

Relazione di sintesi non tecnica

Per una miglior comprensione ed inquadramento della infrastruttura oggetto dello studio e l'ambiente di riferimento in cui verrà inserita, si è pensato di suddividere la presente sintesi secondo i tre quadri di riferimento.

1. Quadro di riferimento programmatico

Prima di inoltrarsi in considerazioni conclusive sul tronco del progetto in studio, è bene rimarcare alcune precisazioni.

Il fine ultimo della V.I.A. è quello di proporsi come strumento di valutazione del grado di compatibilità ambientale del progetto e delle misure necessarie per migliorarlo; quindi è un elemento di supporto alla decisione finale e può essere uno studio di valido aiuto, per il decisore, verso l'orientamento mediamente migliore da prendere.

Inoltre bisogna sempre tener presente che non si possono creare opere di questo genere, lasciando completamente inalterato il paesaggio e non creando nessun tipo di impatto diretto o indiretto sul territorio e sulla popolazione.

E' bene ancora ricordare come l'intervento sulla SS 131 riguardi solamente ammodernamenti e aggiornamenti, con pochi tratti in variante, e quasi tutto il tracciato che ripercorre quello attuale con il solo allargamento della sezione stradale; l'inserimento dei nuovi svincoli non potrà che migliorare la sicurezza ed il confort di marcia, che attualmente avviene con continui rallentamenti e successive accelerazioni, creando maggiori disagi per l'utente e maggiori problemi di emissioni nocive.

Quindi lo studio d'impatto ambientale non si applica ad una nuova infrastruttura, bensì ad un'opera esistente, con una sua precisa collocazione sul territorio e funzionalità specifica.

I progetti proposti sono congruenti con le linee di programmazione Regionale e con quella dell' A.N.A.S.; la geometria del tracciato è ampiamente rispondente alle norme C.N.R. in materia di progettazione stradale; ovunque sono garantiti buoni livelli di servizio e di sicurezza.

In fase di pre conferenza di servizi alla presenza delle autorità regionali i sindaci dei Comuni interessati hanno approvato il tracciato proposto in quanto conforme ai loro piani di sviluppo e non in contrasto con la pianificazione territoriale in corso.

Come detto più volte in precedenza, la SS 131 assume un ruolo di primaria importanza e priorità di tutto il sistema dei trasporti interni ed esterni della Sardegna, essendo l'asse principale della mobilità e svolgendo una funzione dorsale tra il nord e il sud dell'isola. Questi aspetti sopra accennati fanno sì che il miglioramento dell'infrastruttura in esame intervenga in modo determinante in tutte le relazioni di carattere territoriale e socio-economico della regione, con effetti positivi e benefici per lo sviluppo in tutti i settori della produzione e del territorio.

In un'ottica più ampia, si può affermare che la nuova SS 131 potrà sicuramente aumentare l'offerta di collegamento con tutte le altre infrastrutture stradali della regione, vista l'importanza strategica che essa riveste in tutto il sistema dei trasporti sardi, anche per quanto riguarda i collegamenti tra gli scali portuali ed aeroportuali della regione.

Tutto il percorso della SS 131, nel dicembre 2001, è stato inserito dal CIPE nel progetto governativo delle grandi opere in modo che possa diventare un'autostrada senza pedaggio.

Non esistono lungo tutto il corridoio tra il km 146,800 ed il km 209,400 vincoli territoriali ed ambientali di alcun genere e tutto il tracciato rispecchia praticamente la pianificazione e la programmazione delle Amministrazioni interessate dal nuovo progetto.

Solo all'altezza tra i km 155 - 160 il tracciato interseca i SIC corrispondenti ITB001101 (Altipiano Campeda) e ITB001102 (Catena Marghine – Goceano) ma in tale tratto la nuova infrastruttura è completamente in sede, quindi il territorio interessato non subisce alterazioni di sorta

2. Quadro di riferimento progettuale

Dal punto di vista progettuale l'intervento riguarda principalmente l'adeguamento della sezione stradale da tipo "A" a tipo "B" su tutto il tracciato e l'ammodernamento del sistema degli svincoli, realizzato sia con la costruzione di nuovi che con l'adeguamento degli esistenti. In particolare nel tratto in esame si prevede la costruzione dei nuovi svincoli di Macomer nord, di Bonorva e di Sassari (prima dell'imbocco delle nuove gallerie), dei nuovi viadotti nelle zone di Campeda, Bonorva, Codrongianos e Sassari sud e delle nuove gallerie prima dello svincolo per Viale Italia a Sassari.

In tutto il tracciato è diminuita la pendenza media, vedi attualmente le salite di Bonorva e Codrongianos, contemporaneamente la velocità di percorrenza passa da 70/80 km /h a 100/110 km/h nella situazione futura.

