

SETTORE AGTP
Servizio del Consiglio Comunale
di SASSARI

Piazza del Comune 1
07100 SASSARI

Oggetto: Osservazione alla delibera del Consiglio Comunale di Sassari n. 73, del 9 agosto 2018, recante "*Revoca deliberazione del Consiglio Comunale n. 10 del 9 febbraio 2018 - adozione preliminare variante al PUC per l'inserimento di un percorso alternativo/integrativo della metropolitana leggera*".

I sottoscritti, cittadine e cittadini del Comune di Sassari,

premessi che:

- Sassari e i territori ad essa collegati attraversano una crisi profonda, che ha inizio assai prima di quella scatenata dall'economia finanziarizzata a partire dagli anni 2007-2008, la quale si è aggiunta a quella preesistente;
- decenni di mancato intervento pubblico, sostituito dal mito del "libero mercato", insieme all'assenza di politiche industriali e di programmazione, hanno lasciato il campo ad una deindustrializzazione selvaggia e una disoccupazione devastante;
- tale crisi è, d'altro canto, connessa alla configurazione della città, che discende da una espansione urbana che si è sviluppata dando vita ad agglomerati con scarsa densità abitativa, secondo un modello che prende il nome di "**dispersione urbana**" o, con espressione angloamericana, *urban sprawl*;
- tale modello comporta un forte consumo di suolo e, dunque, accresciuti costi per le urbanizzazioni, la realizzazione di servizi e sottoservizi, cui si deve aggiungere la perdita di suolo produttivo e una costante lievitazione dei prezzi delle aree fabbricabili e degli immobili;
- la dispersione urbana, dilatando le distanze tra le parti della città, stimola un alto livello di sviluppo della motorizzazione privata, con le conseguenze ormai ben note per la salute dei cittadini, il deturpamento di piazze e strade, di monumenti e palazzi e, più in generale, di degrado ambientale, ma con effetti altrettanto pesanti per le attività economiche e per la qualità della vita dei cittadini sassaresi e dell'hinterland;
- risulta, perciò, evidente che una deflazione dell'uso del mezzo privato costituirebbe uno strumento valido per contenere, sia pure solo parzialmente, gli esiti della crisi;
- al momento esiste l'opportunità per interventi sul sistema del trasporto pubblico di Area vasta che si prefiggano l'obiettivo di spostare significative quote di utenza dall'auto privata al mezzo pubblico; tale opportunità è data **I)** dal finanziamento già assegnato di 36 milioni di Euro, a valere sui fondi POR 2004/2010 per la

realizzazione del II e III lotto della metropolitana di superficie, e 2) dal finanziamento, anch'esso già assegnato, di 28,7 milioni di Euro, destinato alla realizzazione del Centro di Interscambio Modale, cui devono aggiungersi altri 3 milioni di Euro, che dovrebbero salire almeno fino a 7, per le bonifiche necessarie nell'area di via XXV Aprile;

- il sistema di trasporto di area vasta nel suo complesso (pubblico e privato) dovrebbe essere reso più efficiente in forza: **a)** del completamento dei lavori per la Sassari - Olbia, che dovrebbero concludersi entro il 2020 (secondo le rassicurazioni di ANAS, non sempre attendibili, purtroppo), il che darà un importante impulso alle relazioni tra le due parti del Nord Sardegna, tra i porti commerciali delle due coste e i due scali aerei; **b)** dell'appalto, che dovrebbe essere bandito nel 2019, per la realizzazione del lotto finale della 4 corsie Sassari Alghero, per l'importante importo di 150 milioni di Euro, che comprende la circonvallazione della città di Alghero e la bretella stradale per l'aeroporto di Fertilia, sempre che l'opera non venga inopinatamente bloccata dal governo, come sembrerebbe da notizie di questi giorni; **c)** di quanto verrà intrapreso per il recupero del finanziamento per la bretella ferroviaria per la linea Sassari Aeroporto di Fertilia, infrastruttura fondamentale per l'Area vasta di Sassari, finanziamento di 35 milioni di Euro che era stato già assegnato negli anni scorsi e subito destinato ad altro, senza che sia mai stato reso chiaro a chi debba esser fatta risalire la responsabilità di tale perdita; in relazione ai precedenti punti **b)** e **c)** sarà fondamentale l'azione che saprà esercitare la Rete Metropolitana del Nord Sardegna, sull'efficacia di tale azione inevitabilmente si misurerà il peso reale della Rete, nonché la sua credibilità;

- è alla luce di tale quadro, comunque, che deve essere valutata la immediata disponibilità per Sassari di 61,7 milioni di Euro per interventi sul sistema dei trasporti pubblici, interventi che, se realizzati nel modo più utile e razionale, senza sprechi di tempo e di danaro, senza opere inutili, possono dare avvio ad una trasformazione che lo ottimizzi e lo avvii verso un modello coerente con la programmazione della mobilità in Sardegna;

- per quanto riguarda il progetto del **Centro di Interscambio Modale**, affetto fin dall'inizio da numerose e complesse criticità ed essendo profondamente mutate le condizioni rispetto ad un'opera immaginata oltre 20 anni fa, andrebbe ripensato: forse, si potrebbe scoprire che sarebbero possibili radicali miglioramenti e forti risparmi; naturalmente non è questa la sede in cui trattare tale argomento, che qui si accenna solo come *pro memoria*, nel quadro di una strategia di mobilità sostenibile;

- il I lotto della metropolitana di superficie non è stato completato: il progetto esecutivo, richiesto dal bando quale condizione per poter partecipare alla gara di aggiudicazione dei lavori, prevedeva un tracciato che, partendo dall'Emiciclo Garibaldi avrebbe raggiunto la zona ospedaliera e la stazione ferroviaria per proseguire per Santa Maria di Pisa, fermata di via Donizetti, sulla linea Sassari - Sorso, e via Pirandello, sulla linea Sassari Tempio; con ciò si sarebbe ottenuta la immediata trasformazione in tramvia di quest'ultimo tratto, si sarebbero messe le premesse per la trasformazione nello stesso senso della Sassari - Sorso, si sarebbe portata la metrotramvia a lambire zone della città con significativa densità abitativa,

come Monte Rosello basso, viale Sicilia e via Baldedda, Sacro Cuore, Latte Dolce alto, via Pirandello con l'intero Sassari due, con un potenziale bacino d'utenza di circa 40,000 cittadini (Vedi tavola 3 – tracciato arancione);

- questo progetto è stato pagato e acquisito dalla stazione appaltante, ma non è mai stato portato a termine per insufficienza dei fondi così, come ben si sa, manca il ramo per via Pirandello, con la rinuncia al bacino di utenza dalle dimensioni di cui s'è detto; ciò ha fortemente limitato la funzione fondamentale della tramvia, ossia quella di deflazionare il traffico delle auto private; conseguentemente, la sua gestione è diventata più costosa, a causa della esclusione di quel previsto bacino d'utenza, che bisognerebbe cercare in tutti i modi di recuperare;

propongono la osservazione che segue.

