

STUDIO LEGALE
Stefano Porcu e Mauro Barberio
Avvocati

Via Garibaldi n. 105 – 09125 Cagliari
Tel. 0706848396 Fax 070673241
segreteria@porcubarberio.it
porcubarberio@legalmail.it
studiolegaleporcubarberio@legalmail.it

Avv. Fabiola Mostallino
Avv. Andrea Ledda
Avv. Matteo Atzeni
Avv. Andrea Cossu
Avv. Matteo Pische

Cagliari, li 11 marzo 2021

Spett.le Ministero dell'Ambiente
e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per la crescita sostenibile e
la qualità di sviluppo
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 - Roma

PEC: cress@pec.minambiente.it

E, per conoscenza:

Spett.le Regione Autonoma della Sardegna
Assessorato dei Lavori Pubblici
Direzione Generale
Viale Trento n. 69
09123 - Cagliari

PEC: lpp.assessore@pec.regione.sardegna.it
lavori.pubblici@pec.regione.sardegna.it

Spett.le Comune di Elmas
Via Del Pino Solitario
09067 – Elmas (CA)

PEC: protocollo@pec.comune.elmas.ca.it

Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale art. 23 D.Lgs. n. 152/2006

**Progetto SS130 “Iglesiente” – Eliminazione degli incroci a raso da Cagliari a
Decimomannu da km 3+000 a km 15+600. Progetto Definitivo
Codice progetto CA316351 – D – 19**

**Contratto di programma 2016/2020 Ministero Infrastrutture / ANAS (Deliberazione
CIPE n. 65/2017)
Codici interventi CA316 – CA351**

OSSERVAZIONI EX ART. 24, COMMA 3, D.LGS. n. 152/2006

Con riferimento al progetto meglio sopra indicato in oggetto (di cui all'avviso pubblico 14.12.2020), le Società

- **Buratti & Parodi Srl**, corrente in Elmas (CA), nella Via Sant'Eulalia n. 2 (P.I.: 00141800920 – PEC: burattieparodi@pec.it), in persona dell'amministratore unico Rag. Carlo Parodi (che sottoscrive in calce);

- **MA.TRA. Magazzini e Trasporti Srl**, corrente in Elmas (CA), nella Via Sant'Eulalia n. 2 (P.I.: 01450000920 – PEC: ma.tra@pec.it), in persona del procuratore generale Rag. Carlo Parodi (che sottoscrive in calce);

proprietarie di terreni e edifici (ad uso commerciale e uffici) nelle Vie San Giorgio e Sant'Eulalia del Comune di Elmas (CA), interessati dai lavori di realizzazione della viabilità complanare alla SS130 all'altezza del km 4 (progressiva di progetto km 2+860) con l'assistenza dell'avv. Stefano Porcu (presso il cui Studio Legale in Cagliari nella Via Giuseppe Garibaldi n. 105 eleggono domicilio per tutte le comunicazioni e notificazioni - PEC: porcuebarberio@legalmail.it) e dell'ing. Antonio Mauro Conti, formulano le seguenti osservazioni.

* * * * *

Il presente contributo concerne la viabilità complanare a servizio di quella locale e, in particolare:

I) l'ubicazione, a partire dal km 4 della SS130 "Iglesiente" (progressiva di progetto km 2+860), della bretella di collegamento del nuovo svincolo con rotatoria a raso sulla Via del Pino Solitario con la SP8 posta sul lato esterno della SS130, conseguente alla

chiusura dell'incrocio sulla Via Sestu, come descritto a pag. 193 - par. 4.1.1.1 - della Relazione Generale del progetto definitivo (codice elaborato T00IA03AMBRE01) e raffigurato nella tavola di progetto (vedi Planimetria di progetto e della cantierizzazione Comune di Elmas – codice progetto CA316351 – codice elaborato T00IA09AMBPL01_A);

II) il tracciato della corsia di accesso dalla strada complanare Via San Giorgio alla SS130 (vedi Progetto Stradale SV01 – Svincolo di Elmas Via del Pino Solitario – Planimetria di progetto - codice di progetto CA316351 codice elaborato V01PS00TRAPP01_A).

