



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

## CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE - N. 01

### VERBALE

*Piano Operativo Infrastrutture. Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili-1° intervento funzionale. Interventi di promozione della mobilità ciclistica in attuazione delle Deliberazioni di Giunta Regionale n. 22/1 del 07.05.2015, n. 36/11 del 16.06.2016, n. 6/22 del 31.01.2017 e n. 25/12 del 23.05.2017.*

**Itinerario ciclabile “Cagliari – Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili”.**

**Progetto di Fattibilità tecnica ed economica.**

**Gara n. 37/2017 - CUP F71B15000610002 - CIG 710601229C – Ente attuatore: ARST S.p.A.**

**Aggiudicatario: R.T.P. - Parcianello & Partners Engineering s.r.l. (mandatario),**

**Cooprogetti Soc. Coop., MTA s.r.l., arch. Marco Terzitta (mandanti)**

(GU 5<sup>a</sup> Serie Speciale - Contratti Pubblici n. 87 del 27.07.2018)

Conferenza di Servizi preliminare, art. 14, c. 3, L. 241/1990, in forma semplificata ed in modalità asincrona ex art. 14-bis, L. 241/1990, come modificata dall'art. 1, c. 1, D.Lgs. 127/2016.

Esame del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica.

#### **Riferimenti normativi**

- Art. 14, c. 3, L. 241/1990, ex art. 14-bis, L. 241/1990, come modificata dall'art. 1, c. 1, D.Lgs. 127/2016;
- Art. 25, D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.;
- Art. 27, D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50;
- Legge Regionale 13 marzo 2018, n. 8.

#### **Premesse**

Nell'ambito delle opere ed infrastrutture di competenza ed interesse regionale, relativamente al settore dei percorsi e degli itinerari alternativi, l'Amministrazione regionale ha avviato l'opera di sensibilizzazione e implementazione del turismo naturalistico attraverso la valorizzazione e/o la creazione di percorsi naturalistici ed itinerari ciclabili. Tra gli interventi finalizzati al completamento dell'infrastrutturazione esistente, il Programma Regionale di Sviluppo 2014-2019 (D.G.R. n. 41/3 del 21.10.2014) individua la rete regionale dei sentieri e delle piste ciclabili, con l'obiettivo di rendere la Sardegna agevolmente percorribile a piedi e in bicicletta sia in ambito urbano che rurale.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Approvato il programma di interventi denominato “Piano Regionale delle Infrastrutture” (D.G.R. n. 22/1 del 07.05.2015), comprendente quello indicato – nel settore degli itinerari ciclabili – come “Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili - 1° intervento funzionale”, con la medesima deliberazione la Giunta Regionale ha individuato ARST S.p.A. (nel seguito ARST) quale soggetto attuatore, dando mandato all’Assessorato regionale dei Lavori Pubblici (per brevità Assessorato) di provvedere ad apposita Convenzione (Rep. n. 66 Prot. n. 42089 del 6.11.2015), affidando ad ARST la progettazione e la realizzazione dei lavori di cui al suddetto 1° intervento funzionale, sulla base del finanziamento di € 8.000.000,00 a valere sui fondi del Piano Regionale Infrastrutture, assunto dall’Amministrazione regionale secondo le D.G.R. n. 22/1 del 7.5.2015 e D.G.R. n. 31/3 del 17.6.2015.

Con propria deliberazione n. 481 del 18.09.2015 l’Amministratore Unico dell’ARST ha nominato l’ing. Ernesto Porcu Responsabile del Procedimento nella fase di Progettazione ed Esecuzione della “Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili - 1° intervento funzionale”. L’aw. Salvatore Perra, dirigente del Servizio Negoziale ed Appalti della stessa ARST, è nominato Responsabile del Procedimento nella fase di affidamento.

Redatto da ARST lo Studio della Rete regionale degli itinerari ciclabili, con Deliberazione n. 6/22 del 31.1.2017 la Giunta Regionale ha proceduto alla sua approvazione insieme all’elenco di cinque itinerari prioritari classificati come invariati, dei quali predisporre la progettazione dell’intero tracciato, attuabile con il suddetto finanziamento. Tra i cinque itinerari prioritari individuati è compreso l’itinerario ciclabile “Cagliari - Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili (113,78 km)”.