1. La programmazione della mobilità.

L'idea progetto di tramvia territoriale dell'**Area Vasta** di Sassari nasce nel 1990 con il Piano Provinciale, come indicazione di pianificazione e programmazione. Dopo una lunga fase di approfondimento, nonché di condivisione sociale e politica, si giunge a un **Progetto Generale**, approvato nel 1995 con istruttoria pubblica, voluta dal sindaco di Sassari, on. Anna Sanna e dal Presidente della Provincia di Sassari, on. Pietrino Soddu. Tale Progetto Generale, **Metropolitana leggera di Sassari "Completamento rete urbana di Sassari e collegamento all'aeroporto di Alghero Fertilia"** fu trasmesso alla Regione e da questa alla UE, da cui fu inserita nei Programmi Operativi Plurifondo (POP) dell'Unione 1994/1999.

Occorre prendere nota che il Progetto Generale, approvato a Sassari e ammesso a finanziamento dall'UE, prevedeva la trasformazione dei rami afferenti su Sassari delle FdS in tramvia territoriale, con caratteristiche simili a quelle che, successivamente, sarebbero state adottate dai sistemi TRAM-TRENO, ossia sistemi in cui mezzi tramviari circolano su percorsi ferroviari locali. Per quanto attiene agli effetti della delibera in oggetto, in relazione alla quale si svolge la presente osservazione, si tratta della linea **Sassari - Sorso** e il ramo urbano della **Sassari - Tempio**, senza dimenticare, peraltro, gli interventi prospettati per la **Sassari - Alghero**, con il connesso **collegamento all'aeroporto di Fertilia**. Si prefigura, fin da allora, una **Rete Tramviaria Territoriale** al servizio dell'Area vasta di Sassari.

Tale indicazione programmatica è confermata e sviluppata negli atti successivi della programmazione regionale, che sembrano assumerla a modello. Lo schema di rete del Progetto Generale, infatti, è ripreso dal documento prot. n. 4258 del 28/12/2001 dell'Assessorato regionale ai Trasporti indirizzato all'Assessorato della Programmazione, che costituisce integrazione del rapporto annuale di esecuzione per l'anno 2000 relativo al programma POP Sardegna 1994/1999. Tale documento, mentre conferma per il programma POP 2000/2006 quanto già previsto nel Progetto

Generale ammesso al POP 1994/1999, ribadisce la trasformazione dei rami urbani della rete ferroviaria FdS in rete tramviaria territoriale. [*Vedi Tavola 1*]

Il **Programma Regionale di Sviluppo 2007/2009** prevede lo sviluppo del servizio metropolitano di Sassari con il finanziamento su fondi PON Trasporti (35 milioni di Euro) del collegamento con l'aeroporto di Alghero. Contemporaneamente, afferma essere allo studio l'estensione, utilizzando le reti ferroviarie esistenti, sino a Sorso, da un lato, e sino a Porto Torres, dall'altro lato, **prospettando così il passaggio dell'intero sistema convergente su Sassari da ferroviario a tramviario** (p. 109).

Dal canto suo, il **Documento Strategico Regionale 2007/2013** afferma la necessità di "*un quadro di riferimento pianificatorio e programmatico (Piano della Mobilità Urbana) per far emergere, in ciascun contesto territoriale, le priorità per il trasporto urbano sostenibile*"; in tale quadro trova conferma il finanziamento di cui alle delibere CIPE 20/2004 (3,5 milioni di Euro) e 35/2005 (13,65 milioni di Euro) che comprendono, tra le altre cose, la progettazione dei collegamenti ferroviari tra il nodo di Sassari l'aeroporto di Alghero e il porto di Porto Torres; contestualmente, vengono riconfermati gli interventi di riqualificazione sulle linee FdS, premessa per la loro trasformazione in tramvia (p. 245/271).

La programmazione 2007/2013-

punto 5.4.2.3. Strategie e priorità di attuazione 2007/2013, richiamata la necessità di riaprire il confronto Stato-Regione per dare attuazione all'ammodernamento delle "*ferrovie in concessione*", già previsto dall'Intesa Stato-Regione del 1999, rimasto inattuato, malgrado "*i danni conseguenti ad oltre un cinquantennio di sostanziale abbandono*", ribadisce, da un lato, la programmazione di importanti interventi di riqualificazione delle linee e, dall'altro lato, la loro trasformazione in moderni sistemi tramviari metropolitani (p. 254-271).

Al punto 5.4.5.1 il documento affronta il problema della mobilità nelle aree urbane e, in particolare, nei sistemi metropolitani di Sassari e Cagliari e afferma che "*l'inserimento di nuove linee metropolitane entro un contesto urbano fortemente congestionato si è rivelato difficoltoso, particolarmente laddove si deve operare su sistemi urbani in cui risulta assente una pianificazione della mobilità urbana,..... Queste negatività del trasporto viario possono essere ridotte solo attraverso una reale integrazione tra trasporto pubblico extraurbano e trasporto urbano, unita ad una coerente attività di pianificazione urbanistica del territorio. A questo riguardo, l'innesto di un sistema metropolitano leggero sulle diverse direttrici di ingresso e uscita può consentire di spostare una decisiva quota di traffico privato verso il servizio pubblico, e in questa logica va perseguito lo sviluppo e la prevista valorizzazione dei collegamenti su ferro di superficie come mezzo fondamentale di ingresso ed uscita dal capoluogo.*". Tali indirizzi, per quanto riguarda Sassari e il suo hinterland, si conseguono con *l'avanzamento della realizzazione della metropolitana e con un riassetto più complessivo dei collegamenti della città, in particolare con l'aeroporto di Alghero. Questi indirizzi del PRT [Piano Regionale dei Trasporti] si concretizzano nella previsione di trasformare le vecchie tratte ferroviarie che*

attraversano i centri urbani di Cagliari e Sassari in sistemi di metropolitana leggera."