* * * * *

Ia) La soluzione del progetto ANAS 2019.

Il progetto ANAS 2019 prevede la chiusura dell'incrocio sulla SS130 ubicato nella Via Sestu e la conferma di un solo punto di svincolo in corrispondenza della Via del Pino Solitario, mediante la sostituzione dell'incrocio semaforico e la realizzazione di una rotatoria a raso di grande diametro, sottostante il nuovo asse stradale principale della SS130.

Per effetto della chiusura dell'incrocio sulla Via Sestu, il progetto individua una nuova bretella stradale, parallela in lato destro alla SS130, di collegamento tra la SP8 Sestu – Elmas e il nuovo svincolo (rotatoria a raso) tra la SS130, la Via del Pino Solitario (lato centro abitato di Elmas) e la Via San Giorgio (lato Bricoman), cui si congiunge attraverso la Via San Giorgio ove sono previste due rotatorie, di cui una già esistente (fronte Bricoman) e una nuova da realizzare e pianificata in un Piano attuativo approvato dal Comune di Assemini.

Ib) Criticità della soluzione del progetto ANAS.

La soluzione di progetto non tiene in adeguata considerazione lo specifico stato dei luoghi e il flusso veicolare attuale e futuro.

La scelta di attestare tutti i flussi da e per la SP8 nella rotatoria esistente nella Via San Giorgio (di dimensioni geometriche insufficienti, siccome a suo tempo realizzata per l'accesso ai locali Bricoman), attraverso la realizzazione di una nuova bretella (nelle aree di proprietà della Buratti & Parodi Srl aventi destinazione D-industriale), che dalla SP8 si connette alla predetta rotatoria, comporterà un sovraccarico di flussi veicolari, aggiuntivi a quelli da e per le attività già attestate sulla Via San Giorgio (Bricoman, trasporti e logistica etc.).

Il semplice esame della tavola di progetto e, soprattutto, l'agevole ricognizione dello stato dei luoghi, rivelano la distanza davvero esigua tra l'innesto dalla rotatoria a raso in progetto sulla Via del Pino Solitario (sottostante l'asse stradale della SS130) e la piccola rotatoria esistente nella Via San Giorgio, del tutto insufficiente e inadeguata a smaltire in sicurezza, e senza situazioni di congestione, il traffico in accesso e egresso sia dalla nuova bretella stradale e sia in ingresso dalla rotatoria in progetto su Via del Pino Solitario.

Traffico che sarà sicuramente incrementato dalla soppressione dell'incrocio di Via Sestu, dalla nuova bretella stradale e dall'apertura del nuovo centro commerciale (in fase di costruzione), approvato dal Piano Attuativo in zona D2.5B del Comune di

Assemini.

Infatti il flusso proveniente dalla rotatoria in progetto e diretto nella Via San Giorgio (caratterizzato dal transito continuo di veicoli pesanti per la presenza di numerose attività commerciali e di logistica lungo la Via San Giorgio), per effetto della presenza ravvicinata della piccola rotatoria esistente, e del necessario arresto per dare la precedenza ai veicoli presenti nell'anello giratorio di quest'ultima, genererà la formazione di frequenti accodamenti che andranno, per la limitata distanza disponibile tra le due rotatorie, ad influenzare l'anello giratorio e il deflusso della rotatoria in progetto, impedendone la funzionalità specie nell'accesso al centro abitato di Elmas.

Su questa porzione della rotatoria in progetto, inoltre, converge il braccio di uscita dalla SS130 in provenienza da Cagliari e diretta ad Elmas, dove presumibilmente i flussi saranno molto elevati (anche per l'eliminazione dell'incrocio sulla Via Sestu) e che si aggiungono a quelli diretti alle predette attività commerciali, di logistica e trasporti attestate lungo la Via San Giorgio.

