

Spett.le MATTM

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo

Via Cristoforo Colombo 44

00147 Roma

Alla PEC cress@pec.minambiente.it

I sottoscritti Consiglieri Comunali e cittadini del Comune di Elmas

Giacomo Carta, Ivan Lai, Fabiola Nucifora, Maria Laura Orrù, Sara Piras, Valter Pisedda

in relazione alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto denominato "S.S. "Iglesiente". Eliminazione degli incroci a raso da Cagliari a Decimomannu da Km 3+000 a 15+600. Progetto definitivo" e alla relativa documentazione pubblicata in data 11 gennaio 2021, con avviso per la partecipazione del pubblico, sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA (www.va.minambiente.it) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, intendono significare – ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs.152/2006 – quanto segue, presentando n.7 formali osservazioni alla proposta depositata.

Osservazione n.1

La relazione trasportistica – documento contenuto nel file denominato "CA316351_T00EG00GENRE02_A" – riporta il seguente passaggio:

"Per la sua natura l'intervento ha come principale finalità quella di incrementare gli standard di sicurezza della SS130 nel tratto in esame. Pertanto, pur nella consapevolezza che l'ammmodernamento di un'infrastruttura come quella in progetto possa fungere da attrazione per quote di traffico veicolare che in precedenza non ne usufruivano, si ritiene ragionevole assumere che, invece, essa continuerà a essere utilizzata dalle medesime quote di traffico che già la utilizzano, con incrementi derivanti da un ragionevole trend evolutivo della domanda di trasporto a un orizzonte temporale di 25 anni."

Tale considerazione appare alquanto sommaria rispetto alla centralità del tronco stradale oggetto di intervento rispetto all'area metropolitana dell'hinterland cagliaritano. Peraltro, mancando le analisi sul traffico esistente estese alle strade statali e provinciali più prossime al tronco della SS. 130 oggetto di intervento, non è possibile dimostrare tale affermazione.

Ad esempio, appare più che verosimile che le quote di traffico veicolare estivo, con destinazione e origine ubicate nella costa sud-ovest (Pula/Nora, Santa Margherita, Chia, Tuerredda, etc.) possa essere ri-orientato ad una percorrenza più veloce una volta terminato il tronco stradale di adeguamento della SS. 195 all'altezza di Capoterra, attraverso l'utilizzo della SP. 2, della dorsale consortile e del nuovo tronco della SS. 195. Tale percorso appare un'alternativa plausibilmente più scorrevole e veloce rispetto alla attuale percorrenza della SS. 195 RAC dall'altezza dell'aeroporto verso Cagliari e poi verso Pula (che soffre in maniera non trascurabile per un lungo tratto a causa della corsia unica per senso di marcia). Questo scenario attirerebbe sulla rotatoria di nuova realizzazione all'altezza di via del Pino Solitario anche il traffico da Sestu e dai nuclei urbani a cavallo tra la prima e la seconda corona di comuni intorno alla città metropolitana (da Su Planu e Is Corrias in poi) che avrebbero un'alternativa più veloce rispetto alla classica percorrenza della SS 554 fino all'immissione nella SS 195 RAC. Tale flusso di traffico aggiuntivo non pare sia stato preso in esame.

Osservazione n.2

La rotatoria di nuova realizzazione diventerà un nodo di passaggio obbligato anche rispetto a flussi di traffico che dovrebbero essere invece svincolati diversamente rispetto alle destinazioni. Infatti attirerebbe su di sé tutto il traffico che dalla SP. 8 - provenienza Sestu, area commerciale di Sestu e svincolo della SS 131 direzione Cagliari - è diretto verso l'abitato di Elmas (che attualmente non sovraccarica inutilmente l'incrocio semaforico di via del Pino Solitario) oppure verso Cagliari (idem).

Osservazione n.3

In conseguenza dell'osservazione precedente, la nuova mini-rotatoria posizionata sulla SP. 8 diventerebbe un punto di passaggio estremamente delicato a causa della vicinanza con l'altra mini-rotatoria (fronte attuale edificio Bricoman, non oggetto di intervento) e in considerazione del traffico già oggi rilevabile per lunghe ore della giornata in conseguenza dell'attività commerciale summenzionata, il quale determina sulla via San Giorgio lunghe code, talvolta estese fino all'incrocio con la strada dei Canadesi. Il pericolo – concreto – è che le stesse code si possano determinare lungo la direttrice della mini-rotatoria sulla SP 8, in considerazione dei volumi di traffico e della breve distanza del tronco stradale di connessione tra le due rotatorie e tra queste e la rotatoria sulla SS 130. Occorre aggiungere che sono già iniziati i lavori per la costruzione del nuovo edificio Bricoman, a poca distanza sulla via San Giorgio, che svilupperà superfici di vendita estese 4 volte quelle attuali, e un volume di traffico conseguentemente in fortissimo aumento.

