

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 29 settembre 2020.

Approvazione del progetto definitivo del lotto 1 e del lotto 4 della S.S. n. 291 «della Nurra» - Programma delle infrastrutture strategiche legge n. 443/2001 (legge obiettivo) - (CUP F11B05000490001). (Delibera n. 53/2020).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE o Comitato, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso CIPE;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che all'art. 1, comma 5, istituisce presso il CIPE il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità», e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive», ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS, che include, nell'allegato 1, nell'ambito degli interventi relativi alla «Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna», l'itinerario «Sassari-Alghero» e nell'allegato 2, nell'ambito degli «Interventi strategici di preminente interesse nazionale» articolati per regioni, le Province autonome di Trento e Bolzano e per macro-tipologie, il «Completamento dell'adeguamento della nuova strada statale n. 291 Sassari-Olmedo-aero-

porto di Alghero e allacci», di seguito S.S. n. 291 «della Nurra»;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. La delibera 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. La legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. La legge 13 agosto 2010, n. 136, e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. La legge 11 settembre 2020, n. 120, di conversione, con modificazioni del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione», (c.d. decreto semplificazioni), e, in particolare l'art. 41, comma 1, di quest'ultimo;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive n. 2004/17/CE e n. 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante: «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. L'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge



11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: «Codice dei contratti pubblici»;

2. La delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che aggiorna — ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 — le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 - avanzamento Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito della Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna, l'infrastruttura «S.S. n. 291 della Nurra» articolata in quattro interventi, coincidenti con i lotti da 1 a 4;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto alle Direzioni generali dei Dipartimenti competenti per materia, alle quali è stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

1. L'art. 200, comma 3, il quale prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo. All'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione, di seguito DPP, di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. L'art. 201, comma 9, il quale prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione

ne e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. L'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, di seguito CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

4. L'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il MIT provvede, tra l'altro, alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo a questo stesso Comitato le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

5. L'art. 214, comma 11, il quale prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

6. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

6.1. Lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

6.2. Per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

6.3. Le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Visto il vigente Contratto di programma 2016-2020 tra MIT e ANAS S.p.a., di seguito CdPANAS, sul quale que-



sto Comitato si è espresso con la delibera 7 agosto 2017, n. 65, e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ha emanato il decreto di approvazione del 27 dicembre 2017, n. 588, registrato il 29 dicembre 2017 dalla Corte dei conti con provvedimento n. 1-4640;

Visto il successivo aggiornamento 2018-2019 del CdP ANAS, approvato con la delibera di questo Comitato n. 36 del 24 luglio 2019, il cui *iter* di perfezionamento è ancora in corso;

Considerato che nella seduta del CIPE del 1° maggio 2016 è stato presentato un primo progetto definitivo della S.S. n. 291 della «Nurra», lungamente discusso, sussistendo i pareri negativi espressi dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di seguito MATTM, e dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, di seguito MiBACT, e, pertanto, ne è stato proposto il rinvio a nuova istruttoria;

Considerato che ANAS ha sviluppato ed elaborato un nuovo progetto definitivo per superare i pareri negativi espressi dal MATTM e dal MiBACT, come sopra citato, arrivando ad una nuova versione progettuale l'8 marzo 2018;

Preso atto che anche su tale progetto sono emersi dissensi del MATTM e del MiBACT, benché il progetto sia stato rinnovato e presenti molte novità rispetto al progetto presentato al CIPE il 1° maggio 2016;

Preso atto dell'informativa resa dal MIT nella seduta di questo Comitato del 25 giugno 2020, trasmessa con nota MIT-GAB prot. n. 24681, del 15 giugno 2020, relativamente al contrasto tra amministrazioni e, in particolare, per quanto espresso dal MiBACT e dal MATTM, i cui pareri restano sostanzialmente negativi, per effetto di quanto espresso nel parere della CT-VIA n. 3074 del 5 luglio 2019, che sebbene abbia considerato compatibile dal punto di vista ambientale la realizzazione della S.S. n. 291 «della Nurra», secondo il MIT le prescrizioni imposte si configurano, in realtà, come una vera e propria riprogettazione dell'intero intervento;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri 29 luglio 2020, emessa ai sensi dell'art. 5, comma 2, lettera c-bis) della legge n. 400 del 1988, con la quale, a firma del Presidente del Consiglio dei ministri, sulla base dell'istruttoria condotta ai sensi dell'art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, dal MIT sull'intervento della S.S. n. 291 «della Nurra» - lotto 1 e lotto 4, si è deciso di «superare il dissenso espresso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, e di consentire il proseguimento del procedimento relativo al progetto definitivo a quattro corsie (due per ogni senso di marcia)» sulla S.S. n. 291 «della Nurra» - lotto 1 e lotto 4 «come proposto da ANAS S.p.a. nel 2018»;

Vista la nota 23 settembre 2020, n. 37204, con la quale il MIT - Ufficio di Gabinetto ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato della proposta di approvazione del progetto de-

finitivo della S.S. n. 291 «della Nurra» - lavori di costruzione del completamento del lotto n. 1 - da Alghero ad Olmedo, in località bivio cantoniera di Rudas presso svincolo di Mamuntanas - e del lotto n. 4 - tra bivio Olmedo e l'aeroporto di Alghero Fertilia (bretella per l'aeroporto), trasmettendo la relativa documentazione istruttoria predisposta dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, di seguito DG strade, dello stesso Ministero;

Visto il messaggio di posta elettronica del 23 settembre 2020, acquisito con protocollo DIPE n. 5157, con la quale la DG strade ha trasmesso alcuni elaborati progettuali di particolare rilevanza per l'istruttoria, erroneamente non trasmessi via pec con la nota 23 settembre 2019, n. 37204, sopra citata;

Vista la nota 23 settembre 2020, n. 9190, con la quale la DG strade ha trasmesso documentazione integrativa;

Vista la nota 25 settembre 2020, n. 9289, con la quale la DG strade ha fornito chiarimenti in merito agli esiti della riunione preparatoria di questo Comitato del 24 settembre 2020;

Vista la nota 29 settembre 2020, n. 9325, con la quale la DG strade ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e, in particolare, che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. Il progetto definitivo dei lotti 1 e 4 in esame costituisce il completamento della realizzazione della nuova S.S. n. 291 - che rappresenta rispetto alla strada statale esistente un «collegamento veloce tra Sassari e Alghero, e l'aeroporto di Fertilia», posto che il tratto tra Sassari e bivio Olmedo della nuova S.S. n. 291 è già in esercizio;

2. Il progetto originario di tale nuovo «collegamento veloce tra Sassari ed Alghero, e l'aeroporto di Fertilia», redatto da ANAS S.p.a. prevedeva una suddivisione in quattro lotti con l'aggiunta di collegamenti per l'accesso a tutta la viabilità minore:

2.1. Lotto 1 (in approvazione): Alghero - bivio cantoniera di Rudas presso svincolo di Mamuntanas;

2.2. Lotto 2 (in esercizio): bivio cantoniera di Rudas presso svincolo di Mamuntanas - bivio Olmedo;

2.3. Lotto 3 (in esercizio): bivio Olmedo - svincolo per Sassari S.S. n. 291;

2.4. Lotto 4 (in approvazione): bivio Olmedo - svincolo S.P. n. 42, direzione aeroporto di Fertilia;

3. Per il progetto della nuova S.S. n. 291 - «collegamento veloce tra Sassari e Alghero, e l'aeroporto di Fertilia», di seguito S.S. n. 291 «della Nurra», è stata attivata nel 2001 la procedura di valutazione di impatto ambientale, di seguito VIA, conclusasi con il provvedimento di VIA, 19 marzo 2003, n. 304, positivo con prescrizioni;

4. L'intesa per la localizzazione e la realizzazione dell'opera è stata perfezionata con successivo provvedimento del MIT 20 dicembre 2005, n. 12665 - Servizio integrato per le infrastrutture e i trasporti per il Lazio,



l'Abruzzo e la Sardegna, il quale ha anche autorizzato il progetto definitivo con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

5. In seguito, mentre la parte della tratta identificata con i lotti 2 e 3 (bivio Olmedo - Sassari) è stata oggetto di appalto, costruzione e aperta all'esercizio, la progettazione dei lotti 1 (completamento della penetrazione di Alghero) e 4 (bretella di collegamento con l'aeroporto di Fertilia), è stata sospesa a seguito delle prescrizioni rese in Conferenza di servizi che hanno richiesto un adeguamento del progetto;

6. Per i suddetti lotti 1 e 4 la progettazione è stata ripresa nel periodo 2014-2015;

7. L'intervento del solo lotto 1 è stato nel frattempo inserito nel Contratto di programma tra MIT e ANAS S.p.a. - annualità 2015, con una copertura finanziaria di 125 milioni di euro complessivi;

8. Il 7 luglio 2015 è stato riavviato l'iter autorizzativo del lotto 1, secondo le procedure della legge obiettivo e ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006;

9. Il 25 agosto 2015 si è tenuta la conferenza di servizi, in esito alla quale si sono registrati i pareri negativi del MiBACT - Direzione generale belle arti e paesaggio, e del MATTM, tramite il parere, della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, di seguito CT-VIA, 6 novembre 2015, n. 1912;

10. Nel mese di novembre 2015, con parere n. 50, anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di seguito CSLP, ha ritenuto che quel progetto dovesse essere rivisto, modificato ed integrato;