Si propongono, pertanto, due soluzioni alternative che prevedono entrambe un differente tracciato della nuova bretella che andrà a collegare la SP8 con la Via San Giorgio, con lo scopo di alleggerire (e, comunque, di mettere in sicurezza) il traffico su quest'ultima.

Entrambe le soluzioni proposte traslano in direzione nord-est la nuova bretella e, di conseguenza, il suo innesto con la Via San Giorgio, incrementando la distanza tra le due rotonde (su Via del Pino Solitario e su Via San Giorgio).

Ic) Soluzione n. 1

L'ipotesi progettuale è raffigurata nell'elaborato che si allega con la lettera **A** alle presenti osservazioni.

Si prevede di utilizzare il tracciato stradale diramantesi dalla SP8 (non asfaltato ma già interamente percorribile e utilizzato), che potrebbe essere agevolmente adeguato e connesso con la nuova rotatoria in progetto sulla SP8 (che all'uopo potrebbe essere leggermente traslata a destra per favorire un regolare deflusso in uscita e in reingresso sulla SS130, non previsto nel progetto ANAS ma certamente auspicabile per decongestionare il traffico concentrato esclusivamente sullo svincolo a rotatoria nella Via del Pino Solitario).

L'elaborato **A** raffigura in termini chiari tale soluzione, che non si presta ad alcun inconveniente.

I vantaggi sono evidenti:

- sfruttando il tracciato esistente, si ridurrebbero notevolmente il consumo del territorio e l'impatto ambientale, in quanto verrebbe assecondato lo stato dei luoghi;
- si avrebbe un notevole risparmio negli espropri (che oggi interessano aree industriali sulle quali dovrebbe correre la nuova bretella);
- l'allungamento della distanza tra le rotatorie sulla Via San Giorgio impedirebbe gli accodamenti (anche di veicoli pesanti) altrimenti inevitabili;
- spostando leggermente la rotatoria alla fine della SP8 in posizione più distante dal tracciato della SS130, permetterebbe la realizzazione di una rampa di accesso e una di

egresso diretto dalla SP8 alla SS130 direzione Cagliari - Elmas, alleggerendo l'accesso e l'attraversamento alla Via San Giorgio per la SP8 e decongestionando il traffico in ingresso sulla SS130 che, nel progetto attuale, coinvolge esclusivamente la rotonda di Via del Pino Solitario.

Id) Soluzione n. 2

L'ipotesi progettuale è raffigurata nell'elaborato che si allega con la lettera **B** alle presenti osservazioni.

Anche questa soluzione prevede lo spostamento verso nord della nuova bretella di collegamento tra la rotatoria alla fine della SP8 (la cui ubicazione, in questa ipotesi, rimarrebbe come da progetto ANAS) e la nuova rotatoria nell'innesto con la Via San Giorgio che verrebbe realizzata nell'ubicazione già prevista dal Piano attuativo per la sottozona D2.5b (industriale e commerciale) approvato dal Comune di Assemini.

Il nuovo tracciato della bretella dalla SP8 all'innesto sulla Via San Giorgio avrebbe il pregio di configurare una distanza stradale adeguata dalla nuova rotatoria a raso sulla SS130 e, altresì, di innestarsi in un nodo già pianificato che consente la distribuzione di flussi tra i diversi insediamenti presenti (e gli ulteriori che verranno insediati nella zona industriale/commerciale). I terreni interessati dallo sviluppo di questa bretella sono classificati H3 nel Piano Urbanistico di Assemini.

* * * * *

II) Sulla corsia di accesso dalla strada complanare Via San Giorgio alla SS130

Un cenno a parte merita il tracciato della corsia di accesso dalla strada complanare Via San Giorgio alla SS130 (vedi Progetto Stradale SV01 – Svincolo di Elmas Via del Pino Solitario – Planimetria di progetto - codice di progetto CA316351 codice elaborato V01PS00TRAPP01_A).