Dopo la conclusione dello stralcio funzionale del I lotto (per una spesa di 23,4 milioni di Euro), non è stato possibile dar corso agli appalti relativi all'estensione della rete (II lotto) a causa di una opposizione al tracciato, accolta dalla Sovrintendenza ai monumenti, che era stato inserito, su suggerimento di ARST, nel PUC in fase di adozione. Viene peraltro confermato il finanziamento per la progettazione della bretella ferroviaria per l'aeroporto di Alghero e che la realizzazione dell'opera sarà compiuta a valere su fondi PON Trasporti (35 milioni, come già s'è detto) [punto 5.4.5.2].

Il punto 5.4.5.3. Strategie e priorità di attuazione 2007/2013 richiama, ancora una volta, *"la necessità di un differente approccio culturale alla mobilità"*, che deve concretizzarsi in una **"coerente pianificazione urbanistica e...una effettiva integrazione tra trasporto extraurbano e trasporto urbano"**. Afferma che nel recente passato vi sono state **criticità che devono essere superate** perché hanno rallentato l'iter procedurale degli interventi, *"pregiudicando l'operatività di una azione strategica avviata già con il POP 1994/1999"*. Dichiarò, perciò, *"necessario ricondurre a fattibilità il disegno generale assunto nella programmazione regionale dal 1994/1999, a partire da un progetto che dall'interno del centro urbano si connetteva ai quartieri periferici e ai centri di corona, con la massima utilizzazione delle linee per Sorso, per Tempio, per Alghero"*.

Il Programma Regionale di Sviluppo 2007/2014, a proposito del II lotto della metropolitana di Sassari, afferma che è stata stipulata la convenzione in data 30/12/2008 per un importo di 49.000.000 di Euro, che con il decreto assessoriale n.10 del 1/07/2009 è stato portato a 60.000.000, risorse finanziarie a valer sul POR 2007/2013. Si afferma inoltre che, sempre con la programmazione POR 2007/2013 è **stata finanziata l'elettrificazione della linea Sassari - Sorso e che "è in corso la progettazione preliminare"**.

Il Documento Strategico Unitario per Programmazione dei Fondi Comunitari 2014-2020 si allinea con la programmazione strategica regionale e afferma che nelle grandi e medie aree urbane si impone il completamento degli interventi già realizzati in materia di metropolitane leggere, per la riduzione dei volumi della mobilità privata, aumentandone la sostenibilità.

Sia il Piano Strategico Comunale, approvato da Consiglio Comunale di Sassari il 5 giugno 2007, sia il Piano Strategico Intercomunale del 31 marzo 2008 ricalcano il primigenio Progetto Generale (POP 1994/1999), nonché i documenti e le norme della programmazione regionale nel ritenere che i rami ferroviari che attraversano la città debbano essere trasformati in tramvia, compreso quello per Porto Torres, per assicurare un accesso diretto al porto. Allo stesso modo ritengono che a Sassari, mediante una diramazione sulla linea Sassari - Alghero, venga assicurato un collegamento con l'aeroporto di Fertilia.

La Regione, dopo la L. 340/2000, che all'art. 22 definisce la portata programmatica e i compiti del Piano Urbano della Mobilità (PUM), mette a disposizione dei Comuni i fondi per la compilazione di essi, considerandoli

indispensabili, particolarmente per le città più grandi e a maggior traffico automobilistico. Il Comune di Sassari che, come si è visto, si interessava della questione da molto tempo, approva il PUM in via definitiva nel luglio 2009.

È importante chiarire che il PUM recepisce pienamente, per quanto attiene funzione e profili della metropolitana di superficie, le linee più volte ribadite dalla programmazione regionale, linee che, peraltro, si erano affermate a Sassari, come s'è visto, fin da quel Progetto Generale che è entrato a far parte dei programmi europei (POP 1994/1999). In particolare, il PUM prevede la realizzazione di una **Rete Tramviaria Territoriale**, la quale si fonda sulla elettrificazione e la trasformazione in tramvia del ramo urbano della Sassari - Tempio, sulla elettrificazione e trasformazione in tramvia della Sassari - Sorso e il collegamento tramviario tra Sassari e l'aeroporto di Fertilia, a partire dalla linea Sassari - Alghero. Questo, insieme al Centro di Interscambio Modale, è il più importante contenuto programmatico del Piano approvato dal Consiglio Comunale. Se ora, sulla base del tracciato inserito nel PUC in relazione al II e III lotto della metropolitana leggera si impedisse la elettrificazione della Sassari - Sorso e la sua trasformazione in tramvia si infliggerebbe un colpo mortale al PUM, facendo un errore sciagurato che costerebbe caro alla città che più di ogni altra in Sardegna ha condiviso le linee della programmazione regionale, talvolta preconizzandole. Del resto non è dato capire se, quando e perché l'amministrazione cittadina abbia cambiato idea.

Questo, del resto, non è il solo errore che deve essere evitato, perché ne porta con sé altri molto dannosi.

2. Il tracciato del II e III lotto della metrotramvia.

La variante al PUC, approvata dalla delibera consiliare in oggetto, in relazione alla quale è stata inoltrata la presente osservazione, tende a eliminare l'opera d'arte prevista dal tracciato inserito nel PUC al fine di sovrappassare la ex SS 131, ora provinciale [*Vedi Tavola 2 – Tracciato blu*]. I sottoscritti condividono questo intento: il lungo viadotto previsto è molto impattante; andrebbe a ricadere in una zona (Predda Niedda) che di per sé costituisce una barriera rispetto alla città e che non ha certo bisogno di essere ulteriormente appesantita. L'opera di architettura massiccia e di grandi dimensioni, per quanto si è capito, mal si concilierebbe anche con i caratteri peculiari del quartiere di Sant'Orsola, L'impatto ambientale risulterebbe aggravato dal fatto che la linea, discesa dal cavalcavia, dovrebbe inoltrarsi in terreni olivetati, che fungono da cuscinetto verde tra la zona industriale e il quartiere di Li Punti, per poi attraversare una parte di esso, con tutti i problemi che ciò comporta (espropri, costi, contenzioso, ricollocazione dei sottoservizi e così via).