11. Alla luce dei succitati pareri ed a seguito della riunione del CIPE 1° maggio 2016 nel quale questo Comitato ha preso atto della situazione senza addivenire ad alcuna delibera, il MIT ha proposto il rinvio a nuova istruttoria del progetto della S.S. n. 291 «della Nurra» precisando, tra l'altro, che «i pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, risultano non favorevoli al progetto base presentato e neppure riconducibili ad una ben definita e circostanziata soluzione alternativa, sia da un punto di vista ambientale e localizzativo ma anche funzionale e trasportistico, che consenta la proposta di disposizione di variante»;

12. In esito al suddetto rinvio, con nota 9 maggio 2016, n. 2320, il Dipartimento per la programmazione economica e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, ha indicato, su proposta del MIT, le seguenti condizioni cui il nuovo progetto avrebbe dovuto rispondere:

12.1. Individuare una soluzione progettuale che, realizzando il completamento del collegamento Sassari-Alghero, «comporti il minor impatto ambientale e paesaggistico e privilegi l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture stradali esistenti, in relazione alla necessità di un minor consumo di suolo»;

12.2. Includere nel progetto, «nei limiti di spesa del finanziamento assentito di 125 milioni di euro, anche

la realizzazione del collegamento con l'aeroporto di Alghero-Fertilia, attraverso l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture stradali esistenti»;

12.3. Sviluppare la nuova soluzione progettuale «nel rispetto del completamento omogeneo del lotto 1, da un punto di vista del mantenimento delle caratteristiche geometriche coerenti con quelle dei lotti 2 e 3»;

13. ANAS S.p.a. ha proceduto ad aggiornare il progetto definitivo del lotto 1 e ad elaborare una nuova soluzione per il lotto 4 (di minor impatto sul pregiato tessuto agricolo rispetto alla soluzione del progetto 2003);

14. Il progetto definitivo del lotto 1 e del lotto 4 aggiornato, con il relativo studio di impatto ambientale, è stato approvato in linea tecnica dal consiglio di amministrazione di ANAS S.p.a. nel mese di dicembre 2017, e trasmesso al CSLP il 21 dicembre 2017;

15. La nuova soluzione proposta comprende:

15.1. Lotto 1 - realizzazione di:

15.1.1. Una strada *extraurbana* principale di categoria B ai sensi del decreto ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792 e successive modificazioni (due corsie per senso di marcia);

15.1.2. Un tronco di viabilità urbana di scorrimento veloce per la circonvallazione di Alghero;

15.1.3. Un tronco di raccordo tra i tratti precedenti della medesima circonvallazione, comprendente lo svincolo di Alghero;

15.2. Lotto 4 - nuova strada *extraurbana* secondaria di categoria C1 del decreto ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792 (una corsia per senso di marcia), che prevede una bretella di allaccio con intersezione a rotatoria sulla S.P. n. 42 da cui si raggiunge mediante l'esistente viabilità l'aeroporto di Fertilia;

16. Il progetto prevede inoltre viabilità locali per ricollegare proprietà private o terreni interrotti dall'inserimento della nuova infrastruttura o per ricollegare viabilità esistenti, interrotte dall'inserimento della nuova strada, viadotti, gallerie artificiali, di cui una ferroviaria, sottovia stradale per il mantenimento o il ripristino di continuità delle viabilità locali o poderali interferite dal progetto, attraversamenti idraulici e faunistici, sottopassi pedonali, opere di sostegno;

17. La procedura di approvazione relativa al progetto definitivo del lotto 1 e del lotto 4 della S.S. n. 291 «della Nurra» è stata riavviata da ANAS S.p.a. che, con nota 8 marzo 2018, n. 125764, ha trasmesso al MIT e alle altre amministrazioni ed enti interessati istanza per l'avvio della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 216, comma 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e degli articoli 165 e 183 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

18. Il costo del progetto definitivo sottoposto alla procedura di approvazione di cui sopra è pari a 136.962.329,82 euro, ed includeva i lotti 1 e 4;

19. Le pubblicazioni dell'avviso di avvio del procedimento sono state effettuate il 14 marzo 2018 sul quotidiano a tiratura nazionale «Il Giornale» e sul quotidiano



a tiratura regionale «La Nuova Sardegna», mentre tutti gli atti relativi al progetto definitivo sono stati pubblicati sui siti web della Regione Sardegna, del MATTM e di ANAS S.p.a. e sull'albo pretorio del Comune di Alghero;

20. Il 22 marzo 2018, con parere n. 6, il CSLP si è espresso positivamente sul progetto «sulla base delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni» riportate nel corpo del parere medesimo;

21. Con nota 7 maggio 2018, n. 17768, la Regione Sardegna - Assessorato degli enti locali, finanze ed urbanistica ha formulato parere favorevole sull'intervento, relativamente alla sua compatibilità urbanistica, paesaggistica e storico-culturale;

22. Con delibera di giunta regionale n. 44/32 del 5 settembre 2018 la Regione Sardegna ha espresso parere favorevole sulla localizzazione dell'opera, sentiti i comuni interessati;

23. La CT-VIA del MATTM, con parere 5 luglio 2019, n. 3074, si è espressa sulla compatibilità ambientale dell'intervento, formulando tuttavia prescrizioni da ottemperare in sede di progettazione esecutiva, tra le quali:

23.1. La realizzazione del lotto 1 in classe C1+D di cui al decreto ministeriale 5 novembre 2001;

23.2. L'adeguamento della sezione iniziale della strada, a partire dallo svincolo di Mamuntanas;

23.3. La diversa progettazione della sezione terminale del lotto 1 in classe C1 con attraversamento in galleria del Monte Agnese;

23.4. Il ridimensionamento e la riprogettazione dello svincolo di Mamuntanas;

23.5. La riprogettazione del lotto 4 ed il riadeguamento della viabilità locale;

23.6. L'ottemperanza di «tutte le prescrizioni contenute nel decreto n. 304/2003 per quanto riguarda i lotti 2 e 3» della S.S. n. 291, già realizzati;

24. Nel corso della Conferenza di servizi istruttoria, svoltasi il 18 settembre 2019, è emerso che la CT-VIA, prescrivendo la diversa modalità di realizzazione del lotto 1, ha sostanzialmente ritenuto insuperabili le indicazioni dell'art. 20 delle norme tecniche di attuazione del Piano paesaggistico regionale della Sardegna, approvato con decreto del Presidente della regione 7 settembre 2006, n. 82, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione autonoma della Sardegna 8 settembre 2006, n. 30, che non consentono la realizzazione di nuove strade urbane a quattro corsie nella fascia di protezione costiera;

25. Nell'ambito della suddetta Conferenza di servizi la Regione Sardegna, la Provincia di Sassari ed il Comune di Alghero, hanno unanimemente confermato il proprio parere positivo sul progetto definitivo dell'intervento, anche in considerazione del fatto che i lotti 1 e 4 sono progetti antecedenti il decreto n. 82 del 2006 sopra citato e, pertanto, ad essi non può applicarsi la normativa in questione;

26. Nelle more della definizione dei pareri sui lotti 1 e 4 il MIT ed ANAS hanno proposto l'aggiorna-

mento 2018-2019 del CdP ANAS, al CIPE del 24 luglio 2019, nel quale veniva riportato all'allegato A.1 il costo di 113.385.778 euro, limitatamente al solo lotto 1, che riduceva il costo di 123.555.556 euro riportato nel vigente CdP ANAS, per effetto della mancata inclusione delle prescrizioni derivanti da un parere CT-VIA positivo con prescrizioni per entrambi i lotti che tuttavia si configuravano come una riprogettazione dell'intero intervento;

27. Il MiBACT, con provvedimento 9 gennaio 2020, n. 399, preso atto del parere della CT-VIA, reso pubblico il 2 ottobre 2019 sul sito web del MATTM con l'indicazione che la relativa procedura era considerata «conclusa», ha espresso parere negativo alla dichiarazione di compatibilità ambientale, alla localizzazione e all'approvazione del progetto definitivo della S.S. n. 291 «della Nurra» lotti 1 e 4;

28. Nello stesso parere sono anche specificate le condizioni secondo le quali per il MiBACT sarebbe possibile esprimere il parere favorevole;

29. Il MATTM - Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo, con nota 13 febbraio 2020, n. 9981, ha comunicato il proprio parere negativo basato sull'esito dell'ulteriore istruttoria condotta dalla CT-VIA di cui al parere del 6 dicembre 2019, n. 3217, sull'impossibilità di procedere con il decreto di compatibilità ambientale, sulla conseguente mancata approvazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 9 del decreto Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, e sulle revisioni progettuali predisposte da ANAS sul progetto definitivo dell'8 marzo 2018 a valle del precedente parere della CT-VIA 5 luglio 2019, n. 3074, in quanto non sono state ritenute sufficienti dalla medesima CT-VIA;

30. La Regione autonoma della Sardegna, il 4 marzo 2020, ha presentato ricorso al Tribunale amministrativo regionale per la Sardegna, di seguito T.A.R. Sardegna, per la Sardegna avverso i pareri negativi del MATTM e del MiBACT;

31. Il T.A.R. Sardegna, con ordinanza 23 aprile 2020, n. 173, ha statuito che gli atti impugnati «non costituiscono provvedimenti definitivi del procedimento» che gli stessi non sono immediatamente lesivi degli interessi della ricorrente e che l'atto finale del procedimento è, infatti, «affidato alla competenza del CIPE che, in caso di dissenso del MATTM o del MiBACT, demanda al Consiglio dei ministri la risoluzione del dissenso e la conseguente adozione del provvedimento di compatibilità ambientale»;