Osservazione n.4

L'area ricompresa tra la SS 130, la SP 8, la via San Giorgio, la via Pixina Matzeu e gli svincoli della SS 131 (ad est) è interessata da una richiesta di VIA già depositata e in corso di definizione per la realizzazione di un enorme centro commerciale comprendente tre grandi strutture di vendita (anche alimentari), 10 medie strutture di vendita, una galleria commerciale con 41 negozi (fino a 250 mq ciascuno), oltre ad aree ristorazione e gioco per un totale di 56mila metri quadrati di superfici commerciali (su circa 220mila metri quadrati totali di area). Dalla relazione non è chiaro se sia stato considerato – e in quali termini - il traffico derivante da tali strutture di vendita.

Osservazione n.5

Le attività produttive posizionate ad est rispetto a Bricoman, intorno alle vie Sant'Eulalia, via dei Mandorli, via Corbino, etc (aziende di trasporti, deposito e smistamento mezzi pesanti, caravan, etc.) si troverebbero costrette anch'esse ad utilizzare obbligatoriamente una strada a 2 corsie e doppio senso di marcia e "tornare indietro" verso le mini - rotatorie (Bricoman + SP 8) per andare in direzione Sestu oppure in direzione SS 131 (comunque in ogni caso impegnando la nuova rotatoria sotto la SS 130) oppure in direzione Iglesias senza impegnare direttamente la rotatoria ma attraverso una stretta curva a U di difficile interpretazione rispetto agli ingombri richiesti dagli autoarticolati che quotidianamente impegnano la viabilità attuale.

Osservazione n.6

In termini generali, l'abitato di Elmas, che da sempre ha accompagnato l'andamento della SS 130 lungo il suo percorso nel tronco oggetto di intervento, si troverebbe con un accesso in meno, laddove attualmente è presente uno svincolo con spartitraffico centrale che disimpegna la SP 8 (ad est della SS 130) e la via Sestu (lato centro abitato di Elmas, ad ovest della SS 130) e che verrebbe di fatto eliminato. Tale evenienza è inaccettabile e non si tratta in questa sede di rivendicare un accesso in più o in meno bensì di rimarcare l'importanza di quello svincolo per l'abitato di Elmas. Elmas si adagia "in lunghezza" lungo la SS 130 (se consideriamo solo la parte di tronco stradale più prossimo all'urbano, si tratta di poco meno di 2,5 km) con i tre accessi che sono sempre stati utilizzati in maniera intensiva, e già la chiusura - in ingresso da Cagliari e in uscita verso Iglesias - dello svincolo più prossimo all'aeroporto (operata negli anni '90) aveva creato alcuni scompensi nel traffico interno alla cittadina. Se è vero che quell'ingresso "storico" verrà ripristinato per il traffico proveniente da Cagliari, grazie ad uno svincolo dedicato, con il disegno della nuova viabilità di competenza statale tutto il traffico interno al paese e che insiste sulla via Sestu con destinazione Iglesias (dunque Assemini, Sestu, etc.) oppure con direzione SS 131 (SP 8) verrebbe dirottato sulla via del Pino Solitario (e di conseguenza sulla rotatoria di nuova realizzazione) con ripercussioni nel traffico interno tutte da indagare e rispetto alle quali non viene fatta chiarezza nella relazione.

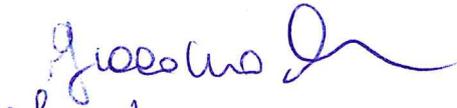
Osservazione n.7

Dalla lettura della relazione trasportistica summenzionata, appare chiaro come si siano esaminati i flussi di traffico considerando le principali destinazioni di origine e di arrivo di riferimento, ma senza una analisi dinamica che possa rendere un'idea verosimile dell'entità del traffico dei singoli tronchi (principale e secondari), specie in riferimento alla densità dei flussi e alla velocità, aspetti fondamentali per una valutazione obiettiva delle scelte progettuali operate.

In virtù delle osservazioni di cui sopra, si chiede alla S.V. di volerle recepire e conseguentemente procedere alla modifica del progetto definitivo, nella direzione di garantire al comune di Elmas i tre punti di entrata ed uscita, in sicurezza, come storicamente è sempre stato.

Cordiali saluti.

Giacomo Carta



Ivan Lai



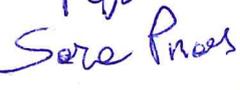
Fabiola Nucifora



Maria Laura Orrù



Sara Piras



Valter Pisedda