Relativamente alla progettazione dell’intero tracciato della rete regionale degli itinerari ciclabili e, nello specifico del caso, con la stessa D.G.R. n. 6/22 del 31.1.2017 la Giunta Regionale ha indicato ARST quale soggetto attuatore delle attività progettuali – da eseguirsi direttamente o mediante professionalità esterne –, provvedendo a sviluppare il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) di ciascuno dei cinque itinerari prioritari, nonché consentendo la successiva individuazione, al loro interno, di un intervento stralcio prioritariamente realizzabile, funzionale ed immediatamente attuabile con il finanziamento del Piano Regionale delle Infrastrutture.

Relativamente all’itinerario ciclabile “Cagliari - Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili”, nell’adempimento degli impegni assunti, ARST ha provveduto tramite appalto di servizi (Bando di gara n. 37 Prot. ARST n. 9866 del 13.06.2017), predisponendo apposita procedura ad evidenza pubblica (GURI n. 70 - 21.06.2017) per l’affidamento dei servizi di ingegneria relativi alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica della direttrice d’itinerario “Cagliari - Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili”, nonché per la progettazione definitiva ed esecutiva di uno stralcio funzionale prioritariamente realizzabile dell’itinerario, da scegliere all’interno del suo ambito.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Facendo seguito al completamento delle procedure di affidamento, con Deliberazione dell'Amministratore Unico n. 1050 del 29.01.2018 ARST ha affidato l'incarico al raggruppamento temporaneo di professionisti (RTP) composto da: Parcianello & Partners Engineering s.r.l. (mandatario), Coopprogetti Soc. Coop., MTA s.r.l., arch. Marco Terzitta (mandanti).

Il 13.02.2019 (Prot. ARST n. 3094), il Direttore Centrale dell'ARST ha comunicato all'Assessorato che, con propria Deliberazione n. 1304 del 12.02.2019, l'Amministratore Unico di ARST ha nominato l'ing. Alessandro Boccone, dirigente del Servizio commerciale ARST, quale Responsabile del Procedimento nella fase di Progettazione ed Esecuzione della "Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili - 1° intervento funzionale", revocando la precedente nomina allo stesso incarico dell'ing. E. Porcu (Deliberazione dell'Amministratore Unico dell'ARST n. 481 del 18.09.2015), e confermando l'incarico di Responsabile del Procedimento nella fase di affidamento all'aw. S. Perra.

Attraverso le attività di competenza del RTP, ARST ha sviluppato il PFTE dell'itinerario ciclabile "Cagliari - Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili", per la cui realizzazione l'articolato sistema infrastrutturale regionale ne individua i due tratti costituenti: l'itinerario n. 6 "San Gavino - Cagliari (Elmas)" e l'itinerario n. 17 "Isili - Sanluri/Sanluri Stato". L'itinerario n. 6 connette i due nodi intermodali della Stazione ferroviaria di San Gavino M.le con l'aeroporto di Elmas dal quale si raggiunge Cagliari. Da San Gavino M.le l'itinerario attraversa Samassi, Serramanna, Villasor, San Sperate, Assemini ed Elmas. A Cagliari, poi, si consegue la connessione con l'esistente rete ciclabile cittadina e con quella prevista in implementazione (PON METRO 2014/2020), concatenando il centro urbano e la Stazione di Trenitalia verso la quale convergono altri itinerari della Rete ciclabile regionale. L'itinerario n. 17 "Isili - Sanluri/Sanluri Stato" collega la Stazione ferroviaria di Isili con quella di Sanluri Stato. Da Isili, superato il lago de Is Barroccus, attraversati i centri di Nuragus, Gesturi, Barumini, Las Plassas – Villanovafranca (nel percorso alternativo) –, Villamar Furtei – esclusivamente per la ferrovia dismessa – e Sanluri, si giunge a Sanluri Stato dalla cui Stazione ferroviaria si perviene a quella di San Gavino. Il tracciato si fonda su gran parte del sedime della linea ferroviaria dismessa Isili - Villacidro, il che consente di rinforzare gli attributi d'intermodalità attraverso il nesso alla linea del Trenino Verde della Sardegna presso la Stazione di Sarcidano. Se per le finalità principali il PFTE si allinea ai requisiti di pianificazione della Rete regionale degli Itinerari ciclabili della Sardegna – sostenibilità dei trasporti e integrazione intermodale, sviluppo economico, valorizzazione paesaggistica/ambientale/culturale/ turistica e salvaguardia/valorizzazione del tessuto insediativo, integrazione con reti ciclabili europea/nazionale/locale, requisiti salutistico-ricreativo, promozionale-educativo e partecipativo –, operativamente si prevede l'esecuzione di interventi elaborati in collaborazione con le Amministrazioni di competenza – ARST, Regione Autonoma della Sardegna (RAS) e CIREM –