32. Nella seduta del 25 giugno 2020, questo Comitato ha preso atto della informativa del MIT con la quale il Ministero:

32.1. Ripercorre l'iter di approvazione del progetto definitivo dei lotti 1 e 4 della S.S. n. 291 «della Nurra»;

32.2. Chiarisce che su tale progetto definitivo sono stati emessi tutti i pareri positivi con prescrizioni, ad eccezione del parere sulla compatibilità ambientale



del MiBACT e del MATTM che restano sostanzialmente negativi, per effetto di quanto espresso nel parere della CT-VIA;

32.3. Precisa che il parere della CT-VIA 5 luglio 2019, n. 3074, ha considerato ambientalmente compatibile la realizzazione della S.S. n. 291 «della Nurra» sempreché in fase di progetto esecutivo siano ottemperate prescrizioni che, secondo il MIT, si configurano, in realtà, come una vera e propria riprogettazione dell'intero intervento;

32.4. Riporta che il MiBACT, «sulla scorta della mancata conferma da parte del MATTM in merito all'efficacia della VIA del 2003, rilasciata sull'intero intervento suddiviso poi in quattro lotti, ha ritenuto il progetto analizzato, ovvero quello del marzo 2018, come relativo ad un nuovo intervento, evidenziando che il Piano paesaggistico regionale» della Regione Sardegna «del 2007 non consentirebbe la realizzazione di nuove strade a quattro corsie nella fascia costiera fino a 2 km»;

32.5. Ribadisce che sia la Regione Sardegna che la competente Direzione generale del MIT hanno più volte chiarito che il progetto in esame è relativo ai lotti 1 e 4, oggetto di un unico intervento e di una unitaria VIA del 2003 e, pertanto, è da considerare come opera già avviata in quella data (a cui si applica la previgente normativa) e non come nuova opera;

32.6. Conclude chiedendo di avviare la procedura di cui all'art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, con la rimessione al Consiglio dei ministri ai fini dell'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale prima della sottoposizione a questo Comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo per effetto del dissenso del MATTM e del MiBACT;

33. Il giorno 15 luglio 2020 sono stati espletati, da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri - Segretariato generale - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, di seguito DICA, tentativi di conciliazione del dissenso emerso fra il MIT, da un lato, ed il MATTM e il MiBACT, dall'altro, sul progetto definitivo elaborato da ANAS S.p.a. l'8 marzo 2018 sulla S.S. n. 291 «della Nurra» - lotto 1 e lotto 4, e successive modificazioni;

34. Il MIT, con nota 29 luglio 2020, n. 31214, a rettifica della precedente richiesta e richiamando implicitamente i contenuti della informativa del 25 giugno 2020, ha chiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri il «deferimento della questione» al Consiglio dei ministri, ai sensi dell'art. 5, comma 2, lettera c-bis) della legge 23 agosto 1988, n. 400, e ciò ai fini del superamento delle valutazioni contrastanti tra amministrazioni a diverso titolo competenti in ordine alla definizione di atti e di provvedimenti, in quanto il dissenso da superare è quello fra MIT e Regione Sardegna da un lato e MATTM e MiBACT dall'altro, e non già il dissenso sulla compatibilità ambientale fra MATTM e MiBACT, come emergerebbe da una migliore lettura dell'art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006;

35. Con provvedimento adottato nella riunione del 29 luglio 2020, il Consiglio dei ministri, ai sensi dell'art. 5, comma 2, lettera c-bis) della legge n. 400 del 1988, sulla base dell'istruttoria condotta, ai sensi dell'art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006 dal MIT sull'intervento della S.S. n. 291 «della Nurra» - lotto 1 e lotto 4, ha deliberato di «superare il dissenso espresso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, e di consentire il proseguimento del procedimento relativo al progetto definitivo a quattro corsie (due per ogni senso di marcia)» sulla S.S. n. 291 «della Nurra» - lotto 1 e 4 «come proposto da ANAS S.p.a. nel 2018»;

36. La verifica preventiva dell'interesse archeologico è stata espletata ai sensi degli articoli 95 e 96 del decreto legislativo n. 163 del 2006, ed è stato valutato il grado di rischio archeologico dell'area interessata;

37. Il dissenso del MiBACT è stato superato dalla citata delibera del Consiglio dei ministri 29 luglio 2020, tuttavia le osservazioni e le raccomandazioni di carattere operativo, pervenute in fase endoprocedimentale dalle Soprintendenze, sono state valutate e considerate anche nella presente delibera;

38. Gli elaborati di progetto comprendono, tra l'altro, gli elaborati relativi alle espropriazioni ed alle interferenze;

39. Il MIT ha proposto, in apposito allegato alla relazione istruttoria, prescrizioni e raccomandazioni da approvare con il progetto definitivo in esame, che incorporano le summenzionate osservazioni valutate positivamente;

sotto l'aspetto attuativo:

1. Il soggetto aggiudicatore dell'intervento è ANAS S.p.a.;

2. Il CUP attribuito all'intervento è F11B05000490001;

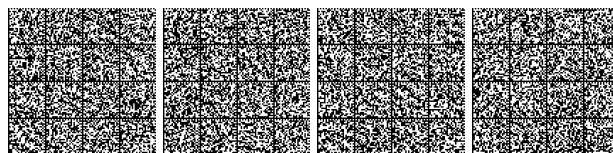
3. La modalità di affidamento prevista è l'appalto dei lavori sulla base del progetto esecutivo, ferma restando la possibilità di ricorrere, ai sensi del decreto-legge n. 76 del 2020, all'appalto integrato in deroga;

4. I lavori di realizzazione dei citati lotti 1 e 4 procederanno in parallelo e anche nell'ambito del lotto 1 saranno eseguiti in parallelo i lavori sugli assi B e D;

5. La durata delle attività precedenti l'esecuzione dei lavori (approvazione progetto esecutivo, bando di gara, affidamento, monitoraggi *ante operam*, attività propedeutiche, espropri, bonifica ordigni bellici, risoluzione delle interferenze) è stimata in dodici mesi circa, mentre la durata dei lavori di realizzazione dell'opera è stimata in circa trentasei mesi;

sotto l'aspetto finanziario:

1. Il costo complessivo del progetto definitivo dei citati lotti 1 e 4 presentato nel mese di marzo 2018 ammonta a 136.962.329,82 euro, al netto dell'IVA, come esposto nel seguente quadro economico:



SS291 "DELLA NURRA" 1° LOTTO E 4° LOTTO Quadro Economico Progetto Definitivo			
A)	Lavori a base di Appalto		
a1.1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura		85.855.000,00
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		5.680.575,00
a3	Protocollo di legalità (non soggetto a ribasso)		120.000,00
a4	Totale lavori più servizi	a1+a2+a3	91.655.575,00
a5	a detrarre Oneri relativi alla Sicurezza e protocollo di legalità non soggetti a ribasso		5.800.575,00
a6	Importo lavori soggetto a ribasso	a4-a5	85.855.000,00
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante		
b1	Interferenze		3.476.000,00
b2	Rilievi , accertamenti ed indagini		50.000,00
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		100.000,00
b4	Imprevisti		7.554.506,56
b5	Acquisizione Aree ed Immobili Imposte di registro, ipotecarie e catastali		14.600.000,00
b6	Fondo art. 113 c. 2 D.Lgs. 50/2016		758.585,70
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502%	137.336,23
b8	per i Commissari di cui all'art.205 c. 5 e 209 c. 16 D.Lgs. 50/2016		91.655,58
b9	spese per Commissioni giudicatrici art. 77 c. 10 D.Lgs. 50/2016		91.655,58
b10	Copertura assicurativa art.25 c. 4 D.Lgs. 50/2016		274.966,73
b11	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		80.000,00
b11a	Contributo ANAC		800,00
b12	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30%	1.188.662,48
b13	Spesa per oneri istruttorie ambientali MATTM (normativa MATTM - tutte le fasi)	0,075%	99.236,05
b14	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b7, b8, b9)		12.825,90
b15	Attività di sorveglianza archeologica		100.000,00
b16	Monitoraggio ambientale ante operam		285.000,00
b17	Barriere di sicurezza ANAS e corpi illuminanti		2.130.757,00
b18	Bonifica ordigni bellici		480.000,00
b19	Totale Somme a Disposizione		31.511.987,79
C)	Oneri d'investimento	11,2%	13.794.767,03
	Totale Importo Investimento	a4+b19+C	136.962.329,82
D)	IVA per memoria	22%	21.995.314,84

2. Tale costo ricomprende, nella voce «lavori a corpo e a misura» anche i costi relativi alle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, il cui limite di spesa, ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006, non può comunque eccedere il due per cento dell'intero costo dell'opera, e, in particolare, la relazione istruttoria riporta per le opere compensative e di mitigazione ambientale un importo di 1.592.350,27 euro, pari all'1,06% dell'importo complessivo (150.062.329,82 euro, come meglio precisato al punto 4);

3. Il costo derivante dalla valorizzazione delle prescrizioni proposte dalle amministrazioni e dagli enti competenti, non incluso nel quadro economico di cui sopra, è pari a 13.100.000 euro, senza dare origine ad altri incrementi di costo del quadro economico;

4. Il costo complessivo dell'intervento in approvazione relativo alla S.S. n. 291 «della Nurra», lotti 1 e 4, risulta quindi pari a 150.062.329,82 euro, ed è così articolato nel seguente quadro economico sintetico:

Voce del quadro economico	Importo (euro) lotto 1	Importo (euro) lotto 4	Importo (euro) Totale = lotto 1 + lotto 4
Lavori	63.940.000,00	21.915.000,00	85.855.000,00
Sicurezza	4.234.185,00	1.446.390,00	5.680.575,00
Protocollo di legalità	89.350,00	30.650,00	120.000,00
Totale lavori			91.655.575,00
Totale somme a disposizione			31.511.987,79



Oneri di investimento			13.794.767,03
Sub-totale investimento			136.962.329,82
Valorizzazione prescrizioni			13.100.000,00
Totale investimento			150.062.329,82
I.V.A. per memoria			33.013.712,56

5. Il progetto è interamente finanziato per 150.062.329,82 euro, di cui la copertura finanziaria disponibile è così articolata:

5.1. 80,55 milioni di euro, già presenti nel vigente CdP ANAS, a carico delle risorse iscritte sul Fondo per la continuità dei cantieri, incrementato ai sensi dell'art. 3 del decreto-legge n. 133 del 2014, e assegnate all'opera in esame con il citato decreto interministeriale n. 82 del 2015;

5.2. 19 milioni di euro, già presenti nel vigente CdP ANAS, a carico delle risorse del Contratto di programma MIT-ANAS S.p.a. del 2015, confermate con l'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma MIT-ANAS S.p.a. 2016-2020;

5.3. 25 milioni di euro, già presenti nel vigente CdP ANAS, a carico del Fondo sviluppo e coesione, di seguito FSC, in base al secondo *addendum* al Piano operativo infrastrutture, approvato dal CIPE con la delibera 28 febbraio 2018, n. 12;

5.4. 25.512.329,82 euro, quale fabbisogno aggiuntivo, è assicurata dall'utilizzo temporaneo, assentito dalla DG strade con nota n. 9043 del 18 settembre 2020, ai sensi dell'art. 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), a valere sul Fondo unico ANAS, già presente nel vigente CdP ANAS;

5.5. Non appena l'iter di approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP ANAS sarà concluso, l'intervento sarà finanziato senza ulteriori deliberazioni del CIPE tramite il definanziamento parziale, per l'analogo importo di 25.512.329,82 euro, delle risorse assegnate, con il medesimo aggiornamento 2018-2019, all'intervento CA 93 «S.S. n. 195, tratto Cagliari-Pula, lotti 1 e opera connessa Sud» pari a 64 milioni di euro, nell'ambito delle «maggiori esigenze per lavori in corso», in quanto l'importo sopra citato risulta eccedente rispetto l'effettivo fabbisogno nel frattempo riscontrato;

6. Il MIT, con nota 24 settembre 2020, n. 9235, ha dato mandato ad ANAS S.p.a., in qualità di soggetto aggiudicatore dell'intervento, di aggiornare i dati relativi al CUP e di eliminare le incongruenze rilevate nei dati inseriti nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche, di seguito BDAP;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato, art. 3 della delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 3 aprile 2019, n. 79;

Vista la nota 29 settembre 2020, prot. n. 5265 P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE e dal Ministero dell'economia e delle

finanze (MEF) e posta a base dell'odierna seduta di questo Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Approvazione progetto.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 10, 12 e del decreto del Presidente della Repubblica, n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato il progetto definitivo della S.S. n. 291 «della Nurra», lotti n. 1 (da Alghero ad Olmedo, in località bivio cantoniera di Rudas) e n. 4 (tra bivio Olmedo e l'aeroporto di Alghero Fertilia (bretella per l'aeroporto)), con le prescrizioni e la raccomandazione di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, della dichiarazione di pubblica utilità, e, a seguito delle decisioni assunte con la delibera del Consiglio dei ministri 29 luglio 2020, della compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 183, comma 6, del decreto legislativo 163 del 2006.

1.2. L'approvazione di cui al punto 1 sostituisce, anche ai fini urbanistici ed edilizi, ogni altra autorizzazione, approvazione, parere e nulla osta comunque denominato e consente la realizzazione e l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato al precedente punto 1.1.

1.3. È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera.

1.4. È altresì approvato, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze.



1.5. Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 150.062.329,82 euro, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto».

1.6. Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione di cui al punto 1.1 sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate al punto due di detto allegato 1.

1.7. L'ottemperanza alle prescrizioni, del precedente punto 1.6, non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al punto 1.5, e prevede che il soggetto aggiudicatore debba procedere anche con l'approvazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 24, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 2017, il quale dovrà essere conforme al progetto di cui al precedente punto 1.1.

1.8. La documentazione progettuale include i documenti relativi agli espropri.

1.9. Il limite delle misure compensative, ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006, non potrà in nessun caso superare il due per cento, ed è attualmente fissato ad un importo di 1.592.350,27 euro, pari all'1,06 per cento dell'importo complessivo.

2. Copertura finanziaria e altre disposizioni di carattere finanziario.

2.1. La copertura finanziaria dell'intervento è così articolata:

2.1.1. Euro 80.550.000 assegnati con decreto n. 82/2015 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 3, comma 2, lettera c) del decreto-legge n. 133/2014, convertito con modificazioni dalla legge n. 164/2014;

2.1.2. Euro 19.000.000 assegnati all'intervento nell'ambito del Contratto di programma MIT-ANAS S.p.a. per il 2015;

2.1.3. Euro 25.000.000 a valere su risorse FSC 2014-2020, assegnati all'intervento nell'ambito del secondo *addendum* al Piano operativo «Infrastrutture», approvato dal CIPE con la delibera 28 febbraio 2018, n. 12;

2.1.4. Euro 25.512.329,82, nelle more della conclusione dell'iter approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma MIT-ANAS 2016-2020, mediante utilizzo temporaneo di risorse del Fondo unico ANAS, autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, «legge di stabilità 2016».

2.2. Non appena l'iter di approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma tra MIT e ANAS S.p.a. 2016-2020 sarà concluso, la copertura assentita in via temporanea sarà sostituita con le disponibilità derivanti dalla riduzione, per l'importo di euro 25.512.329,82, dell'assegnazione disposta dal medesimo aggiornamento 2018-2019, nell'ambito delle «maggiori esigenze per lavori in corso», all'intervento CA 93 «S.S. n. 195 tratto Cagliari-Pula, lotto 1 e opera connessa Sud».

2.3. Nel prossimo aggiornamento del Contratto di programma tra MIT e ANAS S.p.a. andranno recepiti gli ef-

fetti delle prescrizioni di cui al precedente punto 2.2, e inserito, sulla base del nuovo limite di spesa, i relativi finanziamenti approvati.

2.4. Il prossimo aggiornamento del Contratto di programma tra MIT e ANAS S.p.a. dovrà, altresì, riportare le modifiche relative al titolo dell'intervento ed al costo complessivo dello stesso, in coerenza con la presente delibera.

2.5. Il MIT dovrà accelerare le procedure atte a consentire l'impegno entro il 31 dicembre 2020 dei residui di stanziamento di provenienza 2018 derivanti dal decreto-legge n. 133 del 2014, pari a 76,01 milioni di euro, al fine di evitare che dette risorse vadano a costituire economie di bilancio.

2.6. ANAS S.p.a., in qualità di soggetto aggiudicatore, dovrà aggiornare i dati relativi al CUP assegnato all'intervento ed eliminare le incongruenze rilevate nei dati inseriti nella BDAP coerentemente con il nuovo importo del costo e con i relativi finanziamenti che riguardano entrambi i lotti 1 e 4, nonché allo stato di avanzamento fisico e procedurale dell'intervento.

3. Disposizioni finali.

3.1. Il MIT provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63 del 2003 sopra richiamata.

3.2. Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel progetto, a fornire assicurazioni al MIT sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.6.

3.3. Il soggetto aggiudicatore trasmetterà al MATTM e al MiBACT il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al precedente punto 1.6.

3.4. Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011, richiamato in premessa, ed in particolare l'aggiornamento della BDAP.

3.5. Ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

3.6. Il MIT provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto di cui al precedente punto 1.1.

Roma, 29 settembre 2020

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 9 dicembre 2020
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1525



APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO
DEL LOTTO 1 E DEL LOTTO 4
DELLA SS N. 291 "DELLA NURRA"
PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
LEGGE N. 443/2001 (LEGGE OBIETTIVO)
(CUP F11B05000490001)

- 1 Prescrizioni.....
 - 1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali
 - 1.2 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali
 - 1.3 Prescrizioni relative a gestione materie e piano di utilizzo terre
 - 1.4 Prescrizioni relative alla cantierizzazione.....
 - 1.5 Prescrizioni relative agli aspetti di tutela dei beni di interesse archeologico, dei beni storici, artistici e demoetnoantropologici, dei beni architettonici e del paesaggio.....
 - 1.6 Prescrizioni relative alle opere compensative
 - 1.7 Prescrizioni relative alle interferenze
 - 1.8 Prescrizioni relative alla bonifica ordigni bellici ed all'interesse militare.....
 - 1.9 Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali
- 2 Raccomandazioni.....
- 3 Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni



PREMESSA

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato "S.S. 291 "della Nurra" - Lavori di costruzione del Lotto 1 da Alghero a Olmedo in località Bivio cantoniera di Rudas presso svincolo di Mamuntanas (completamento collegamento Alghero-Sassari) e del Lotto 4 tra Bivio Olmedo e aeroporto di Alghero-Fertilia (bretella per l'aeroporto)" riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni, da recepire in fase di progetto esecutivo.