I nuovi interventi sulla SS 131 porteranno ad una maggior sicurezza di marcia, per l'eliminazione di numerosi innesti a raso, e quindi ad una riduzione degli incidenti avvenuti fino ad oggi; altri aspetti positivi possono riscontrarsi in una velocità commerciale decisamente superiore a quella attuale, con una riduzione apprezzabile dei tempi di percorrenza e quindi del costo generalizzato del trasporto per l'utenza che utilizza l'infrastruttura. In tal modo verrà decisamente migliorato il livello di servizio attuale e il rapporto V/C, ottimizzando le condizioni di deflusso soprattutto per il trasporto pesante. Tutti questi parametri hanno concorso a determinare il rapporto B/C (benefici/costi) ad un valore più che buono.

Inoltre è limitata al massimo la probabilità di incidenti che coinvolgono automezzi per il trasporto di liquidi inquinanti ed infiammabili; infatti non sono presenti industrie di produzione di carattere petrolifero e chimico, per cui il traffico di tali mezzi è limitato solamente al rifornimento dei pochi distributori di benzina presenti.

E' da notare anche che la zona interessata dal nuovo asse viario é ampiamente dotata di strade secondarie (ex SS 131) e di penetrazione agraria, utili nelle fasi di costruzione e di cantiere.

3. Quadro di riferimento ambientale

Il bilancio ambientale complessivo degli interventi della SS 131, dal Km. 146,800 al Km. 209,400, si può definire sufficientemente positivo, in quanto i progetti esaminati e sottoposti a S.I.A. hanno rilevato una sostanziale compatibilità ambientale, nel senso che non sono stati riscontrati in nessun tratto del tracciato episodi di impatto grave, tali da consigliare un ripensamento complessivo sulla opportunità o meno di modificare il tracciato proposto.

Analizzando il tracciato nel suo insieme, l'impatto ambientale dell'opera non presenta mai valori elevati, anzi quasi sempre nulli o di lieve entità; solo in alcuni punti particolari è stato rilevato un impatto moderato o grave, dovuto principalmente al cambiamento di alcuni fattori ambientali (uso del suolo, vegetazione, idrogeologia ed intrusione visiva), che tuttavia potrà essere attenuato tramite interventi di mitigazione e compensazione descritti nelle pagine precedenti. (Vedi ad esempio i tratti dei viadotti più lunghi e della zona delle gallerie di Sassari).

Dovranno utilizzarsi tutte le cautele del caso, nella costruzione delle gallerie di Sassari e di Bonorva, a causa del massiccio uso di esplosivi e mezzi pesanti, che potrebbero recare fastidi di un certo rilievo

all'abitato circostante, anche se sempre a distanze superiori ai 300 metri in linea d'aria dalla zona interessata alla costruzione.

Dal punto di vista idrogeologico le condizioni del territorio sono soddisfacenti; non si rilevano potenzialità di modificazione, dopo l'intervento in studio, che non possano essere risolte con accorgimenti in fase di progettazione esecutiva; gli impatti sui fattori qualità dell'aria e silenziosità sono del tutto inesistenti ed assumono valori evidenziati in prossimità dell'agglomerato urbano di Sassari, dove maggiore dovrebbe risultare nel prossimo futuro l'intensità veicolare. Per questo motivo sono state predisposte delle barriere antirumore in determinati punti del tracciato come risulta dalla cartografia allegata.

Sarà necessario fare una certa attenzione in fase di costruzione per quanto riguarda l'aspetto archeologico, anche se il tracciato proposto non lambisce siti archeologici e beni culturali presenti lungo il corridoio stradale.

Un impatto di fondo, che si può definire "tollerabile" si riscontra in quei terreni che sarà necessario occupare per poter allargare la sezione stradale, soprattutto dove è presente un uso del suolo e di vegetazione di un certo pregio (zone di vigneti e oliveti, zone di alberi ad alto fusto).

E' da far notare in questa sede che tutto il corridoio in cui è inserita la SS 131, non riveste dal punto di vista paesaggistico e ambientale alcun valore di rilievo, ma può essere considerato a "vocazione normale", con sintesi di elementi che mediamente si equivalgono e senza che alcuna componente abbia una certa preminenza sulle altre.

In fase di progetto esecutivo si raccomanda una particolare cura progettuale nell'inserimento ambientale e architettonico delle opere di maggior impatto visivo, come viadotti, gallerie e sovrappassi e, in ogni caso, di tutte le opere d'arte maggiori in modo da rendere meno impattante il loro inserimento nel territorio dal punto di vista "intrusione visiva" e paesaggistico.

La costruzione delle spalle e delle pile d'appoggio dei viadotti sui corsi d'acqua dovrà essere prevista con l'utilizzo di materiali di rivestimento naturali ed adeguati alla natura dei luoghi.