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

prevedendo talvolta modifiche o rielaborazioni maggiormente rispondenti ai casi e/o in adeguamento alla disponibilità delle risorse.

Precisato sull'orientamento progettuale perseguito, il PFTE richiama gli aspetti tecnici ed i riferimenti progettuali alla normativa vigente, specificando sul livello di progettazione conseguito e elencando gli elaborati redatti. Proceduto ad un esame del contesto territoriale ed urbanistico al cui interno s'inserisce il percorso ciclabile in oggetto, il RTP approfondisce su specifiche di paesaggio e vincoli ambientali, indicando per ciascuno dei due itinerari costituenti, nn. 6 e 17, Zone di Protezione Speciale (ZPS), Zone Speciali di Conservazione (ZSC), Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Foreste a Gestione dell'Ente Foreste della Sardegna (FoReSTAS). L'analisi dello stato di fatto dei luoghi d'inserimento del percorso distingue i seguenti quattro macro-tratti:

- |    |                                       |            |                      |
|----|---------------------------------------|------------|----------------------|
| 1. | Macro-tratto Cagliari/Elmas – Samassi | CA – SA:   | lunghezza km 44,363; |
| 2. | Macro-tratto Samassi – San Gavino     | SA – GAV:  | “ km 16,125;         |
| 3. | Macro-tratto Sanluri Stato – Villamar | SAN – VIL: | “ km 16,804;         |
| 4. | Macro-tratto Villamar – Isili         | VIL – IS:  | “ km 37,684.         |

per ciascuno dei quali si redigono appositi elaborati descrittivi (planimetria, schede sezioni correnti, nodi, manufatti e sezioni tipologiche) e si rappresenta l'itinerario riferendosi a tratti omogenei, attraversamenti (nodi), progressive e manufatti specifici. Appoggiandosi allo stesso schema descrittivo dell'analisi, il PFTE presenta gli interventi previsti, specificando sulle principali caratteristiche tecniche della pista ciclabile con richiamo al Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (DM 30.11.1999, n. 557). Nel merito il Progetto chiarisce sulla larghezza della pista ciclopedonale, prevista di 2,50 m (1,25 m per ogni senso di marcia), salvo alcuni brevi tratti di larghezza ridotta a 2,00 m in corrispondenza di particolari interferenze.

Richiamati gli standard EuroVelo sulle specifiche di superficie (materiali, qualità, pendenze longitudinale e trasversale, lunghezza della visuale libera e raggi di curvatura orizzontale), il PFTE prosegue fornendo per ciascuno dei macro-tratti apposita descrizione di porzioni omogenee di pista ciclabile, indicando le tipologie progettuali di attraversamento e di manufatti di sovrappasso e sottopasso carrabile, nonché di attraversamento ferroviario, anche in rilevato o in galleria. L'elaborazione progettuale precisa, poi, sugli elementi ricorrenti delle soluzioni ipotizzate, sia in termini di percezione e di riconoscibilità del tracciato ciclabile (materiali, tecniche costruttive e d'arredo), sia per orientamento ed interpretazione dei caratteri locali, approfondendo su elementi di protezione e di segnaletica. Per la segnaletica specializzata, in particolare, il Progetto riporta lo studio compiuto che, riferito all'Allegato A della Direttiva MIT n. 375 del 20.7.2017, distingue fra



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

segnaletica d'identificazione dei livelli di rete (regionale, nazionale, internazionale), segnaletica d'informazione della rete (logo, numero e nome rete) e dei punti d'interesse e segnaletica di direzione urbana/extraurbana, comprendendo i relativi simboli.