1. PRESCRIZIONI

1.1 *Prescrizioni relative agli aspetti progettuali*

1.1.1 Aspetti viabilistici

1.1.1.1 L'intersezione denominata "Rotatoria 2", costituisce un'impropria interruzione della continuità del tronco di circonvallazione in progetto. Si ritiene perciò opportuno, in fase di progetto esecutivo, esplorare la possibilità di risolvere diversamente, a livello di rete, il collegamento dell'area territoriale interessata, evitando che l'inserimento di una intersezione a raso comporti la cesura di un'infrastruttura appartenente alla viabilità principale, per di più in un punto collocato immediatamente a valle dell'area di svincolo.

1.1.1.2 Per gli attraversamenti ferroviari previsti in progetto, si dovrà, in fase di progetto esecutivo:

1.1.1.2.1. produrre gli elaborati specifici dei tratti interessati alle deroghe ex decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 recante "*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi trasporto*" con planimetrie e sezioni quotate rispetto al piano del ferro;

1.1.1.2.2. specificare gli interventi che interferiscono con la linea ferroviaria e riportarli nella relazione tecnica esplicativa;

1.1.1.2.3. specificare le interferenze e gli attraversamenti ferroviari indicando le progressive chilometriche;

1.1.1.2.4. specificare le altezze minime tra piano di rotolamento ed intradosso nei cavalcavia e gallerie;

1.1.1.2.5. evidenziare le recinzioni nei tratti relativi alla estesa in parallelo e alle interferenze con la linea ferroviaria, dimensionati alla spinta del vento ricadente in quella zona, come da normativa in essere;

1.1.1.2.6. individuare i tratti a scavalco in cui installare le reti antisuicidio;



- 1.1.1.2.7. specificare i tratti di strada che interferiscono con la ferrovia, dove posizionare i cartelli di divieto di fermata a tutti i mezzi esteso anche ai pedoni;
- 1.1.1.2.8. predisporre idoneo elaborato da dove si evinca lo smaltimento delle acque meteoriche della carreggiata ed il conseguente drenaggio verticale delle spalle dei viadotti, con le soluzioni tecniche che garantiscano il regolare deflusso senza che venga interessata la sede ferroviaria;
- 1.1.1.2.9. individuare i camminamenti che, rispetto alla situazione attuale consentano, dalla sede ferroviaria, l'accesso ai fini manutentivi e ispettivi alle varie parti delle opere;
- 1.1.1.2.10. sottoporre il progetto ad approvazione dell'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF).
- 1.1.1.3 Siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato maggiore della Difesa 9 agosto 2000, n. 146/394/4422, "*Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica*", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 m (60 m nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 m; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60kV;
- 1.1.1.4 sia osservato quanto disposto dal decreto dell'allora Ministero dei lavori pubblici 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 m.

1.1.2 Geologia e geotecnica

- 1.1.2.1 Ricordando che le carte del Piano di assetto idrogeologico (PAI) costituiscono solo un riferimento pianificatorio, si ritiene che in fase di progettazione esecutiva, debbano essere specificamente modellate le possibili situazioni di frana dimostrando la non interferenza con il tracciato e con le opere previste.
- 1.1.2.2 Devono essere corretti i refusi relativi alla corretta rappresentazione delle opere d'arte sui profili geologici.
- 1.1.2.3 Con particolare riferimento al tratto in rilevato in prossimità alla spalla "SP1" del "viadotto Ferrovia" del Lotto 4, in fase di progettazione esecutiva:
- 1.1.2.3.1. dovrà essere approfondito il modello di previsione dei cedimenti e del loro andamento nel tempo, con maggiori esplicitazioni circa la scelta dei moduli di compressibilità e degli effettivi spessori degli strati che maturano la consolidazione nel tempo;
- 1.1.2.3.2. dovrà essere approfondito il modello utilizzato nel progetto dei dreni prefabbricati a nastro in associazione al sovraccarico di 3 m, per accelerare i



tempi di assestamento del rilevato, in cui non sono espressi i valori della conducibilità idraulica degli strati argillosi e torbosi, tantomeno della loro anisotropia;

1.1.2.3.3. si dovrà valutare la possibilità di eseguire prove penetrometriche statiche con piezocono (CPTU) e prove di dissipazione per una definizione più accurata delle proprietà meccaniche ed idrauliche dei terreni di fondazione;

1.1.2.3.4. si dovrà prevedere, nel progetto dei rilevati, anche il piano di monitoraggio dei cedimenti.

1.1.2.4 Per le fondazioni della spalla "SP1" del "viadotto Ferrovia" del Lotto 4, in fase di progettazione esecutiva, si dovrà valutare la possibilità di approfondire la campagna di indagine, al fine di una migliore caratterizzazione dell'unità "Ug8" interessata in profondità dai pali di progetto.

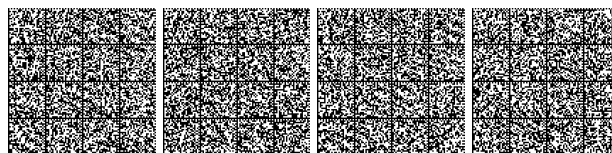
1.1.2.5 Nella relazione geotecnica sono state condotte le analisi di stabilità globale dei rilevati e delle trincee entrambe di altezze importanti che superano i 10 m, sia in condizioni statiche che sismiche, in conformità alle "Norme tecniche per costruzioni 2008", di seguito NTC 2008. Nella tabella riassuntiva dei risultati delle verifiche non è chiaro se venga riportato il coefficiente di sicurezza globale, oppure il rapporto tra resistenza di progetto e azioni di progetto. Poiché nel Lotto 4 sul rilevato di accesso alla spalla 1 del "viadotto Ferrovia" viene previsto, per accelerare il cedimento degli strati argillosi e torbosi poco resistenti e compressivi, il sovraccarico di 3 m, necessita anche la verifica di stabilità globale in fase di costruzione del rilevato e in presenza del sovraccarico stesso.

1.1.2.6 Valutare ed approfondire, in fase di progettazione esecutiva, la scelta dei micropali previsti con un diametro di perforazione \varnothing 300, armatura tubolare \varnothing 273 e spessore 10 mm, di lunghezza variabile da 13 a 19 m. Va osservato, infatti, che tale scelta può risultare problematica per il corretto posizionamento della armatura tubolare, per eseguire iniezioni ripetute e per assicurare un copriferro adeguato. Nella verifica alle azioni orizzontali dei micropali, inoltre, va anche valutato l'effetto del gruppo.

1.1.2.7 In fase di progetto esecutivo dovranno essere condotti ulteriori approfondimenti con riferimento alle fondazioni dei viadotti, alle strutture di sostegno, alle aree interessate da pericolosità per frana. In particolare, appare necessario:

1.1.2.7.1. esplicitare i criteri di verifica e dimensionamento utilizzati per i pali di grande diametro e dettagliare i risultati di dette verifiche per tutte le opere d'arte che adottano tali tipologie fondali;

1.1.2.7.2. approfondire alcune assunzioni - ritenute eccessivamente cautelative - per le unità geotecniche "Ug6" e "Ug8", che conducono a



palificate di notevole impegno e difficoltà realizzativa (lunghezza = 50m) per alcune fondazioni del “viadotto Ferrovia”;

1.1.2.7.3. per alcune pile dello stesso viadotto, giustificare l'adozione di fondazioni a pozzo ed esplicitare le relative verifiche di sicurezza;

1.1.2.7.4. giustificare l'adozione di tipologie fondali diverse in situazioni stratigrafiche decisamente simili, nelle quali l'unità geotecnica “Ug4” è rinvenuta a profondità modeste (es: pile P1 e P2 del viadotto Rio Serra, pile P1 e P2 del viadotto Rio Calviall);

1.1.2.7.5. motivare l'adozione di pali di grande diametro ($d=0.8m$) per fondare muri di sostegno aventi altezza estremamente modesta (es: tipologia U, altezza = 2m). Al contempo, per muri di altezza rilevante (es: tipologia 1, altezza = 10,5m), considerare la possibilità di ottimizzare la struttura di sostegno incrementando la larghezza della fondazione e/o utilizzando vincoli aggiuntivi;

1.1.2.7.6. approfondire indagini e studi delle aree interessate da pericolosità per frana.

1.1.3 Idraulica e idrogeologia

1.1.3.1 In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere approfondita la possibilità di validare i valori di portata calcolati, alla luce dei dati registrati di portata e precipitazione degli ultimi 25 anni.

1.1.3.2 Approfondire, per il viadotto Riu Calvia 1 e per il viadotto Riu Calvia 2, la valutazione degli interassi effettivi fra le pile e fra pile e spalla ai fini del corretto deflusso delle acque nella porzione d'alveo interessata dalla piena duecentennale secondo i dettami delle NTC 2008.

1.1.3.3 Per l'approfondimento dello studio dei fenomeni erosivi localizzati è necessario analizzare, in fase di progettazione esecutiva, problematiche quali:

1.1.3.3.1. il considerare la sezione rilevata inamovibile nel tempo pur trovandosi in condizioni non sempre chiaramente definite dal punto di vista morfologico, non utilizzando di conseguenza il tirante massimo che si realizza in corrispondenza al *talweg*;

1.1.3.3.2. non tener conto dell'interazione dello scavo con la fondazione;

1.1.3.3.3. non tener conto dell'interazione fra le pile accoppiate quando necessario.

1.1.3.4 Per gli attraversamenti minori, ricalcolati in condizioni di moto permanente e con le portate ricalcolate, va in generale chiarita e giustificata la scelta della condizione idraulica assunta a valle di ciascun tombino.