Dovrà altresì essere posta in atto un'attenta progettazione degli impalcati dei viadotti in modo da alleggerire il loro impatto sul paesaggio e di intrusione visiva.

Non esistono in tutto il corridoio stradale in esame aree sottoposte a vincoli di natura ambientale, paesaggistica o idrogeologica, se non quelli relativi alla piccola valle di Codrongianus, e l'attraversamento dell'attuale infrastruttura nel sito di interesse comunitario precedentemente menzionato (SIC).

In conclusione si può affermare, da un punto di vista qualitativo, che lo studio d'impatto ambientale, relativo alla strada in progetto dal Km. 146,800 al Km. 209,400, non ha rilevato episodi di impatto tali da dover intervenire drasticamente sul progetto stesso; anzi i pochi impatti, prima individuati dallo studio, sono risultati sufficientemente "tollerabili" dal punto di vista ambientale per il tipo di opera in questione.

Qualche disagio dovrà essere sopportato dall'utenza e dalla popolazione in fase di costruzione, "penale" obbligatoria vista l'importanza dell'intervento.

Sotto queste ipotesi l'inserimento dei nuovi interventi sulla SS 131 può essere considerato ambientalmente compatibile, non avendo riscontrato, per i più importanti fattori considerati, alcun cambiamento o mutamento di una certa rilevanza tra i periodi ante-operam e post-operam.

4. Osservazioni e suggerimenti per migliorare l'inserimento ambientale dell'infrastruttura.

Per cercare di rendere "ambientalmente più compatibile" con il territorio in cui sarà inserita la nuova 131, di seguito vengono elencati alcuni suggerimenti da prendersi in considerazione prima dell'esecuzione delle opere visto anche il parere della Commissione V.I.A. per i tratti già precedentemente sottoposti a studio di impatto ambientale. (vedi Km. 23,300 ÷ 109,500). Le

osservazioni che seguono potranno essere progettate e realizzate prima della costruzione della strada in esame e, comunque, in fase di progetto esecutivo:

- *le aree di cantiere, opportunamente localizzate e individuate dovranno essere rinaturalizzate e bonificate al termine dei lavori, restituendole agli usi precedenti tramite le note tecniche di ingegneria del verde;*
- *ove necessario, dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio (post-operam) operativo per il rumore prodotto dal flusso veicolare, attraverso l'impiego di fonometri, specialmente nelle zone ad alto flusso di traffico come Florinas e Sassari;*
- *tale procedura dovrà essere posta in essere dopo l'entrata in esercizio della nuova infrastruttura in condizione di regime sul traffico reale, se quest'ultimo dovesse rivelarsi maggiore del previsto e quindi superare i limiti imposti dalla normativa vigente;*
- *dovrà essere oggetto di riqualificazione e riambientamento l'area interclusa tra la variante di Bonorva e l'attuale SS 131, tra la variante di Codrongianus e l'attuale SS 131, attualmente ricoperte da macchia mediterranea, ove potrebbero trovare attuazione percorsi pedonali attrezzati, una pista ciclabile, punti di ristoro, con l'obiettivo di rendere più accessibile e usufruibile i siti archeologici eventualmente presenti e più gradevole l'ambiente circostante che attualmente si trova in fase di avanzato degrado ed abbandono;*
- *dovranno essere riqualificate e rinaturalizzate con tecniche a verde, attraverso specifiche progettazioni le aree intercluse tra le complanari e la strada principale e quelle interne agli svincoli;*
- *dovranno, ove indicato nelle tavole allegate, essere predisposte e messe in opera vasche di contenimento per gli sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, al fine di salvaguardare, nei limiti del possibile, il territorio circostante. Tali opere di salvaguardia sono state posizionate a protezione dei corsi d'acqua in regime perenne e torrentizio e agli imbocchi delle gallerie.*
- *Le scarpate sia in rilevato che in trincea sono state realizzate con pendenze non superiori ai 30° e rinaturalizzate con tecniche di piantumazione a verde con specie autoctone.*

Considerazioni conclusive

In estrema sintesi possono essere di seguito riassunte le principali motivazioni che hanno portato ad intervenire con una nuova progettazione sull'attuale SS 131 (tratto in esame):

- miglioramento della sicurezza e comfort di viaggio;
- potenziamento dell'accessibilità dei sistemi urbani principali e degli scali portuali ed aeroportuali;
- diminuzione dei tempi di viaggio;
- aumento della velocità commerciale;
- diminuzione del costo generalizzato del trasporto;
- riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
- miglioramento dell'accessibilità dai paesi e comuni più piccoli verso la SS 131;
- innalzamento dei livelli di servizio della strada.

In relazione agli obiettivi enunciati in precedenza, i lavori sono rivolti principalmente all'eliminazione delle intersezioni a raso in prossimità dei centri abitati, all'allargamento della sezione, alla ridefinizione del tracciato dal punto di vista planoaltimetrico.