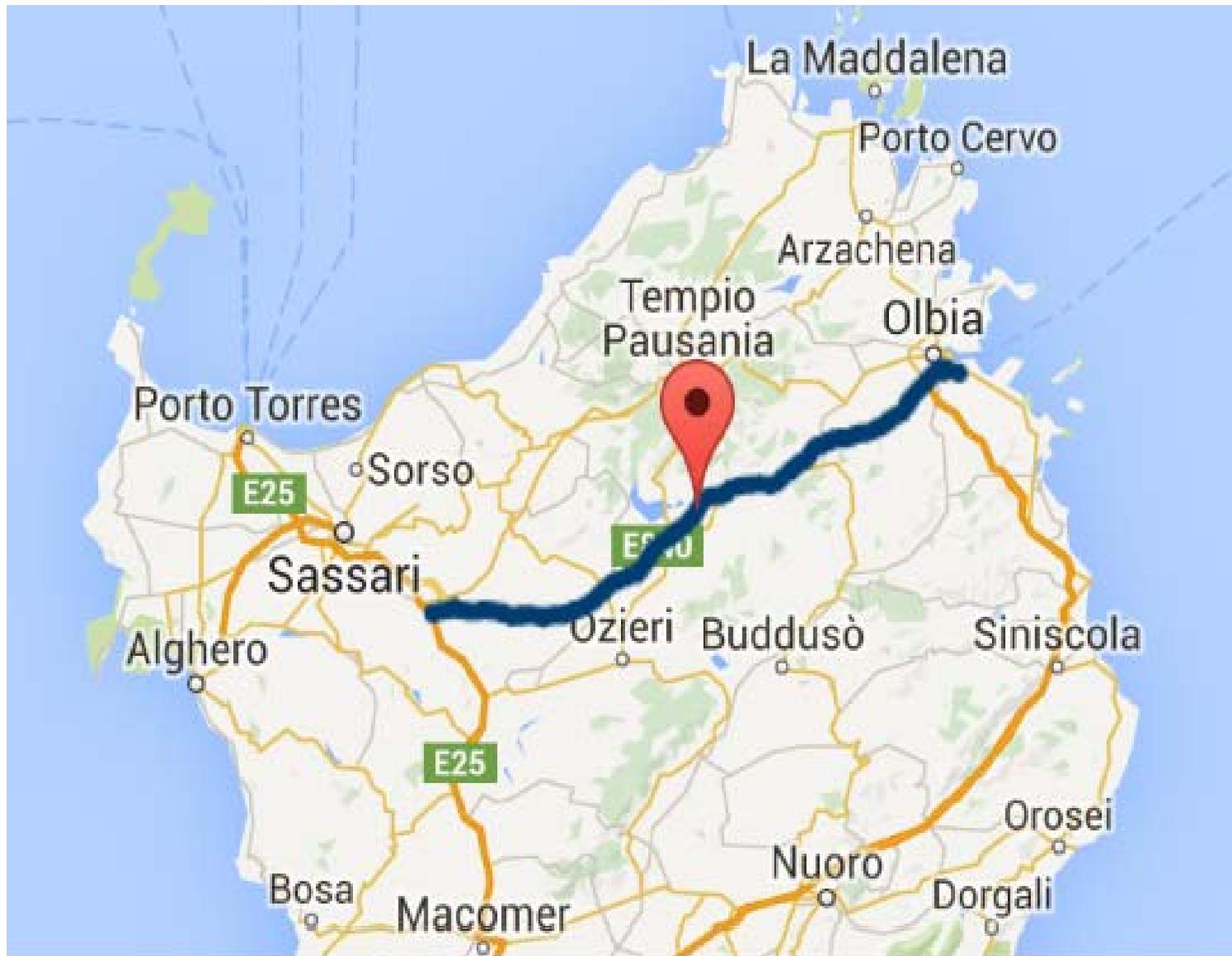


# itinerario stradale Sassari-Olbia

Un'esperienza di collaborazione tra  
soggetti pubblici andata a buon fine



## La sassari-olbia e il G8

- La Regione Sardegna, già nel 2004, con gara pubblica, aveva affidato la progettazione preliminare, compresi i rilievi piano altimetrici e le relazioni geotecniche, le relazioni geologiche, lo studio di prefattibilità ambientale e le prime indicazioni sulla sicurezza, della nuova Strada tipo B del DM 5/11/2001 (4 corsie) Sassari-Olbia
- L'intervento riguarda l'adeguamento a 4 corsie delle strade statali n° 597 e n° 199, che collegano la strada statale n°131, in prossimità di Sassari, con la strada statale n° 125, per uno sviluppo complessivo di **circa 75 km**
- Nel corso della progettazione preliminare l'intervento è stato inserito con O.P.C.M. del 19.3.2008 n° 3663 nel *Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8* e, da tale data, il Commissario Straordinario Delegato *pro tempore* Guido Bertolaso, ha seguito le attività per sviluppare la progettazione preliminare, avvalendosi del Soggetto Attuatore – Unità di Missione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

