



Intervista a Carlo Mannoni,

Assessore ai Lavori pubblici della Regione Sardegna

Qual è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

Il sistema Sardegna si caratterizza per una sostanziale carenza quantitativa e qualitativa di infrastrutture per i collegamenti interni alla regione, con uno dei più bassi indici di accessibilità a livello nazionale determinato dallo scarso sviluppo delle reti viarie e ferroviarie. La debolezza della rete viaria è ascrivibile alla bassa incidenza delle strade provinciali (- 40 per cento della media nazionale) e statali (-32 per cento), all'assenza di un sistema autostradale, alla scarsa accessibilità di alcuni territori. Analoga debolezza caratterizza la rete ferroviaria, ultima tra le regioni italiane per estensione (18m/kmq rispetto ai 55 della media nazionale), con la quota più bassa di rete a binario doppio (silo il 4 per cento) e non elettrificata.

Per affrontare queste carenze intendiamo smobilizzare le risorse assegnate da anni alla viabilità statale e rimaste inutilizzate; per questo il Presidente della Giunta regionale si appresta a sottoscrivere l'aggiornamento dell'Intesa quadro Stato-Regione dell'ottobre 2002, attraverso la quale, anche con il rafforzamento operativo dell'Anas in Sardegna, verranno accelerate le procedure di spesa dei fondi della Legge Obiettivo, con una più attenta pianificazione delle risorse destinate al completamento della Statale 131 Carlo Felice, alla razionalizzazione dei processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari, al completamento e adeguamento delle reti stradali del centro nord Sardegna, come il collegamento della 131 con le principali strade statali e provinciali dell'area urbana di Nuoro, l'adeguamento del tracciato Olbia-Arzachena, la realizzazione della circonvallazione di Olbia e gli allacciamenti con il porto e l'aeroporto di questa città.

Quanto alla rete ferroviaria, si punta ad avviare il progetto di rinnovo, in particolare nel tratto a nord di Oristano, di cui si prevede di realizzare la progettazione preliminare entro il 2005, per dare un'alternativa valida alla Statale 131 per il collegamento tra le città di Cagliari e Sassari e Olbia.

Quali sono gli ostacoli alla realizzazione delle opere?

Nonostante la gravità delle condizioni della circolazione e l'ingente copertura finanziaria disponibile, abbiamo avvertito da subito le difficoltà a spendere le risorse in tempi brevi, e ciò essenzialmente per l'estrema incertezza che caratterizza le procedure di spesa proprie del settore.

E' pertanto prioritario riportare a efficienza l'intero sistema, anche attraverso opportuni aggiornamenti programmatici e, ove si rilevi la non fattibilità di interventi già dotati di copertura finanziaria, dando priorità ad altri immediatamente cantierabili. A ciò intendiamo pervenire attraverso una rafforzata presenza della Regione nel settore della viabilità, con un'azione di coordinamento e vigilanza sugli attori che interagiscono nell'attuazione dei programmi.

Si interverrà presso il Governo nazionale e l'Anas per pervenire a un miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema e in particolare a una riduzione dei tempi.



La nuova intesa Stato-Regione già prevede che la stazione appaltante di tutte le opere di viabilità statale in Sardegna abbia sede presso il Compartimento regionale Anas e non in quella centrale, a Roma, ma si richiede anche un maggiore impegno sul versante delle progettazioni - sia come attività diretta che di controllo - che rappre-

sentano il punto più critico del sistema.

Analoghe misure di accelerazione adotteremo per il completamento della rete viaria regionale e provinciale, attraverso un sistema di programmazione che guardi alla domanda di accessibilità territoriale delle aree interne. A tale riguardo occorrerà riconsiderare criticamente alcune scelte effettuate nella scorsa legislatura, che hanno privilegiato la realizzazione di nuovi tracciati a pesante impatto ambientale, peraltro non ricompresi dal Piano regionale dei trasporti e comunque privi dei necessari studi di fattibilità.

Come giudica la situazione e i progetti per il riassetto delle reti idriche sarde?

Il sistema di approvvigionamento idrico della Sardegna ha manifestato negli ultimi decenni un basso livello di affidabilità, mostrando la sua inadeguatezza a seguito delle fluttuazioni climatiche degli ultimi due decenni. La vulnerabilità del sistema di accumulo e di vettoriamento non ha consentito una razionale programmazione pluriennale della risorsa idrica, esponendo il territorio a gravi situazioni di emergenza. Riteniamo prioritario informare la nostra attività ai principi della gestione integrata dell'acqua, come strategia in grado di salvaguardare la risorsa idrica per le prossime generazioni, in una visione d'insieme delle relazioni tra ambiente e società. E' un importante cambio di mentalità per pervenire a un modello di gestione orientato alla politica di contenimento della domanda, attraverso l'uso di strumenti tecnici (sistemi d'irrigazione più efficienti, culture meno idroesigenti, irrigazione nei cicli stagionali più favorevoli e dei suoli più fertili, recupero delle risorse non convenzionali, come il riutilizzo delle acque reflue e di quelle con differenti requisiti qualitativi), economici (tariffe, sia per unità consumata sia con sistemi volumetrici crescenti, in grado di indurre una riduzione dei consumi), culturali (educazione e informazione del pubblico) e legali.

Dal punto di vista infrastrutturale si sottolinea il buon livello di attuazione del Piano operativo triennale del Piano d'Ambito della Sardegna, finanziato con fondi comunitari, statali e regionali che ha il maggior grado di avanzamento fra tutte le regioni dell'Obiettivo 1. Per il sistema di approvvigionamento idrico multisettoriale si intende sviluppare un programma di interventi per salvaguardare il patrimonio storico di infrastrutture idrauliche esistenti, con lavori di manutenzione straordinaria che provvedano al risanamento e al riassetto funzionale delle opere per ridurre le perdite e per razionalizzare.