Il problema è che se questo intervento sulla seconda parte del tracciato è condivisibile, per quanto riguarda la eliminazione del sovrappasso, gravi problemi suscita la sua prima parte che, con la misura adottata dal Consiglio, resta immutata. Sinteticamente si può dire che esso:

1) determinerebbe un notevole e inutile **allungamento del percorso**, con i costi che da ciò derivano, sia in fase di realizzazione, sia per la gestione a regime;

allungamento di percorso, significa ovviamente **dilatazione dei tempi di percorrenza** per l'utente; val la pena di prender nota che da via Donizetti, da cui il percorso prenderebbe le mosse, fino al punto di avvicinamento alla ex SS131, verrebbero realizzati 2086 metri di nuovo binario, mentre per arrivare a destinazione (Li Punti) ARST prevede la realizzazione di binario per ulteriori 2280 metri, per un totale di 4.366 metri. Ciò significa che l'ARST pensa che per raggiungere Li Punti da via Donizetti, passando per Sant'Orsola, si debba costruire una nuova linea di lunghezza pari a circa il 44% di quella che collega la stazione ferroviaria di Sassari (non via Donizetti) a quella di Sorso. Le proporzioni appaiono tali da suscitare qualche dubbio e da indurre a chiedersi se vi sia qualche modo per impiegare meglio i fondi pubblici.

2) ci sarebbe una superflua **duplicazione della linea**, dato che non verrebbe utilizzata quella esistente per Sorso, a partire dalla fermata di via Donizetti;

3) sempre a partire da quella fermata, la posa in opera della nuova linea impegnerebbe la via Donizetti, la via Coghinas fino a lambire piazza Ortobene creando numerosi problemi, tra i quali si possono annoverare lo **sconvolgimento del traffico della zona**, il **disturbo che i lavori, non brevissimi, arrecherebbero agli abitanti**, ma soprattutto **lo spostamento e, in qualche caso, il rifacimento dei sottoservizi**, attualmente ricoperti dal manto stradale, il quale diverrebbe l'area di sedime della nuova linea;

4) una parte del verde che contorna l'Istituto Alberghiero verrebbe sottratta alla scuola, che si troverebbe ad essere compressa tra due tracciati ferroviari (distanti tra loro non più di 300 metri), anche con qualche pericolo per la sicurezza;

5) tra via Monte Spada e via Tonino Cau una sopraelevazione, in pratica un nuovo viadotto, si affiancherebbe (con risultati assai dubbi da tutti i punti di vista) a quello attualmente esistente, che collega Sant'Orsola nord a Sant'Orsola sud; la carreggiata delle vie R. Oggiano e B. Lobina verrebbe attraversata dai binari, che sarebbero collocati al centro, con qualche criticità;

6) la mancata tramviarizzazione della linea Sassari - Sorso manterrebbe inalterata la divisione tra Sant'Orsola nord e Sant'Orsola sud, con tutti i disagi che gli abitanti di quel quartiere da anni lamentano; **[Vedi Tavola 3 – Tracciato rosso]**

Tutti gli effetti negativi sopra indicati derivano dal rifiuto, incomprensibile, di procedere alla trasformazione in Tramvia della Sassari - Sorso. Sotto questo profilo la delibera del Consiglio, apprezzabile per la eliminazione del viadotto sulla ex 131, lascia inalterate le cose. I sottoscritti che, riuniti in Comitato, sul tema hanno molto meditato alla ricerca di soluzioni utili per tutta l'Area vasta, ritengono che possa essere avanzata un'altra proposta, proprio a partire dal rispetto delle linee programmatiche approvate dalla stessa Amministrazione, che sono ampiamente condivise da tutti i soggetti che hanno espresso un parere meditato sulla materia.

Assumendo come punto fermo l'opportunità che la linea Sassari - Sorso diventi tramvia e che, perciò, essa venga subito elettrificata, si raggiunge il quartiere di Sant'Orsola mediante una diramazione di quella linea che partirebbe circa 350 metri più avanti della stazione di via Donizetti in direzione Sorso. Tale diramazione raggiungerebbe il punto prossimo all'incontro con la ex 131, nello stesso punto in cui

dovrebbero giungere anche gli altri tracciati proposti, Stazione di Santa Barbara, attraverso Sant'Orsola Sud e Sant'Orsola Storica con un binario lungo appena 650 metri, senza spese per inutili scavalca ferrovia o per fare i conti con la risistemazione dei sottoservizi. Ciò comporterebbe, tra l'altro, il grande vantaggio di eliminare la divisione, determinata dalla ferrovia, tra Sant'Orsola Nord e Sant'Orsola Sud, dato che le regole da applicare al mezzo che viaggia su quei binari sarebbero quelle del Codice della Strada e non quelle ferroviarie. Ciò, per di più, garantirebbe una più agevole "ricucitura" tra le due parti del quartiere, anche nel senso già previsto dal PUC vigente che, ai confini di esse, colloca aree di nuova espansione (C3b). A questo proposito, sarà bene tenere presente che i lembi estremi del profilo urbanizzato di ciascuna delle parti distano in media 250 metri rispetto al punto in cui passa la ferrovia.

La proposta, per la seconda parte del tracciato, come la delibera del Consiglio comunale, prevede di non realizzare alcun cavalcavia, ma di collocare il binario al centro della ex 131, percorrendola fino all'abitato di Li Punti, per 1.910 metri. Se vi fossero dubbi per il fatto che la metrotramvia si troverebbe a circolare su una strada come quella, bisogna riconoscere che sono maturi i tempi (già da un bel pezzo) perché essa diventi effettivamente una strada urbana, passando al Comune di Sassari. Del resto, le rotaie del tram si trovano su strade di alto prestigio e molto trafficate in grandi capitali europee, quali Parigi e Berlino, o in città d'arte come Firenze. Sarebbe una grande occasione di riqualificazione e di rilancio per un quartiere che, a differenza di altri, mostra segni di vivacità e che non può essere sacrificato da una strada che non è più idonea allo scorrimento veloce, ma che può essere ripensata e riorganizzata come un grande viale cittadino. [*Vedi Tavola 3 – Tracciato verde*]

A prescindere da ogni altra considerazione, i vantaggi della proposta che i sottoscritti sottopongono all'attenzione del Consiglio Comunale stanno soprattutto nei notevoli risparmi che essa prospetta e che si possono facilmente quantificare [*Vedi Tavola 4*]. Si tratta, con un calcolo prudenziale, di 14.892.800 Euro, ossia il 41,37% in meno del costo calcolato da ARST per la propria proposta.. Così diverrebbero possibili non solo la realizzazione delle opere del II e del III lotto, ma anche ulteriori interventi, i quali potrebbero andare nel senso di trasformare il sistema di trasporto pubblico di Area vasta, che è poi, com'è stato già notato, un modo per rispondere alla crisi che colpisce il Nord Ovest dell'Isola. In particolare, considerando che l'elettrificazione della Sassari Sorso è stata finanziata con altri fondi, sempre che nel frattempo non siano stati destinati ad altro, come succede con eccessiva frequenza per i finanziamenti destinati a Sassari per il comparto trasporti, (nel qual caso la protesta di Sassari e dell'intera rete metropolitana dovrebbe farsi sentire assai forte) la somma risparmiata, nella sua interezza, dovrebbe essere utilizzata per connettere la linea per Sorso con il ramo urbano della linea per Tempio, secondo il tracciato previsto dal bando di gara del I lotto funzionale, il cui progetto definitivo, pagato e in possesso della stazione appaltante FdS/ARST prevedeva l'elettrificazione fino a via Pirandello.