# La sassari-olbia e il G8

- Com'è noto, a seguito del sisma che ha colpito l'Abruzzo nell'aprile 2009, il vertice G8 è stato trasferito a l'Aquila su iniziativa dell'allora Presidente del Consiglio.
- Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 65 del 12.3.2010, dichiarava, fino al 31.12.2011 (termine poi prorogato di un anno), lo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio con motivazione del seguente tenore: *detto itinerario, costituente il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale della parte settentrionale della Sardegna, risente di gravi carenze strutturali, tali da renderlo assolutamente inadeguato, sia in termini di volumi di traffico sia soprattutto in termini di sicurezza degli utenti.*

# la gestione commissariale

- con la successiva Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3869 del 23.4.2010, recante *Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia*, modificata ed integrata con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3895 del 20.8.2010, il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna, dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio, in relazione ai lavori di rifacimento e messa in sicurezza della Strada Statale n° 597 e 199.
- La stessa ordinanza ha previsto la possibilità per il Commissario Straordinario Delegato di nominare l'ANAS Spa quale Soggetto Attuatore degli interventi di competenza.

# la modalità di realizzazione

- L'intervento in oggetto, comunque, era già previsto nell'ambito della programmazione aziendale ANAS ed inserito nel Piano degli Investimenti 2007-2011, in attesa di finanziamento (all'epoca stimato nell'importo di **723,00 MI€**). Per esso si era ipotizzata fin dall'inizio una **realizzazione per lotti** (funzionali) che in via definitiva sono poi risultati così determinati:
- Lotto 0 (di nuovo inserimento) – tratto di collegamento alla SS 131;
- Lotti da 1 ad 8 – relativi all'adeguamento al Tipo B (quattro corsie) dell'itinerario esistente a due corsie;
- Lotto 9 – di adeguamento a 4 corsie della penetrazione alla città di Olbia.

## ANAS soggetto attuatore

- Come visto la citata ordinanza n.3895 prevedeva la possibilità per il Commissario Straordinario Delegato di nominare l'ANAS quale Soggetto Attuatore degli interventi di competenza, nomina poi formalmente avvenuta con ordinanza commissariale n° 1 del 22.9.2010.
- I rapporti tra ANAS Spa e Commissario Delegato sono stati definiti nel dettaglio con una Convenzione largamente discussa tra le parti e sottoscritta il 7.12.2010.

# la convenzione

- Con riferimento alle Spese Generali esse sono state riconosciute all'ANAS, quale Soggetto Attuatore dell'intervento, nella misura del 10% del valore dell'investimento come indicato in Convenzione, considerando adeguatamente l'articolazione e la complessità dell'iniziativa, si è infatti ritenuto che trattandosi di un intervento di carattere eccezionale, straordinario e non ricorrente, la percentuale, comunemente applicata nei rapporti con il Ministero delle Infrastrutture pari al 15%, potesse essere ridotta sia in considerazione delle attività già svolte da altri soggetti sia della circostanza che per lo svolgimento della specifica attività non è stato richiesto un ampliamento della struttura aziendale.
- Con apposite disposizioni sono stati nominati i Responsabili del Procedimento tra il personale in servizio presso la Sezione Staccata di Sassari e il Compartimento di Cagliari.
- Nella predisposizione degli atti sono state coinvolte la Condirezione Generale Tecnica, la Direzione Centrale di Progettazione, la Condirezione Generale Legale e Patrimonio con la Direzione Centrale Legale e l'Ufficio Gare e Contratti.

# le gare

- Per l'affidamento dei singoli lotti si è proceduto con gare pubbliche, secondo la modalità della procedura ristretta, garantendo sempre ai concorrenti tempi **superiori ai minimi** di cui all'art. 70 comma 11 del codice dei contratti. L'unica deroga alle regole ordinarie è consistita nel porre a base di gara un preliminare cd "avanzato", chiedendo ai concorrenti aggiudicatari di presentare direttamente il progetto esecutivo.

In realtà la possibilità di saltare un livello di progettazione è stata prevista dal D.L. n. 1 del 24/01/2012 per cui di fatto solo i primi 3 bandi furono pubblicati derogando alla previsione allora vigente (art. 93 comma 2 vecchia formulazione del codice dei contratti).

Le commissioni di gara sono state formate con un dirigente e un funzionario ANAS rispettivamente in qualità di presidente e segretario e due componenti tecnici indicati dal commissario straordinario.

Solo questi ultimi sono stati retribuiti (attingendo ai quadri economici dei singoli interventi).



# la fase approvativa

- La deroga più significativa è viceversa consistita nell'accentramento in capo al commissario straordinario di tutti i poteri autorizzativi di regola facenti capo a enti e soggetti istituzionali diversi. La valenza acceleratoria di tale deroga si è manifestata quando, al venir meno del regime commissariale, le autorizzazioni sono tornate ad essere prerogativa dei singoli enti con conseguente notevole allungamento dei tempi complessivi di approvazione.

# Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS)

- I Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) sono atti negoziali sottoscritti dal Ministro per la Coesione Territoriale, d'intesa con il Ministro dell'Economia e Finanze e da altre amministrazioni competenti, volti a eseguire interventi prioritari di sviluppo, soprattutto nelle aree svantaggiate e nel Mezzogiorno.
- Essi costituiscono uno strumento innovativo ed efficace, con cui Governo, Regioni, ed altri soggetti istituzionali si impegnano, tra l'altro, a collaborare e coordinarsi, ad eseguire un monitoraggio periodico degli impegni assunti ed a rimuovere gli ostacoli che dovessero sorgere nel corso della realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza accertate, le misure sanzionatorie previste dal Contratto stesso.
- I CIS sono stati istituiti dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011 che disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali e sono finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale, dalle risorse del Piano di Azione e Coesione (PAC) e da ulteriori fonti finanziarie nell'ottica della programmazione unitaria.
- Il programma da attuare mediante i CIS prevede la realizzazione di opere infrastrutturali, funzionali alla coesione territoriale e a uno sviluppo equilibrato del Paese. Ciascun CIS è relativo ad un'opera complessa di tipo ferroviario o stradale, la cui realizzazione è suddivisa in lotti o interventi.

# A cosa servono?

- I CIS sono finalizzati all'accelerazione della realizzazione degli interventi speciali (interventi diretti a promuovere lo sviluppo economico, la coesione delle aree sottoutilizzate del Paese e la solidarietà sociale, a rimuovere gli squilibri economici e sociali e a favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona) per il miglioramento degli equilibri economici e sociali nel nostro paese nonché ad assicurare la qualità della spesa pubblica.
- Nel contratto vengono definiti i tempi di attuazione, le responsabilità dei contraenti, i criteri di valutazione e monitoraggio e le sanzioni per eventuali inadempimenti.
- Con i CIS le risorse sono concentrate per la realizzazione di un'unica grande infrastruttura a valenza nazionale o interregionale (salve eccezioni dettate da specificità territoriali).



*Il Ministro*  
*per la Coesione Territoriale*



*Ministero*  
*delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Contratto Istituzionale di Sviluppo**  
per la realizzazione dell'itinerario stradale  
**Sassari - Olbia**

6 Marzo 2013

ANAS S.p.A



Prot. CDG-0031716-A del 06/03/2013



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



# Il Contratto Istituzionale di Sviluppo del 6 marzo 2013

- Il CIS per la sassari-olbia è stato sottoscritto quando tutti i lotti erano stati aggiudicati ed ha visto i seguenti firmatari
- IL MINISTRO PER LA COESIONE TERRITORIALE
- IL MINISTRO PER LE INFRASTRUTTURE E I TRASPORTI
- IL PRESIDENTE DELLA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
- L'AMMINISTRATORE UNICO DI ANAS SPA

## i contenuti

- L'atto convenzionale, sottoscritto al termine della gestione commissariale, disciplina nel dettaglio i rapporti tra i soggetti coinvolti, ivi compreso un complesso sistema di monitoraggio e le penali per i mancati o ritardati adempimenti.
- All'art. 3 comma 2 opera una ricognizione delle singole fonti di finanziamento, certificando altresì un costo complessivo, all'atto della firma, pari a oltre 930M€. In realtà, al netto dei ribassi d'asta, come visto attualmente il costo complessivo dell'intervento si aggira sugli **800M€**.

# lo stato dell'arte

- L'intervento è allo stato attuale interamente in corso di realizzazione, per un importo complessivo di circa 800 milioni di euro .
- In particolare:
- Il lotto n. 0 è previsto in ultimazione entro il mese di **ottobre 2015**;
- Il lotto n. 1 è previsto in ultimazione entro il mese di **settembre 2015**;
- I lavori del lotto n. 2 verranno consegnati a breve;
- Il lotto n. 3 è previsto in ultimazione entro **marzo 2017**;
- il progetto esecutivo del lotto n. 4 è in corso di redazione;
- Il lotto n. 5 è previsto in ultimazione entro il mese di **giugno 2016**;
- Il lotto n. 6 è previsto in ultimazione entro il mese di **febbraio 2017**;
- Il lotto n. 7 è previsto in ultimazione entro il mese di **novembre 2015**;
- Il lotto n. 8 è previsto in ultimazione entro il mese di **novembre 2015**;
- il lotto n. 9 è stato consegnato all'impresa esecutrice e sono in corso i relativi lavori di realizzazione, con ultimazione contrattuale prevista per dicembre 2014 e con richiesta di proroga di ulteriori 5 mesi. Il 9 agosto 2014 è stata effettuata l'apertura parzializzata di due corsie dell'asse principale dell'intero lotto;
- un lotto minore (ponte sul Rio Padrongianus) accessorio al lotto 9 è stato aperto al traffico il giorno **11 giugno 2013**

grazie a tutti per l'attenzione