



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

13-01-00 - Direzione Generale dei Trasporti

13-01-03 - Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti

Agenzia per la Coesione Territoriale Ufficio 4 di Staff
del Direttore Generale Autorità di Gestione
Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane
2014-2020
VA@PEC.mite.gov.it

Oggetto: [ID: 8521] **Procedimento di valutazione ambientale strategica del Programma nazionale PN Just Transition Fund 2021-2027 - consultazione sul Rapporto preliminare. Osservazioni.**

Con nota prot. n. 12779 del 17.06.2022, acquisita al prot. dell'Ass.to dei Trasporti al n. 11174 del 20.06.2022, è stato inviato il link per la consultazione del Rapporto preliminare ambientale del procedimento in oggetto, redatto ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006.

Il Programma Nazionale per la Transizione Giusta, previsto dal Regolamento (UE) 2021/1056 del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo Just Transition Fund (JTF), è diretto a fornire sostegno alle persone, alle economie e all'ambiente dei territori che fanno fronte a gravi sfide socio-economiche derivanti dal processo di transizione verso gli obiettivi 2030 dell'Unione per l'energia e il clima e verso un'economia climaticamente neutra dell'Unione entro il 2050.

Il programma si concretizza nell'attuazione di due Piani Territoriali (PT) riguardanti i territori del Sulcis Iglesiente e di Taranto.

Per entrambi i contesti territoriali, le sfide identificate riguardano i seguenti temi:

1. energia ed ambiente;
2. diversificazione economica;
3. effetti sociali ed occupazionali.

Per ciascuna delle 3 priorità del programma nazionale, sono state individuate le azioni e il tipo di interventi previsti da ciascuno dei due PT JTF, secondo il livello di definizione attualmente disponibile; i successivi approfondimenti e dettagli saranno oggetto del Rapporto Ambientale.

In considerazione degli obiettivi di base del programma e delle azioni previste, gli effetti attesi sull'ambiente sono prevalentemente di segno positivo; tuttavia, trattandosi di una molteplicità di interventi e beneficiari,



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

non è possibile escludere a priori eventuali impatti negativi. Infatti, mentre le azioni di tipo immateriale, connesse alle attività di formazione, ricollocamento, acquisizione di servizi e personale, saranno meno suscettibili di generare azioni dirette sullo spazio fisico e conseguenti impatti negativi, le azioni di tipo materiale, che prevedono la realizzazione di nuovi impianti e l'acquisizione di attrezzature tecnologiche e ICT, potrebbero teoricamente generare qualche impatto negativo sull'ambiente, soprattutto nelle fasi di installazione e smaltimento.

Con riferimento al Piano Territoriale del Sulcis Iglesiente di specifico interesse, non è al momento possibile conoscere gli interventi che verranno attuati, in quanto come rilevato dalla lettura del RPA verranno declinati solo all'interno del Rapporto Ambientale, per cui si rimanda alla fase successiva la valutazione degli stessi per quanto di competenza dell'Assessorato scrivente.

All'interno del documento esaminato è presente anche una prima descrizione del contesto territoriale del Sulcis Iglesiente.

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, di cui al paragrafo "6.1.2 Le infrastrutture" del Rapporto Preliminare, laddove è indicato "(...) il Sulcis Iglesiente possiede una linea che connette lo snodo di Decimomannu con le città di Carbonia e Iglesias, diramandosi a Villamassargia. Da queste città era attivo un ulteriore collegamento con la parte meridionale del Sulcis, inclusa l'isola che ospita Sant'Antioco e Calasetta, chiuso negli anni 2000 e, successivamente, smantellato e trasformato in percorso ciclopedonale. Rimangono attive solo le tre fermate di Carbonia, Iglesias e Villamassargia, e la linea, realizzata a binario unico con scartamento ordinario, è priva di elettrificazione", si segnala che la linea ferroviaria che collegava la parte meridionale del Sulcis fino a Sant'Antioco e Calasetta non è stata chiusa negli anni 2000, come indicato nel suddetto documento, ma negli anni '70 (precisamente nell'anno 1974).

Per quanto concerne le infrastrutture, si suggerisce di integrare la trattazione del tema trasportistico, in particolare con riguardo ai nodi di Carbonia e Villamassargia, centri intermodali passeggeri che garantiscono lo scambio modale ferro - gomma consentendo l'incentivazione del mezzo pubblico a discapito del mezzo privato in un'ottica di mobilità sostenibile, con riduzione degli impatti ambientali connessi al trasporto privato. Si deve anche evidenziare che è in fase di completamento la realizzazione del centro intermodale di Iglesias, che avrà lo scopo di collegare l'esistente fermata ferroviaria, il parcheggio multipiano e il terminale degli autobus al resto della città.

Si evidenzia, inoltre, che per la linea ferroviaria del Sulcis ancora attiva, come anche indicato nel "Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci" del MIMS recentemente approvato, sono attualmente previsti interventi di raddoppio della linea ferroviaria Decimomannu – Villamassargia, di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

velocizzazione della linea Villamassargia – Carbonia e di elettrificazione del Sulcis, dei quali quest'ultimo finalizzato alla decarbonizzazione del settore dei trasporti, con attesi effetti ambientali diretti complessivamente positivi, soprattutto con riferimento alla mitigazione del cambiamento climatico e alla riduzione dell'inquinamento.

Inoltre, ai fini dell'analisi di coerenza si ritiene utile considerare anche il Piano Regionale dei Trasporti, che attualmente risulta in fase di nuova redazione.

A tal proposito si evidenzia che al paragrafo 7.7. *Proposta di indice del RA*, punto 7.2 *Relazioni del Piano - SULCIS IGLESIENTE con piani e programmi pertinenti*, tra gli strumenti di pianificazione dei quali dovranno essere richiamati e verificati i contenuti è indicata anche la *Pianificazione in materia di trasporti (7.2.7)*.

Infine, si ricorda l'utilità di considerare una componente ambientale specifica per Mobilità e Trasporti, al fine di meglio descrivere gli impatti ambientali, attraverso una valutazione degli effetti delle azioni prodotte sull'ambiente dal punto di vista del sistema dei trasporti.

Il Direttore del Servizio

Ing. Pierandrea Deiana

Settore Infrastrutture, pianificazione strategica e investimenti nei trasporti / Ing. R. Masala

Settore Infrastrutture, pianificazione strategica e investimenti nei trasporti / Resp. Ing. M. Marinelli

Settore Infrastrutture ferroviarie, metropolitane e portuali/Ing. M. L. Locci

Settore Infrastrutture ferroviarie, metropolitane e portuali/Resp. Ing. E. Carrucciu

Siglato da :

MICHELA MARINELLI

ENRICA CARRUCCIU



Firmato digitalmente da
Pierandrea Deiana
20/07/2022 16:41:23