazione diretta non c'è tanto da vedere e la strada ad alto traffico disturba parecchio. La parte interna al molentargius è poco fruibile
	Si potrebbero mettere installazioni sonore o luminose
	Illuminazione notturna a bassa intensità compatibile con il parco, presenza di panchine e giochi per bambini lungo il percorso, con eventuali piccole aree ristoro
	cartellonistica colorata, durevole e accessibile a tutte e tutti
	una fermata aggiuntiva tra viale mercalli e monte urpinu.
	Sistemazione dell'area con progettazione del verde
	illuminazione
	TOPIC PRINCIPALI EMERSI
	Le principali integrazioni proposte sono così riassumibili: • illuminazione notturna a bassa intensità; • installazioni sonore e luminose; • cartellonistica accessibile e durevole; • sistemazione integrata spazi verdi.

D5	Modalità di gestione
	L'intervento include inoltre l'acquisto di quattro imbarcazioni elettriche e dieci canoe in modo da poter affidare in tempi brevi il servizio di gestione del trasporto nella via d'acqua. Rispetto all'individuazione di un possibile soggetto gestore che conduca il servizio e promuova attività collaterali, quale tra le seguenti opzioni immaginate più perseguibile ed efficace? 1\ gestione pubblica, 2\ gestione privata 3\ gestione mista
	8 RISPOSTE COMPLESSIVE
	Risposte
	5 GESTIONE MISTA 2 GESTIONE PRIVATA 1 GESTIONE PUBBLICA

D6	Motivazioni sulla modalità di gestione
Se lo ritieni utile motiva la tua risposta precedente in merito alla gestione	
4 RISPOSTE COMPLESSIVE	
Risposte	
GESTIONE MISTA: per motivi di sostenibilità economica	
GESTIONE PUBBLICA: lo la farei gestire dal CTM, vista l'organizzazione aziendale di non poco conto.	
GESTIONE MISTA: Perché una gestione esclusivamente pubblica non funzionerebbe	
GESTIONE MISTA: Penso che una gestione condivisa possa essere la soluzione ideale per una gestione ottimale dei battelli e delle infrastrutture.	
TOPIC PRINCIPALI EMERSI	
- la preferenza ricade sulla gestione mista, per motivazioni di sostenibilità economica e per valorizzare il parco veicoli. - una proposta sostiene ruolo centrale di CTM	

D7	tipologia di funzione
Quale tipo di funzione: turistico / integrazione TPL: Ritieni che il progetto si limiti ad un uso potenziale ai soli fini turistici o possa avere risvolti utili anche nella gestione del Trasporto Pubblico Locale?	
8 RISPOSTE COMPLESSIVE	
Risposte	
Solo turistica	
Entrambe	
Ritengo che il progetto oltre che avere un uso sicuramente turistico, possa essere molto utile nella gestione del TPL	
Difficilmente il percorso via mare può integrare il trasporto pubblico locale, ma sicuramente può farlo il percorso ciclopeditone se opportunamente collegato con le zone adiacenti	
può essere utile anche come integrazione del TPL anche se l'uso sarà prevalentemente turistico	
Penso che potrebbe essere usato anche come mezzo di TPL per implementare il servizio in alcune zone delle città	
Penso possa migliorare anche il Trasporto Pubblico Locale.	
risvolti utili anche per trasporto pubblico locale	
TOPIC PRINCIPALI EMERSI	
- non vi è una vera prevalenza di opinioni tra le due macro scelte strategiche: solo turistica oppure integrata con TPL - nell'ipotesi solo turistica, che risulta comunque leggermente meno desiderata, si sottolinea in ogni caso il valore di rendere il sistema integrato con TPL e con la rete della ciclabilità urbana.	

SECONDA FASE: TOOLS PROPOSTE

PO1	TRA LA CITTA' E IL MARE
DESCRIZIONE	Le vie d'acqua nella città metropolitana di Cagliari sono delle piccole oasi naturali. Per quanto parte integrante del tessuto urbano, vivono in una dimensione naturale indipendente, capace di rallentare il ritmo della città. Nell'ottica dell'implementazione dei nuovi servizi e in previsione dell'aumento del flusso dei visitatori, pensiamo importante focalizzarsi sui punti di relazione fra i canali, la città e i cittadini, con particolare attenzione ai punti d'accesso e ai ponti di attraversamento. L'idea è di un sistema di strutture cinetiche e interattive che interpretino dati ambientali, movimento e flussi di navigazione attraverso un sistema di acquisizione dati installato negli stessi canali. Lo scopo è condividere la relazione fra l'ambiente naturale e l'ambiente urbano con un pubblico ampio, attraverso strategie di data visualization. Queste installazioni diventano così strutture ibride: sculture, ma anche elementi architettonici, spaziali e fruibili, concepiti per affascinare, accogliere e sensibilizzare i visitatori. Il sistema nella sua globalità, caratterizzerebbe punti di accesso e attraversamenti, facilitando la creazione di mappe mentali chiare negli utenti. L'intervento proposto in linea con i principi di funzionalità, fruibilità e sicurezza, terrebbe conto delle condizioni ambientali dei luoghi, alimentando le opere tramite energia solare, contenendo intensità luminosa e sonora nel rispetto della fauna locale.
PROPONENTE	BFS
SOSTENITORI	Luca Spano, Bfs, Anne, Mantaraffu

P02	EBOAT SHARING: LA BARCA ELETTRICA ACCESSIBILE PER UN TURISMO ESPERIENZIALE E COME “MOBILITY AS A SERVICE “ PER GLI SPOSTAMENTI
DESCRIZIONE	La mobilità elettrica sull’acqua attraverso barche elettriche accessibili a tutti e tutte (anche ai disabili), grazie al “Canale Navigabile Terramaini”, può offrire un’esperienza turistica unica e al tempo stesso garantire un servizio di mobilità nella città di Cagliari. Come per le auto, gli scooter, le biciclette e i monopattini, anche le barche elettriche si possono prenotare e accendere attraverso lo smartphone. Inoltre nelle barche elettriche si può stabilire una velocità massima di navigazione consentendo la navigazione a tutti in completa sicurezza. L’accessibilità deve essere un presupposto fondamentale. Quindi bisognerebbe prevedere presso le 6 fermate almeno 1-2 postazioni per le barche elettriche in sharing. Inoltre si può prevedere un sistema intermodale con altri mezzi in sharing (ebike ? monopattini ?) presenti nelle 6 fermate. In sintesi: - prevedere almeno 6 barche elettriche accessibili a tutti e tutte (modello Best 6.0); - App per prenotare e sbloccare le barche (integrabile con altri veicoli leggeri); - destinare le postazioni presso le fermate con colonnina di ricarica automotive per le barche elettriche (standard sicurezza massimo); In questo modo si soddisfano le esigenze di fruizione turistica e culturale e di servizio di mobilità strutturale per l’area metropolitana. Inoltre si aiuta la cantieristica nautica verso la transizione energetica prevedendo poi tutta la formazione per la manutenzione e gestione della propulsione elettrica delle barche.
PROPONENTE	barchelettiche
SOSTENITORI	

RINGRAZIAMENTI

La Città Metropolitana di Cagliari e il Dipartimento della Funzione Pubblica ringraziano tutti i partecipanti alla consultazione che, attraverso le loro proposte, hanno contribuito a migliorare la progettualità sistemica dell’anello sostenibile ed in particolare il progetto del Canale Navigabile Terramaini-La Palma.