- 1.1.3.5 Approfondire gli aspetti collegati alla protezione delle opere nei confronti dei fenomeni erosivi localizzati e preferire a tal fine opere di difesa con scogliera rispetto a gabbioni e materassi *Reno*.
- 1.1.3.6 Deve essere tenuta in conto la prescrizione dell'articolo 2 del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018 recante "*Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni"*", secondo cui la consegna dei lavori, qualora nel calcolo vengano utilizzate le NTC 2008, debba avvenire entro il 22 marzo 2023.
- 1.1.3.7 In fase di progettazione esecutiva il progetto dovrà essere integrato con il Piano di monitoraggio ed il Progetto di manutenzione, secondo le indicazioni ed i contenuti minimi contenuti nella Direttiva del Comitato istituzionale dell'Autorità di bacino 7 luglio 2015, n. 3 e successive modificazioni.
- 1.1.3.8 Devono essere corretti i refusi relativi alle estensioni dei bacini idrografici nella relazione idrologica.
- 1.1.3.9 Approfondire gli aspetti relativi alle inalveazioni degli impluvi e degli scarichi delle acque di piattaforma in attraversamento dell'infrastruttura stradale, sostituendo i materassi *Reno* con scogliere in massi, per motivi legati alla futura manutenzione dell'alveo.

1.1.4 Aspetti strutturali

- 1.1.4.1 Per i viadotti, la modellazione delle strutture considerata è basata sostanzialmente su modelli indipendenti per la trave continua (travi principali e soletta) e per le sottostrutture; tenendo conto delle fasi costruttive e delle variazioni di coefficiente di omogeneizzazione dovuta alla durata dei carichi, può considerarsi sufficiente per il dimensionamento a livello di un progetto definitivo, ma per i viadotti sarebbe opportuno un approfondimento nel progetto esecutivo che utilizzi una modellazione tridimensionale completa comprendente contemporaneamente impalcato e pile/spalle con le azioni sismiche agenti simultaneamente, sia verticalmente, che orizzontalmente. Data la lunghezza dei viadotti, anche se l'azione sismica è tra le più modeste, sarà opportuno che nella modellazione completa per il progetto esecutivo si tenga anche conto della non sincronicità del moto in corrispondenza dei vari appoggi, specie ai fini della risposta trasversale delle opere.
- 1.1.4.2 Per le gallerie artificiali l'analisi sismica è pseudo-statica con modello a portale piano, molto semplificato, con semplici incastri alla base dei ritzi e trascurando o trattando con semplici molle alla *Winkler* l'interazione con il terreno. Su tali ritzi sono effettuate verifiche di resistenza e fessurazione. Anche per la soletta superiore sono effettuate verifiche di resistenza a fessurazione. Verifiche strutturali sono effettuate anche zattera di fondazione su micropali. Complessivamente, dato il valore così basso assunto per il fattore di struttura,



le analisi e verifiche effettuate garantiscono certamente una sicurezza adeguata alle opere e rispondente a quanto richiesto dalla normativa vigente. Comunque un trattamento più completo dell'interazione delle strutture col terreno dovrà essere effettuato nella redazione del progetto esecutivo.

1.1.5 Impianti.

In fase di progetto esecutivo dovrà essere attentamente valutata, secondo la Norma UNI 11248/2016, la scelta effettuata della riduzione della categoria illuminotecnica per l'utilizzo di apparecchi a *Light emitting diode* (LED).

1.2 *Prescrizioni relative agli aspetti ambientali*

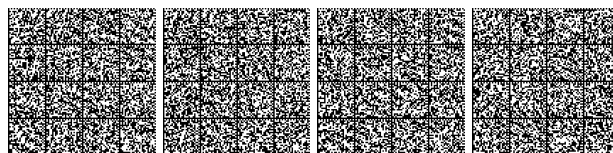
1.2.1 Componente vegetazione, fauna e paesaggio

1.2.1.1 Il progetto esecutivo dovrà prevedere l'integrazione delle opere di mitigazione vegetazionale previste per il Lotto 4 ed illustrate nell'elaborato denominato "INTEGRAZIONI NOTA MATTM/CTVA N.1783 DEL 11.05.2018 - PROGETTO DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE AMBIENTALE - Planimetria generale interventi di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico tav. 1/2 (ver. settembre 2018)", come anche nell'elaborato "INTEGRAZIONI NOTA MATTM/CT-VIA N.1783 DEL 11.05.2018 - PROGETTO DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE AMBIENTALE - Planimetria interventi tav. 3/3 (ver. settembre 2018)", prevedendo la realizzazione nei settori H31, H33 e H34 di una sezione di almeno 30 m delle opere di mitigazione vegetazionale a "Formazione arborea-arbustiva di ricucitura e potenziamento" come definita nel "Quaderno delle opere (sesti di impianto) a verde ed interventi di ingegneria naturalistica".

1.3 *Prescrizioni relative a gestione materie e piano di utilizzo terre*

1.3.1.1 Nella documentazione trasmessa manca la relazione specialistica prevista dall'Allegato XXI al decreto legislativo n. 163 del 2006 dedicata alla gestione dei materiali che descrive i fabbisogni dei materiali da approvvigionare da cava, al netto dei volumi reimpiegati e degli esuberanti di materiali di scarto, provenienti dagli scavi. Tale documento dovrà essere prodotto nella successiva fase progettuale e comunque prima delle procedure di scelta del contraente.

1.3.1.2 Il conferimento di terre e rocce da scavo nel sito cava Monte Doglia nel Comune di Alghero dovrà avvenire in attuazione e nel rispetto del progetto di recupero ambientale approvato dagli Enti competenti.



1.4 Prescrizioni relative alla cantierizzazione

- 1.4.1.1 Dovranno essere approfondite tutte le azioni relative alla riduzione del disturbo provocato dalle lavorazioni in fase di cantiere.
- 1.4.1.2 Per le aree di cantiere, quelle di deposito temporaneo, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione delle opere, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, deve essere effettuato in continuità con il termine dei relativi lavori il recupero ed il ripristino morfologico e tipologico dei siti impegnati dalle relative opere e cantieri:

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e paesaggio;

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: *Post-operam* - 6. Fase precedente la messa in esercizio;

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, di seguito MiBACT – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio;

Ufficio MiBACT coinvolto: Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

1.5 Prescrizioni relative agli aspetti di tutela dei beni di interesse archeologico, dei beni storici, artistici e demoetnoantropologici, dei beni architettonici e del paesaggio

- 1.5.1.1 Il progetto esecutivo dell'intervento di cui trattasi deve, altresì, prevedere che qualsiasi opera di movimento terra superficiale, di scavo o di sondaggio nel sottosuolo, la quale possa compromettere anche la stratigrafia archeologica, eventualmente introdotta in variante con il progetto esecutivo rispetto a quanto illustrato negli elaborati progettuali presentati con la procedura di cui trattasi, è soggetta alle prescritte autorizzazioni di competenza del MiBACT:

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e paesaggio;

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: *Ante-operam* - 2. Fase di progettazione esecutiva;

Verifica di ottemperanza: MiBACT-Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

- 1.5.1.2 La Società ANAS S.p.A., con almeno trenta giorni di preavviso, deve:



1.5.1.2.1. comunicare la data di inizio dei lavori - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere ed anche qualora gli stessi siano attivati per sub-lotti successivi - alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio e alla Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio;

1.5.1.2.2. consegnare alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio il cronoprogramma definitivo generale di esecuzione delle opere - comprese quelle di impianto del cantiere - che prevedano movimenti di terra, scavi o sondaggi nel sottosuolo;

1.5.1.2.3. comunicare alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio il nominativo (con allegato *curriculum*) del personale specializzato archeologico incaricato della sorveglianza archeologica di cui alla condizione ambientale n. 4, rimanendo i relativi oneri a carico della stessa Società ANAS S.p.A.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e paesaggio;

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: *Ante-operam* - 3. Fase precedente la cantierizzazione;

Verifica di ottemperanza: MiBACT-Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

1.5.1.3 La Società ANAS S.p.A. deve provvedere a che:

1.5.1.3.1. sia effettuata la sorveglianza archeologica continuativa in corso d'opera di tutti i lavori che richiedono scavo o movimento terra o comunque incidono nel sottosuolo lungo tutto il tracciato viario in progetto, comprese le opere di impianto dei relativi cantieri, effettuata da archeologo fornito degli idonei requisiti di legge, con oneri a carico della Società ANAS S.p.A. e che opererà seguendo le direttive della competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio;

1.5.1.3.2. di tutti i lavori di natura archeologica sia redatta accurata documentazione scientifica a cura del personale specializzato archeologico incaricato della sorveglianza archeologica di cui al punto 1.5.1.3.1. che dovrà essere consegnata alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la relativa certificazione ed archiviazione:

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali;

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: In corso d'opera - 4. Fase di cantiere;

Verifica di ottemperanza: MiBACT-Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.