7. **ATTIDIPROGRAMMAZIONE.**

Come prima è stato detto, il Comune di Sassari approva il PUM in via definitiva nel luglio 2009. Da tempo si interessava della materia, perciò decide di conferire l'incarico per la stesura del PUM a un professionista, il quale consegna tutti gli elaborati che lo compongono nel luglio del 2007. I documenti con le ipotesi della programmazione della mobilità vengono portati in discussione presso i Comuni che fanno parte del territorio oggetto del Piano strategico intercomunale, dato che il PUM del Comune di Sassari è esteso a tutti i Comuni dell'Area Vasta. Tuttavia, soltanto alla fine dell'anno successivo la Giunta comunale di Sassari, con delibera 10 dicembre 2008, n. 454, unanime decide di adottare il PUM, mentre bisogna attendere il 16 luglio 2009 perché il Piano venga approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale.

Il PUM recepisce pienamente, per quanto attiene funzione e profili della metropolitana di superficie, le linee più volte ribadite dalla programmazione regionale, linee che, peraltro, si erano affermate a Sassari, come s'è visto, fin da quel Progetto Generale che è entrato a far parte dei programmi europei (POP 1994/1999). In particolare, giova ripeterlo, il PUM prevede la realizzazione di una **Rete Tramviaria Territoriale**, la quale si fonda sulla elettrificazione e la trasformazione in tramvia del ramo urbano della Sassari - Tempio, sulla elettrificazione e trasformazione in tramvia della Sassari - Sorso e il collegamento tramviario tra Sassari e l'aeroporto di Fertilia. Esso, come ben si vede, riguarda direttamente la realizzazione del II e III lotto della metropolitana leggera, giacché il tracciato che va da via Donizetti a Sant'Orsola e Li Punti ha un andamento, se commisurato alle previsioni del PUM, mentre ne assume uno del tutto diverso, se tali presupposti cambiano. Perciò, la discussione sulla variante al PUC approvata dal CC con la delibera in oggetto riguarda solo apparentemente l'ultima parte del tracciato della metropolitana per Li Punti; a ben vedere, essa deve sciogliere una contraddizione di fondo esistente tra due atti di programmazione approvati dal Consiglio Comunale. Infatti, il 16 luglio 2009, il CC. approvava il PUM, con la previsione di tramviarizzare le ferrovie ex FdS convergenti su Sassari, e il 21 di quello stesso luglio approvava il PUC che, prevedendo un tracciato che scavalca la Sassari - Sorso, mantiene a quella linee lo status di ferrovia, con tutti i vincoli connessi. Forse la contraddizione, malgrado la così stretta vicinanza temporale fra i due atti, non fu avvertita, forse fu sottovalutata o, più probabilmente, si può esser pensato che, dovendo il PUC essere sottoposto al controllo regionale per la verifica di coerenza con gli strumenti sovraordinati, rimanesse tutto il tempo per intervenire su questo punto, liberandosi al momento di una questione spinosa. Comunque, che vi fosse una qualche consapevolezza della contraddizione tra i due strumenti è certificato dal fatto che, al momento dell'adozione del PUM in via provvisoria (10 dicembre 2008), la Giunta faceva riserva di "*descrivere e verificare le correlazioni tra PUC e PUM nella fase di stesura finale di quest'ultimo*", come si legge nell'allegato alla delibera GM 454/2008, p. 2. Sta di fatto che tale verifica mancò del tutto, ma ora si è giunti ad un punto in cui essa non è più rinviabile. A questo proposito, val la pena di riflettere

sul fatto che la tesi, secondo la quale l'approvazione definitiva del PUC nel 2014 varrebbe a sanare ogni contraddizione, lasciando in piedi soltanto quanto contenuto nel PUC, non è sostenibile, sia per la qualificazione di atto generale di programmazione che la legge riconosce al PUM (uguale riconoscimento viene anche dalla stessa Giunta con l'atto allegato alla delibera di adozione del 10 dicembre 2008), sia perché, ove venisse eliminato un aspetto essenziale della programmazione sulla mobilità, tutto il Piano verrebbe inficiato senza alternative e, dunque, sarebbe come se non vi fosse più il PUM, ciò che costituirebbe un risultato aberrante, tanto più in quanto privo di qualsiasi motivazione, sia infine perché, essendo il PUM Piano di Area Vasta, che statuisce anche per i Comuni compresi nel territorio oggetto del Piano Strategico Intercomunale, non è possibile vanificare quello strumento con un atto che può far valere le proprie statuizioni solo nell'ambito comunale. Bisogna anche considerare un ulteriore possibile risvolto: se è vero che quanto previsto dal PUC non risponde ai criteri della programmazione regionale in materia di mobilità, l'erogazione di fondi per opere connesse a tale materia (metropolitana di superficie, innanzitutto) rischierebbe di esser messa in discussione dal Responsabile di Misura, il quale ha lo specifico compito di vigilare che i finanziamenti siano utilizzati per gli scopi per i quali sono stati assegnati. Del resto, il programmatore regionale, come prima s'è visto, ha invitato chi ha le chiavi della programmazione urbanistica, ossia i Comuni, ad osservare criteri di coerenza con i capisaldi della programmazione in materia di mobilità. Tale invito alla coordinazione degli strumenti programmatici non è stato davvero accolto dal PUC di Sassari.

In ogni caso, ad essere compromesso, sarebbe il disegno della **Rete Tramviaria Territoriale**, esito sciagurato, che costerebbe caro ad una città già in crisi. I sottoscritti chiedono che tale esito venga accuratamente scongiurato.

Si deve rilevare che anche la Regione, a cui la versione definitiva del PUC è stata inviata, per la verifica di coerenza con gli strumenti sovraordinati, non rileva che quanto inserito nel PUC al suo esame, a proposito della metropolitana di superficie, è incoerente non solo rispetto al PUM per l'Area vasta di Sassari, ma anche con riferimento a quanto enunciato nei documenti della Programmazione regionale (PRS e PRT) in materia di trasformazione in tramvia dei tronchi ferroviari che convergono su Cagliari e Sassari.