L'attuale stato dei luoghi e, in particolare, l'edificato esistente, rivelano un errore nel tracciato stradale, posto che va ad occupare una porzione del piazzale antistante il fabbricato destinato ad uffici della Società MA.TRA. Magazzini e Trasporti Srl (sulla Via Sant'Eulalia n. 2): quest'ultimo verrebbe addirittura lambito dalla nuova strada, mentre la porzione residua del piazzale verrebbe privata di qualsiasi accesso veicolare (di fatto, viene isolato).

Per correggere questa evidente imprecisione progettuale, è sufficiente spostare leggermente la corsia di accesso dalla strada complanare Via San Giorgio alla SS130, per dare continuità alla proprietà, spostamento che non arrecherebbe alcun pregiudizio alla soluzione del progetto ANAS perché si svilupperebbe interamente sull'aiuola spartitraffico.

L'elaborato **C** raffigura tale soluzione progettuale.

* * * * *

In conclusione, si evidenzia come le sopra riportate modifiche al progetto ANAS 2019 si inseriscano nel solco della vigente normativa statale e comunitaria in materia di VIA (articoli 5 e 19 e ss del D.Lgs. n. 152/2006 e Direttiva 2011/92/UE) e della giurisprudenza costituzionale e amministrativa formatasi in materia.

Difatti, “*alla stregua della disciplina comunitaria e nazionale (ed eventualmente regionale), la VIA non può essere intesa come limitata alla verifica della astratta compatibilità ambientale dell'opera ma si sostanzia in una analisi comparata tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica, tenuto conto delle alternative praticabili e dei riflessi della stessa "opzione zero"; la natura schiettamente discrezionale della decisione finale (e della preliminare verifica di assoggettabilità), sul versante tecnico ed anche amministrativo, rende allora fisiologico ed obbediente alla ratio su evidenziata che si pervenga ad una soluzione negativa ove l'intervento proposto cagioni un sacrificio ambientale superiore a quello necessario per il soddisfacimento dell'interesse diverso sotteso all'iniziativa; da qui la possibilità di bocciare progetti che arrechino *vulnus* non giustificato da esigenze produttive, **ma suscettibile di venir meno, per il tramite di soluzioni meno impattanti in conformità al criterio dello sviluppo sostenibile e alla logica della proporzionalità tra consumazione delle risorse naturali e benefici per la collettività che deve governare il bilanciamento di istanze antagoniste** (cfr. Cons. St., sez. VI, 22 febbraio 2007, n. 933; sez. IV 5 luglio 2010, n. 4246).*

E' proprio nella possibilità (se non necessità) di modificare il progetto anche all'esito delle osservazioni dei soggetti (pubblici e privati) partecipanti al procedimento che si soddisfa la *ratio* sottesa alla individuazione delle soluzioni progettuali che contemperino i vari interessi confluenti nel procedimenti, con preminente riguardo alla salvaguardia dell'interesse pubblico primario alla salvaguardia dell'ambiente.

Nel caso in esame, assumono rilievo decisivo sia le precisazioni sullo stato dei luoghi e sia le soluzioni alternative proposte che, come è stato dimostrato,

garantiscono un minor impatto sull'ambiente delle opere in progetto, limitano la consumazione del territorio e appaiono meglio confacenti anche alla stessa sicurezza della circolazione stradale sottesa al progetto principale.

* * * * *

Nel comunicare la più ampia disponibilità per qualsiasi confronto e/o approfondimento, si auspica l'accoglimento delle presenti osservazioni e la conseguente modifica del progetto.