- 1.5.1.4 In corso d'opera la competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio può impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata:

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e paesaggio;

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: In corso d'opera - 4. Fase di cantiere;

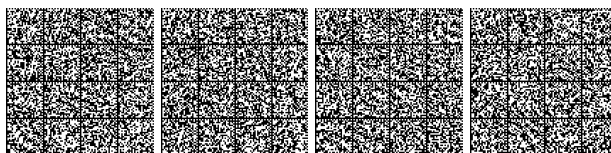
Verifica di ottemperanza: MiBACT-Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

- 1.5.1.5 Si prescrive alla Società ANAS S.p.A.:

1.5.1.5.1. ai sensi dell'articolo 90, recante "*Scoperte fortuite*", del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137*", che se durante l'attività previste per la realizzazione del progetto di cui trattasi - comprese le attività di impostazione dei cantieri, ovvero delle relative opere connesse - dovessero essere casualmente ritrovati resti, relitti o manufatti di qualsiasi natura e di rilevanza archeologica, anche di dubbio interesse, sia immediatamente sospesa la specifica attività in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio (Area funzionale: Patrimonio archeologico), la quale se ne ravviserà la necessità, fornirà le specifiche indicazioni per la verifica di quanto trovato e l'eventuale conservazione, richiedendo l'esecuzione di sondaggi preventivi, ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo n. 42 del 2004, rimanendo a carico del proponente la redazione e realizzazione - con oneri a proprio carico - di un relativo progetto dettagliato delle indagini da condurre, da sottoporre alla preventiva approvazione della medesima competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio;

1.5.1.5.2. di rendere edotto il Direttore dei lavori e le Ditte incaricate dei lavori di quanto già in carico alla suddetta Società ANAS S.p.A. relativamente agli obblighi derivanti dalle disposizioni stabilite dal suddetto articolo 90 del decreto legislativo n. 42 del 2004 e, quindi dagli articoli 161, 169 e 175, comma 1, lettera *b*), del citato decreto legislativo n. 42 del 2004, in materia di tutela del patrimonio archeologico, con particolare riguardo alla tempestiva comunicazione in caso di relative scoperte fortuite - anche dubbie - alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio ed alla contestuale sospensione dei lavori con mantenimento dello stato di fatto al fine di consentire le verifiche tecniche di legge da parte del medesimo competente ufficio periferico di questo Ministero.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali;



Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: In corso d'opera - 4. Fase di cantiere;

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

1.5.1.6 In corso d'opera la Società ANAS S.p.A. deve provvedere a che:

1.5.1.6.1. i siti di interesse archeologico eventualmente individuati durante la realizzazione del progetto di cui trattasi - comprese le opere di cantiere e connesse - siano esplorati esaustivamente con metodologia stratigrafica, per quanto possibile in estensione, essendo edotta la Società ANAS S.p.A. che qualora non fosse possibile e compatibile la tutela degli stessi siti in altra sede, la loro conservazione *in situ* può comportare una variante alle opere previste;

1.5.1.6.2. qualsiasi opera di movimento terra, scavo o sondaggio nel sottosuolo che possa compromettere anche la stratigrafia archeologica, eventualmente introdotta in variante in corso d'opera rispetto a quanto illustrato negli elaborati progettuali presentati con la procedura di cui trattasi o con il relativo progetto esecutivo di cui alla condizione ambientale n. 1.2.1.1, sia soggetta alle prescritte autorizzazioni di competenza del MiBACT;

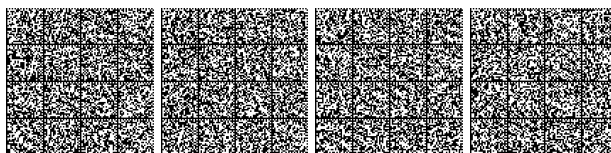
1.5.1.6.3. il materiale di risulta proveniente dai movimenti di terra superficiali e/o dagli scavi effettuati e non strettamente necessario per il reinterro e la risagomatura dei medesimi, deve essere tempestivamente allontanato a deposito o discarica autorizzata;

1.5.1.6.4. le opere di mitigazione vegetazionale previste nel progetto esecutivo integrato ai sensi della condizione ambientale n. 1.2.1.1, siano realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi;

1.5.1.6.5. le opere di mitigazione vegetazionale siano avviate per quanto possibile in contemporanea con l'impianto del cantiere al fine di giungere al termine della realizzazione dei lavori previsti dal presente progetto con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dallo stesso progetto;

1.5.1.6.6. la competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio sia costantemente aggiornata sull'andamento dei lavori e su eventuali circostanze impreviste che dovessero insorgere - in particolar modo per quanto attiene alla tutela dei beni culturali - rimanendo riservata al medesimo ufficio del MiBACT la possibilità di verificare in qualsiasi momento che le opere siano eseguite conformemente alla documentazione di progetto approvata e a regola d'arte.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio;



Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: In corso d'opera - 4. Fase di cantiere;

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

- 1.5.1.7 La Società ANAS S.p.A., entro sei mesi dal termine della realizzazione del progetto deve consegnare alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio e alla Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio:

1.5.1.7.1. una relazione, corredata da adeguati elaborati fotografici, con la quale darà conto del recepimento delle condizioni 1.2.1.1, 1.5.1.1-6.1.4.1.2.:

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: *Post-operam* - 6. Fase precedente la messa in esercizio;

Verifica di ottemperanza: MiBACT – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio;

Ufficio MiBACT coinvolto: Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

- 1.5.1.8 La Società ANAS S.p.A. in fase di esercizio ha l'obbligo:

1.5.1.8.1. per tutti gli interventi di mitigazione realizzati su indicazione della presente procedura – sia di tipo edile che vegetazionale, al loro mantenimento in perfetto stato di conservazione al fine di non costituire essi stessi un elemento di degrado delle qualità paesaggistiche dei luoghi interessati;

1.5.1.8.2. per gli interventi di specifica mitigazione vegetazionale, all'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze entro un anno dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui al precedente periodo saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo nuovo obbligo di verifica annuale, prevedendo comunque le necessarie cure culturali per un periodo non inferiore ai cinque anni.

Ambito di applicazione: Aspetti gestionali;

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: *Post-operam* - 7. Fase di esercizio;

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

- 1.5.1.9 Nell'ambito della progettazione esecutiva, specificatamente per tutte le opere d'arte, ed in particolare per i viadotti in prossimità degli attraversamenti dei fiumi e dello scavalco della ferrovia, dovranno essere approfonditi gli aspetti architettonici, rapportandosi agli elementi architettonici costruttivi rappresentativi dei luoghi con particolare attenzione a quelli dei Nuraghi.



- 1.5.1.10 Sia osservato il decreto legislativo n. 42 del 2004, con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.
- 1.5.1.11 Per tutte le opere da realizzare, dovrà essere redatto uno specifico studio agronomico-botanico secondo quanto richiesto dalla normativa vigente.

1.6 Prescrizioni relative alle opere compensative

- 1.6.1.1 Per l'area del Nuraghe "Sa Mandra de Sa Lua", la Società proponente dovrà prevedere una serie di misure compensative atte ad assicurare la tutela e la valorizzazione del monumento, da sottoporre all'approvazione della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per le provincie di Sassari e Nuoro, e dovrà effettuare gli interventi già prescritti di ripuliture e saggi preventivi per verificare l'eventuale presenza di strutture o stratigrafie legate al vicino nuraghe.
- 1.6.1.2 Le piante destinate agli interventi compensativi dovranno essere collocate a dimora a una distanza non inferiore a 6 m dal confine stradale.
- 1.6.1.3 Sui confini esterni delle aree soggette agli interventi compensativi dovrà essere prevista una fascia tagliafuoco di larghezza non inferiore a 5 m.
- 1.6.1.4 I lavori di rimboschimento compensativo dovranno essere oggetto di distinta progettazione di dettaglio per una superficie di 2,3 ettari e dovranno comprendere anche risarcimenti e cure colturali per un periodo non inferiore a cinque anni.

1.7 Prescrizioni relative alle interferenze

- 1.7.1.1 In merito al censimento ed alla risoluzione delle interferenze si richiama quanto disposto dall'articolo 27, commi 4, 5, 6 del decreto legislativo 10 aprile 2016, n. 50, recante "*Codice dei contratti pubblici*".
- 1.7.1.2 Occorre evidenziare che in diversi casi lo spostamento delle condotte gestite dalla Società ABBANOIA S.p.A. è inattuabile, in quanto alcuni comparti in ambito urbano non possono essere alimentati in altri modi alternativi all'attraversamento della sede stradale; nel caso dell'attraversamento della condotta idrica DN400 premente per il sollevamento di Fertilia, la strada interseca perpendicolarmente la condotta, rendendone impossibile lo spostamento. Pertanto, le condotte devono essere sostituite, prevedendo modesti spostamenti qualora ritenuto necessario, e protette da idoneo controtubo.
- 1.7.1.3 La società ABBANOIA S.p.A. evidenzia che alcuni interventi di protezione così come progettati, precludono totalmente la possibilità di eseguire interventi di manutenzione delle condotte, che si troverebbero posizionate sotto solette di



25 e 40 m di lunghezza, con spessore di 50 cm di calcestruzzo armato. Risulta necessario realizzare dei *tunnel* scatolari di servizio, di dimensioni idonee al passaggio del personale che procederà ad eventuali ispezioni e interventi di manutenzione nella rete. Le condotte interessate (DN700 di alimentazione della rete idrica di Alghero, DN800 premente dal sollevamento fognario del Mariotti verso il depuratore di San Marco) hanno una notevole rilevanza nel sistema idrico/fognario della Città di Alghero.

- 1.7.1.4 Dall'esame della documentazione allegata al progetto ("Relazione interferenze cod. TOO IN 00 INT RE 01_A del set. 2017"), effettuato dalla società "Consorzio di bonifica della Nurra", è emerso che risultano 13 interferenze con la propria rete irrigua consortile mentre l'importo complessivo stimato per la risoluzione delle interferenze ammonta complessivamente a 973.102,00 euro.