Si innesta in questa vicenda una questione, assai delicata, che non può essere passata sotto silenzio.

Chi facesse domanda di accesso agli atti per conoscere precisamente il contenuto della pratica relativa al PUM e alla sua approvazione da parte del Consiglio comunale, troverebbe che le carte non riportano i tracciati così come erano stati disegnati dal programma. Le carte, peraltro, non sono quelle originali e non recano né timbro, né firma del progettista. Sembrerebbero invece riportare, con il timbro del Consiglio comunale, solo il tracciato proposto da ARST. Il fatto, come ben si capisce, è inquietante perché da adito a pensare che qualche irregolarità sia intervenuta a modificare lo stato della pratica, che nella completezza dei suoi elaborati, ai quali peraltro la relazione tecnica che li accompagna fa costante riferimento, è stata

esaminata dalle Commissioni e dal Consiglio, così come completa è stata trasmessa, dopo l'approvazione, alla Sovrintendenza.

L'allarme che tali notizie possono indurre esige che la questione venga chiarita in maniera inequivocabile: chi ha il potere di farlo trovi una spiegazione e provveda alla ricostituzione della pratica nella sua integrità, non essendo possibile che un atto di quella importanza resti privo di elementi essenziali, per la dignità stessa dell'Amministrazione della città, a cui tutti teniamo,

8. Conclusioni.

Alla fine di questa osservazione, i sottoscritti chiedono che il Consiglio Comunale prenda in considerazione le argomentazioni addotte e voglia pronunciarsi sui seguenti punti:

- 1) conferma della previsione di un trasporto pubblico di Area vasta, fondato sulla Rete Tramviaria Territoriale, come programmata dal PUM, nella considerazione che costituisce lo strumento più idoneo per affrontare i gravi problemi connessi alla mobilità in quest'Area e che, pertanto, deve essere esclusa ogni ipotesi di abbandono o indebolimento di tale strumento;
- 2) conferma, altresì, della volontà di trasformare in tramvia i rami ferroviari ex FdS che attraversano la città, e che, perciò, si deve procedere alla loro elettrificazione;
- 3) che tali misure consentono di abbattere i vincoli derivanti dagli attraversamenti ferroviari, favorendo così una più facile integrazione fra quartieri;
- 4) necessità prioritaria di elettrificare la linea Sassari Sorso, misura non solo particolarmente funzionale allo sviluppo della metropolitana leggera, ma indispensabile tassello della **Rete Tramviaria Territoriale**, giacché il polo urbano Sorso - Sennori diverrebbe un centro di interscambio modale, il quale consentirebbe un accesso comodo, economico e veloce al capoluogo per gli utenti provenienti dalla fascia dei Comuni situati ad Est di esso, sia che utilizzino il mezzo privato, sia che si servano del mezzo pubblico su gomma, contribuendo ad alleggerire il carico di traffico urbano; si ricorda, a tal proposito che la linea Sassari - Sorso, dopo le ristrutturazioni eseguite, misura, da stazione a stazione, 10 Km e si qualifica come molto competitiva rispetto ad altre modalità di trasporto quanto a tempi di percorrenza (10-12 minuti); il breve percorso, peraltro, verrebbe compiuto con materiale rotabile moderno e confortevole dunque attrattivo per l'utenza;
- 5) valorizzazione del fatto che l'utenza che si raccoglierebbe nel polo urbano Sorso - Sennori sarebbe messa in condizione di accedere con una sola modalità di trasporto direttamente al centro cittadino e ai servizi rari e che tale circostanza si tradurrebbe in un contributo al rilancio di cui il centro storico ha bisogno;
- 6) variazione del tracciato introdotto dal PUC del tratto via Donizetti - Sant'Orsola - Li Punti nel senso indicato dai sottoscritti, senso coerente con il PUM e con i criteri indicati da tutti gli Enti che si sono occupati della mobilità dell'Area vasta di Sassari, sopprimendo opere inutili e costose; [*Vedi Tavola 5 – Tracciato verde*]

7) utilizzazione dei risparmi che sarebbero conseguibili con tale modifica, per connettere la chiusura ad anello della linea per Sorso con il tratto urbano di quella per Tempio, secondo il progetto definitivo del I lotto funzionale, progetto, già pagato e nella disponibilità della stazione appaltante FdS/ARST, che prevedeva la estensione della linea fino a via Pirandello, con la acquisizione del rilevante bacino d'utenza potenziale di cui si è detto;

I sottoscritti aggiungono che le modifiche del tracciato nel senso proposto

a) favoriscono la tanto attesa ricucitura del quartiere Sant'Orsola tra Nord e Sud, anche facilitando la più facile utilizzazione delle aree di nuova espansione (C3b) previste tra le due parti dal PUC, dato il venir meno dei vincoli a seguito della trasformazione della linea in tramvia;