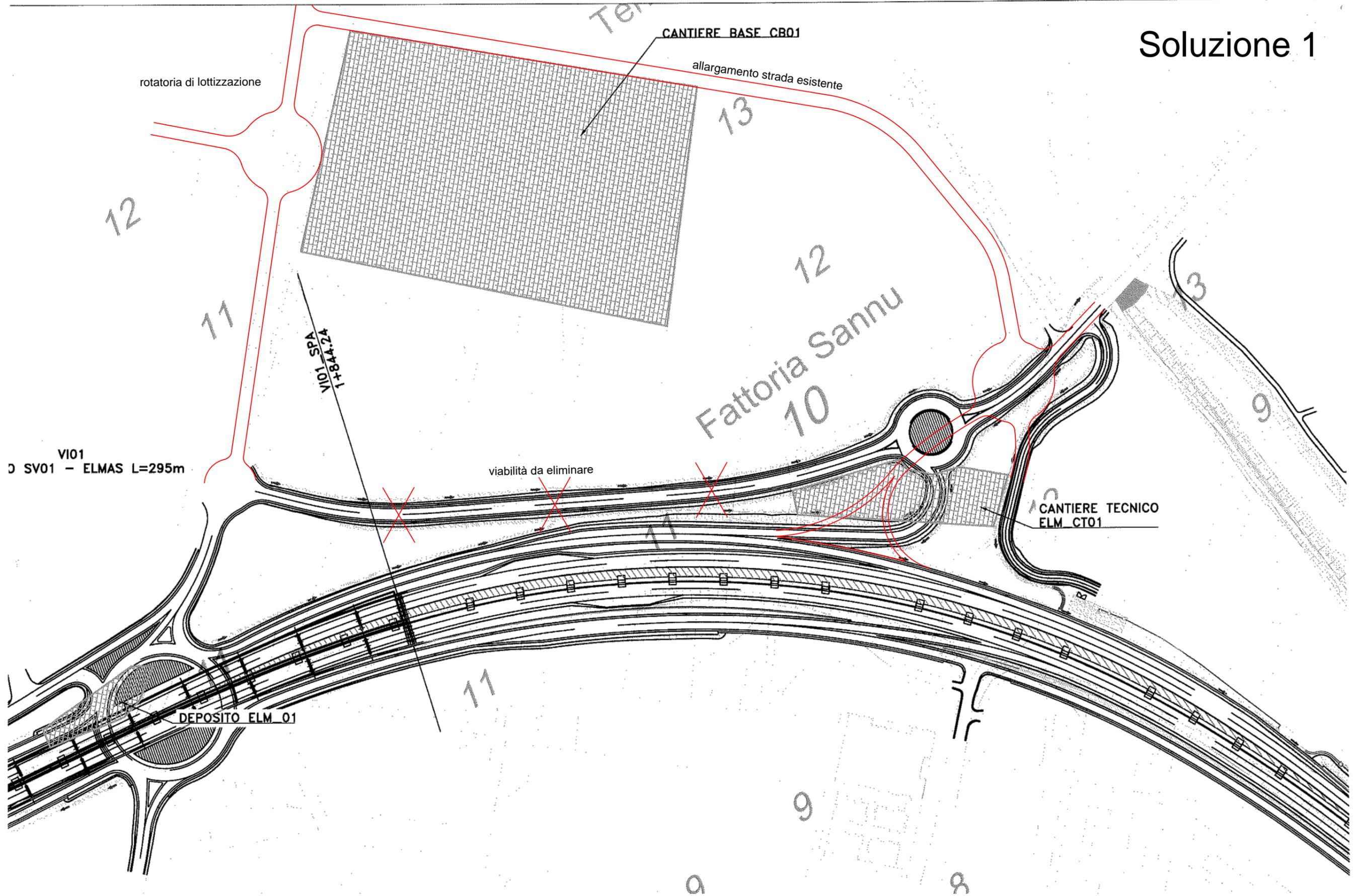
L'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