Si fa notare tuttavia che alcune delle interferenze indicate non sono riconducibili al Consorzio (interferenze 061 e 083) e due non sono interferenti in quanto in quel tratto, nella versione scelta, la strada si sviluppa in viadotto (interferenze 081 e 082). Per contro, non sono state considerate due interferenze con altrettante condotte consortili (negli allegati denominate 056-bis e 087-bis). Pertanto, si è provveduto a stimare le lavorazioni necessarie a rimuovere tutte le interferenze tra le condotte di competenza del Consorzio e la nuova viabilità in argomento secondo le modalità costruttive indicate nella presente nota e già adottate, peraltro, da codesta Società in fase di realizzazione dei precedenti lotti dell'intervento in oggetto... Il costo dell'intervento in progetto, comprensivo di lavori e somme a disposizione dell'amministrazione, è risultato di 1.372.913,17 euro, col prezzo regionale vigente e di 1.526.012,49 euro con la rivalutazione monetaria, ad oggi,...

Di tali segnalazioni se ne dovrà tenere debitamente conto nella fase di progettazione esecutiva.

1.8 Prescrizioni relative alla bonifica ordigni bellici ed all'Interesse militare

- 1.8.1 Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'articolo 22 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 recante "*Codice dell'ordinamento militare*" (come modificato dal decreto legislativo 24 febbraio 2012, n. 20), ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture. Una copia del verbale di constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare territoriale competente per territorio.



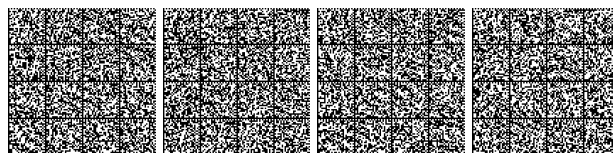
1.9 Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali

- 1.9.1.1 A garanzia dell'adempimento degli obblighi di rimboschimento compensativo di cui all'articolo 21, primo comma, della legge regionale n. 8 del 27 aprile 2016 per gli interventi di mitigazione da intendere come rimboschimento compensativo pari a 2,3 ettari dovrà essere costituita una garanzia fideiussoria infruttifera (sotto forma di fidejussione bancaria o polizza assicurativa), nella misura pari all'importo dei lavori di rimboschimento compensativo. La garanzia dovrà prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, comma 2, del Codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro trenta giorni, a semplice richiesta scritta del Comune di Alghero.
- 1.9.1.2 La garanzia dovrà contenere la seguente clausola: "La presente garanzia resta operante fino alla liberazione del contraente, da dimostrare mediante certificato di collaudo dei lavori di rimboschimento compensativo con esito positivo rilasciato dal Corpo forestale e di vigilanza ambientale, senza che possa essere opposto all'Amministrazione garantita il mancato pagamento dei premi della polizza".
- 1.9.1.3 Il collaudo verrà effettuato dal Corpo forestale non prima di cinque anni dall'inizio del rimboschimento compensativo.
- 1.9.1.4 Ove nelle successive fasi di progettazione esecutiva ed esecuzione vengano apportate varianti, il proponente le dovrà sottoporre al Reparto trasporti del Ministero della difesa e al Comando militare Esercito competente per territorio, per tutti gli incombenti di legge.
- 1.9.1.5 Il progetto esecutivo, che recepisce il presente quadro prescrittivo, dovrà essere ripresentato all'Autorità di bacino per il rinnovo del parere positivo già fornito dalla stessa sul progetto definitivo in sede di Conferenza di servizi tenutasi il 18 settembre 2019.



2. RACCOMANDAZIONI

- 2.1. L'elaborato denominato Capitolato speciale d'appalto contiene le sole Norme tecniche ed equivale pertanto al Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici previsto dal decreto Presidente della Repubblica n. 207 del 2010 recante *“Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»”*. Come più volte osservato tale corposo documento costituisce il riferimento tecnico per gli interventi di competenza di ANAS S.p.A. e non è, pertanto, riferito ad uno specifico intervento. Dovrà essere pertanto cura dei progettisti verificare, nella successiva fase progettuale, che tale documento includa anche eventuali lavorazioni previste nello specifico progetto (*punto 1.9.1.6. Prescrizioni e Raccomandazioni del MIT*).
- 2.2. Il costo presunto dei lavori è stato stimato utilizzando un elenco prezzi basato, in massima parte, sul Prezziario ANAS 2017 Aggiornamento - Nuove costruzioni e manutenzione. Sono stati utilizzati 225 prezzi, di cui 13 sono frutto di analisi. A tal proposito è presente un elaborato contenente le analisi di tali nuovi prezzi. Sono però assenti le analisi relative ai seguenti prezzi: NP AMB 06- Piano di monitoraggio ambientale in corso d'opera per 300.329,79 euro, NP AMB 07 - Piano di monitoraggio ambientale *post operam* per 252.338,15 euro, NP OC 036 - Oneri per le lavorazioni in soggezione di traffico ferroviario per 754.357,18 euro, il cui valore complessivo incide per l'1,5% circa dell'importo totale dei lavori. Tali analisi dovranno, pertanto, essere redatte e incluse nel relativo elaborato nel successivo sviluppo progettuale e, comunque, prima dell'affidamento dei lavori. (*punto 1.9.1.7. Prescrizioni e Raccomandazioni del MIT*).
- 2.3. In merito al Computo metrico estimativo si osserva che lo stesso non riporta sommari e riepiloghi che quindi non consentono di avere una visione sintetica del costo disaggregato per lavorazioni e per parti dell'intervento complessivo. Si rileva, inoltre, che l'importo complessivo per lavori di 85.855.000,00 euro è suddiviso in 43.265.017,17 euro per lavori da compensarsi “a misura” e in 42.589.982,83 euro per lavori da compensarsi “a corpo”. Nel rilevare la forte incidenza dei lavori “a misura” che rappresentano più del 50% dell'importo totale, si osserva che all'interno delle opere “a misura” sono ricomprese le tre voci di analisi sopra richiamate NP AMB 06. NP AMB 07, NP OC 036, che però sono valutate “a corpo”. Sono, altresì, presenti le voci relative alle “compensazioni ambientali” in relazione alle quali si osserva che, fra l'altro, è prevista la messa a dimora di 4.790 olivi (Olea europea - 3.455 nel Lotto 1 e 1.235 nel Lotto 4) per un importo complessivo per tale sola voce di quasi un milione di euro. In proposito si osserva che tali quantità non corrispondono a quelle indicate nella Relazione relativa agli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale, dove è previsto il nuovo impianto di 2.739 olivi e il reimpianto di 1.180 olivi (70% di quelli espantati). Oltre alla discordanza sulle cifre non si rinvencono i prezzi relativi all'espianto di olivi, alla loro collocazione temporanea in aree di deposito e il



successivo reimpianto. Oltre a cercare di contenere al massimo le lavorazioni compensate "a misura", le questioni sopra segnalate dovranno essere risolte nel successivo sviluppo progettuale e comunque prima dell'affidamento dei lavori. (punto 1.9.1.8. *Prescrizioni e Raccomandazioni del MIT*).

- 2.4. Il quadro economico di progetto, redatto in coerenza alla normativa vigente, riporta un importo totale di 136.962.329,82 euro, con un importo complessivo dei lavori, pari a 91.655.575,00 euro di cui 85.855.000,00 euro per lavori soggetti a ribasso, 5.680.575,00 euro per oneri relativi alla sicurezza e 120.000,00 euro per Protocollo di legalità, entrambi non soggetti a ribasso. Le somme a disposizione, correttamente dettagliate, ammontano a 31.511.987,79 euro, mentre gli oneri d'investimento sono pari a 13.794.767,03 euro. Relativamente alla adozione del "protocollo di legalità" si osserva che lo stesso è previsto dal vigente Codice dei contratti pubblici (articolo 194 del decreto legislativo n. 50 del 2016) per affidamenti a Contraente generale che ne prevede il costo fra le "somme a disposizione". L'importo previsto per tale voce - ove confermata - dovrà essere giustificato, sia per quanto attiene la collocazione nel quadro economico, sia per quanto attiene la quantificazione, nel successivo livello progettuale e comunque prima delle procedure di affidamento. Per quanto attiene la voce b.6 "Fondo articolo 113, comma 2, decreto legislativo n. 50 del 2016" ne deve essere valutata l'applicabilità ad un soggetto quale è ANAS S.p.A. e, in ogni caso, dal fondo sono escluse le attività di progettazione. Con riferimento agli espropri, pertanto, in linea generale si evidenzia che per una corretta stima degli oneri in questione occorre fare riferimento alla normativa vigente in materia, dettata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 recante "*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità*" evidenziando, altresì, che le aree necessarie dovranno essere acquisite prima dell'avvio dei lavori e che eventuali problematiche dovranno essere affrontate e risolte prima dell'avvio dell'affidamento dei lavori al fine di assicurare l'effettiva cantierabilità dell'intervento. Relativamente alla "bonifica dei residui bellici" si osserva che la stessa è stata collocata fra le "somme a disposizione" e non sarà quindi affiliata all'esecutore dei lavori. Si ricorda, pertanto, che tale attività dovrà essere affidata ed eseguita tenendo conto del programma temporale dell'intervento, per far sì che la stessa sia completata prima della consegna dei lavori. Riguardo le somme a disposizione e gli oneri di investimento pari all'11,2% dell'importo complessivo di lavori e somme a disposizione, si ritiene che tali oneri possano essere riconosciuti sulla base di una rendicontazione di dettaglio sulla base delle effettive spese che saranno sostenute. (punto 1.9.1.9. *Prescrizioni e Raccomandazioni del MIT*).

3. INDICAZIONI PER LA FASE DI VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

- 3.1 Le prescrizioni dovranno essere recepite nella fase progettuale esecutiva ed in corso d'opera.

20A06998