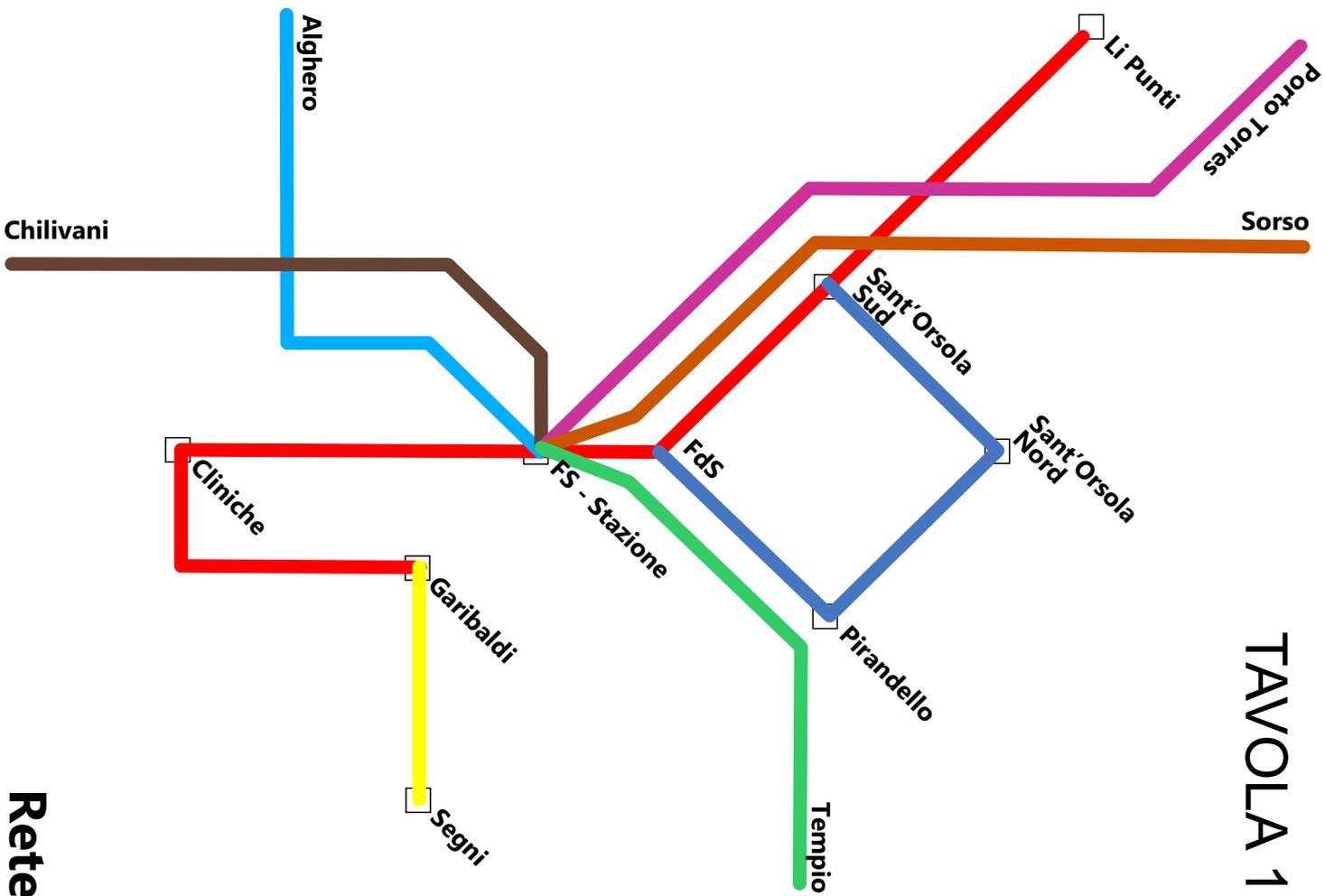
b) consentirebbe, stante la sua lunghezza significativamente minore un risparmio dei tempi di percorrenza e dunque maggiore frequenza, oltre che risparmio nei costi di gestione.

I sottoscritti si augurano, nell'interesse della città, di poter ottenere dal Consiglio Comunale una risposta positiva. Essa sarebbe la conferma di un criterio avanzato per affrontare il problema della mobilità sostenibile, che ha contraddistinto la città da quasi 30 anni. Sarebbe certamente un peccato se, proprio nel momento in cui si avvicinano a maturazione i frutti di quella cultura informata ed accorta, Sassari, senza alcuna ragione plausibile, cambiasse avviso, sprecando tempo, risorse e occasioni di crescita difficilmente recuperabili.

Il compito del capoluogo non è certo quello di mettere nel nulla le linee di una programmazione universalmente condivisa; quel compito consiste nel rappresentare per le comunità dei territori un punto di riferimento, strada che Sassari ha bisogno di percorrere, anche per ritrovare, rispetto a tale ruolo, funzioni che la lunga crisi ha contribuito a indebolire; si eviti di aggiungere decisioni sbagliate e immotivate

Sassari 24/11/2018 .

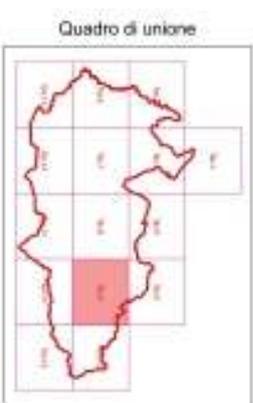
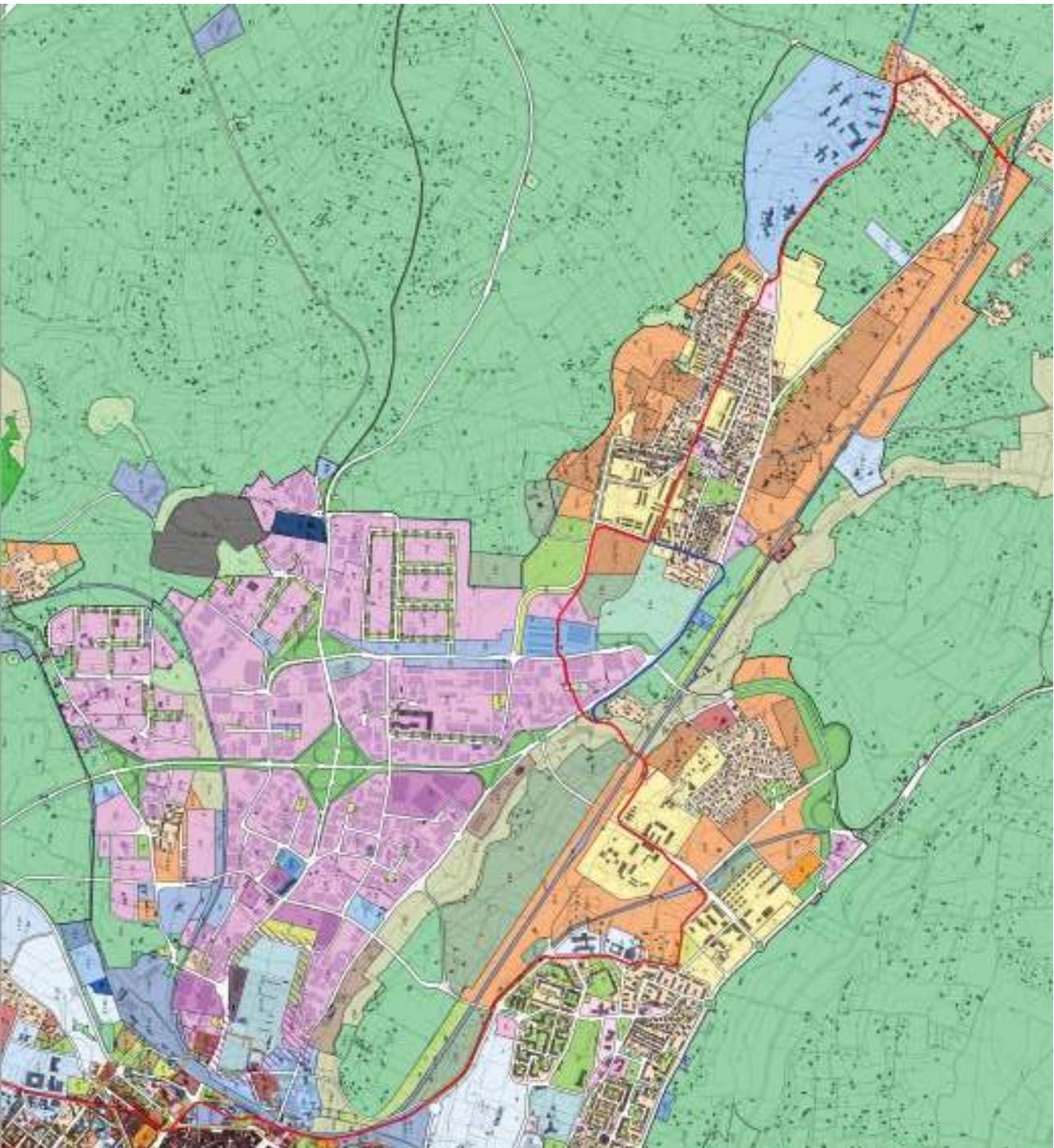
TAVOLA 1