Rag. Carlo Parodi

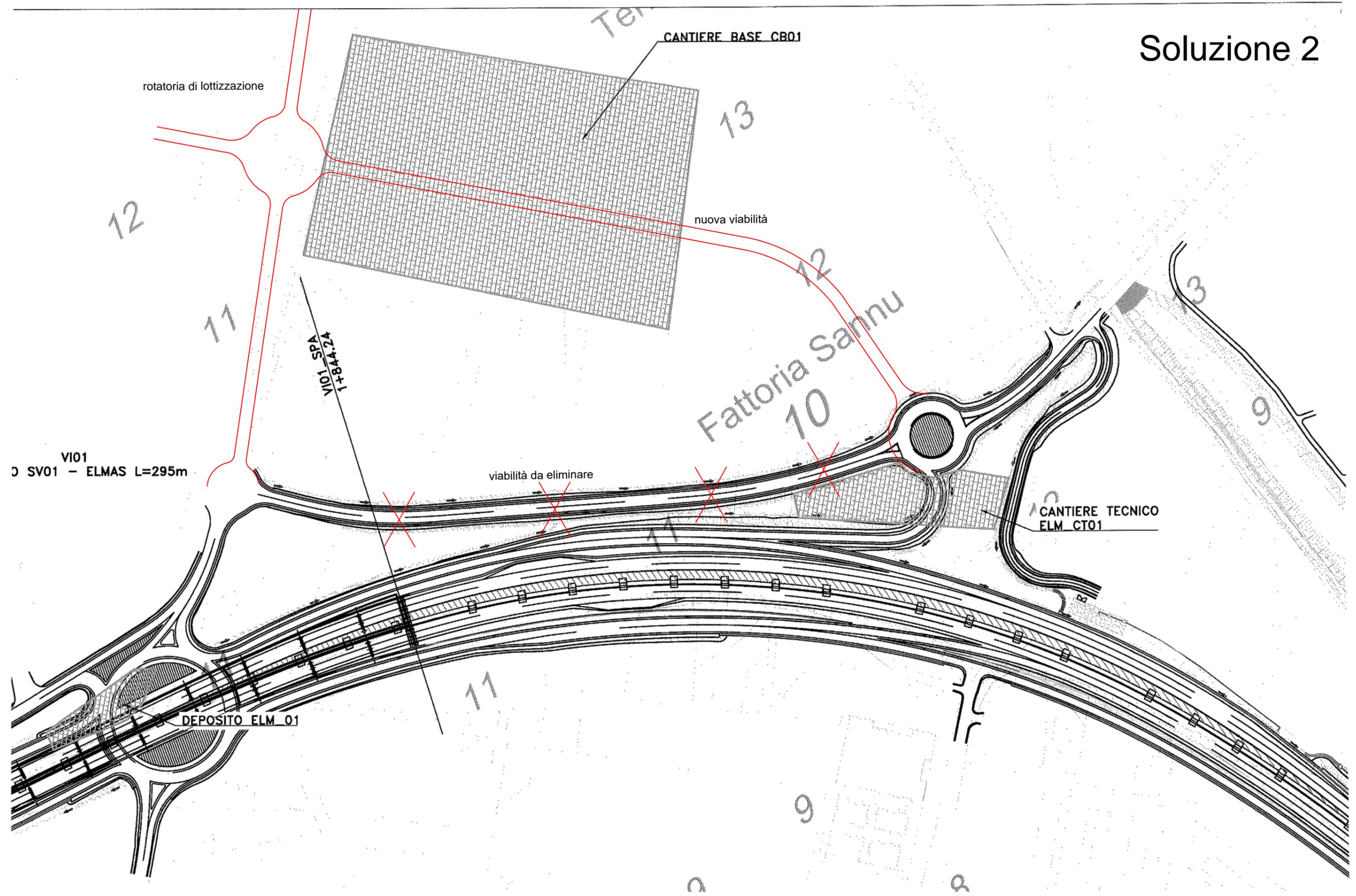
Ing. Antonio M. Conti

Avv. Stefano Porcu

Soluzione 1



Soluzione 2



E_RT01
Rotaoria SV01
D=80m

VIABILITÀ
E_AS04

VI01
VIADOTTO
L=295m
SV01-ELMAS