- Linea 1
- Linea 2
- Linea 3
- Linea Sassari - Sorso
- Linea Sassari - Chilivani
- Linea Sassari - Porto Torres
- Linea Sassari - Tempio

Rete metropolitana di Sassari

TAVOLA 2



Comune di Sassari
Piano Urbanistico Comunale



5. Carta di riferimento alla
Società Urbana

5.6 Pianificazione urbanistica di progetto
dell'ambito extrarubiano

Tav. 5.6.9 IN VARIANTE

luglio 2018

Scala 1:10000

Opera Urbanistica di Sassari
R.C. 01/2018/0000000

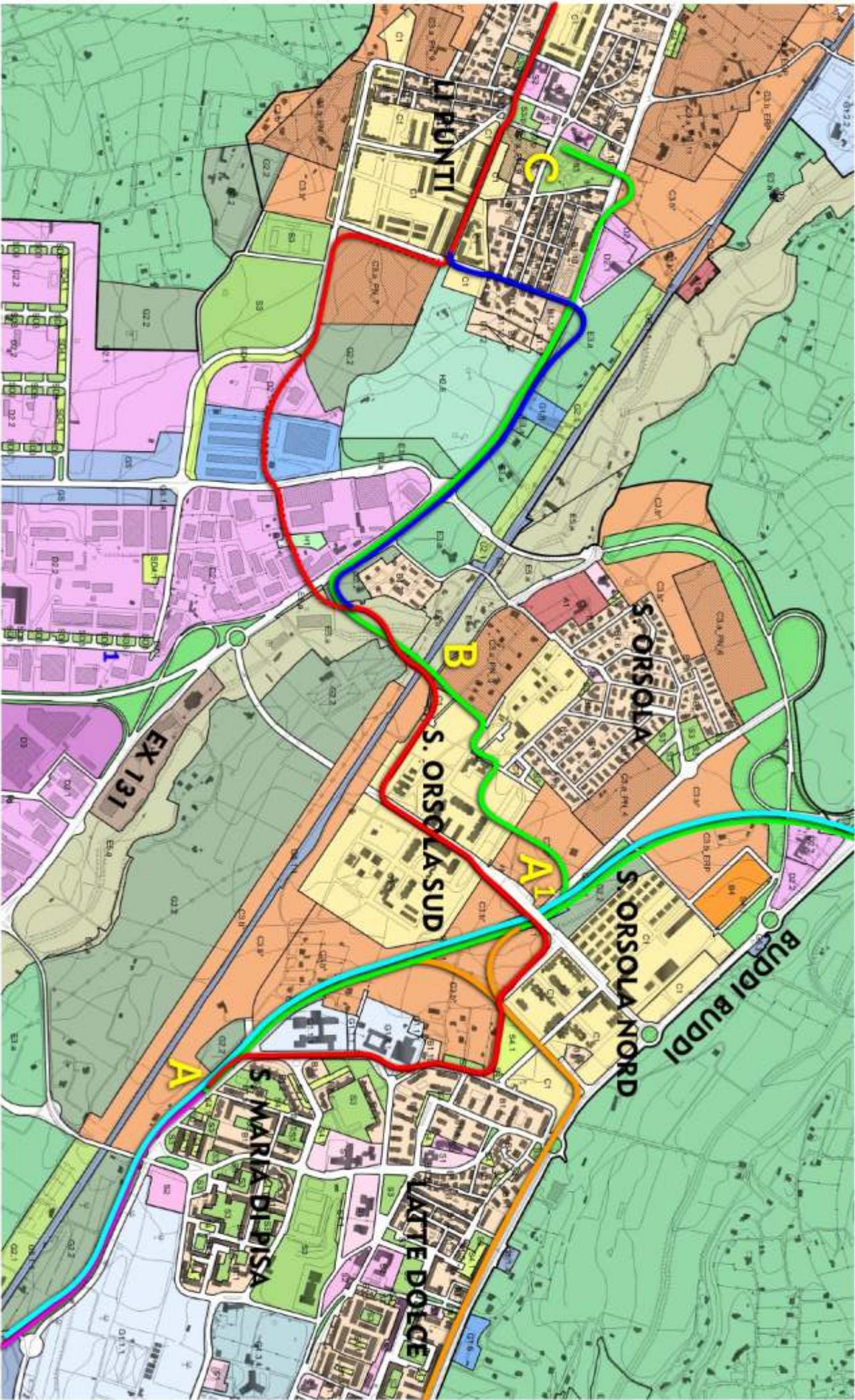


TAVOLA 3

TAVOLA 4

Tram - progetto **ARST**

da S.M.di Pisa a Li Punti	m. 4.366	€ 36.000.000
Tram - progetto ARST - Variante Comune		
da S.M.di Pisa a S.Orsola Sud	m. 2.086	€ 17.200.000
da S.Orsola Sud a Li Punti	m. 2.280	€ 18.800.000
	m. 4.366	€ 36.000.000

Tram - Progetto **Alternativo**

da S.Orsola Nord a S.Orsola Sud	m. 650	€ 5.360.000
da S.Orsola Sud a Li Punti	m. 1.910	€ 15.750.000
	m. 2.560	€ 21.110.000

Delta tra i due progetti **€ 14.890.000**

Eletrificazione della Sassari Sorso € 8.000.000

Prosecuzione anello verso via Pirandello € 6.890.000

TAVOLA 5