Fornite indicazioni d'approfondimento sul branding territoriale, sulla ciclostazione, sulle aree di sosta per le quali si ipotizzano due soluzioni alternative, il Progetto riferisce sulle condizioni di compatibilità dell'itinerario agli strumenti urbanistici vigenti negli ambiti d'intervento, sulle condizioni di fattibilità amministrativa, tecnica, finanziaria e ambientale, nonché su specifici aspetti idraulici. Circa il censimento e la soluzione delle interferenze di localizzazione e di tracciato dell'opera, il Progetto chiarisce che il relativo programma di risoluzione dovrà elaborarsi ed approvarsi insieme al Progetto definitivo. Il PFTE precisa su sopralluoghi e rilievi effettuati preliminarmente alla sua stesura, valutando il posizionamento delle aree di cantiere rispetto a sistemi/nodi viari critici, parchi pubblici, attrezzature sportive, scuole, mercati, edifici pubblici, aeroporti, stazioni, ecc., e le possibili interferenze correlate, suddivise per tipologie comunque riconducibili all'impiantistica interna/esterna – di superficie, aerea e sotterranea, tipica (cartellonistica stradale pubblicitaria,...) e/o singolare (pensiline di fermata mezzi pubblici, autovelox, rilevatori di traffico,...) – di opere oggettivamente/potenzialmente interferenti.

Circa l'impiantistica di progetto, il PFTE rimanda gli approfondimenti specialistici dei successivi gradi di progettazione, precisando solo sull'illuminazione pubblica e sulla segnaletica luminosa, in considerazione anche degli elementi e delle loro caratteristiche merceologiche che saranno riportati nel Capitolato d'appalto. Nello specifico dell'illuminazione pubblica, il PFTE richiama la Norma UNI EN 13201-02.09.2004 che, sulla base dei requisiti fotometrici, definisce apposita classificazione della illuminazione stradale associata al soddisfacimento delle esigenze dell'utenza, consentendo, in definitiva, di riferire il caso in progetto alla tipologia di Classe S, comprendente strade pedonali e ciclabili. Nel merito, precisa il Progetto, le indicazioni di norma saranno relazionate al contesto d'intervento, escludendo condizioni d'inquinamento luminoso che, nei tratti meno urbanizzati, contrasterebbero con i caratteri paesaggistici e naturalistici dell'ambito di riferimento, e operando al contempo per escludere inutili sprechi.

L'analisi del PFTE si completa analizzando la gestione delle materie e approfondendo sulla produzione di materiali da scavo e/o da rifiuto, specificando sui criteri perseguiti per localizzazione e gestione delle aree di cantiere da adibire a deposito temporaneo e rimandando agli elaborati tematici l'esame preliminare degli aspetti specialistici (archeologici e di disponibilità delle aree) ed esecutivi (cronoprogramma attuativo), comprese le indicazioni preliminari su accessibilità, uso e manutenzione delle opere, nonché quelle necessarie alla stesura dei Piani di sicurezza.



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Le tre planimetrie di progetto in scala 1:25.000, integrate successivamente, riportano ciascuna una porzione dell'intero itinerario distinguendo, per sede propria e promiscua, tra pista esistente, da adeguare e in progetto.

### **Avvio del procedimento**

Giacché nel merito del PFTE occorre acquisire una pluralità di pareri, autorizzazioni e nulla osta di competenza di altri Enti e Amministrazioni, facendo seguito ad apposta richiesta da parte di ARST (Prot. Assessorato n. 3879 del 05.02.2019), è stato avviato il procedimento di indizione della Conferenza di servizi preliminare (art. 14, c. 3, L. 241/1990 e s.m.i.) da predisporre ai fini dell'esame del PFTE dell'itinerario ciclabile.

Il Direttore del Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale (nel seguito Servizio) dell'Assessorato ha provveduto a promuoverla – in forma semplificata ed in modalità asincrona (ex art. 14-bis, L. 241/1990, come modificata dall'art. 1, c. 1, D.Lgs. 127/2016) – con apposita Nota d'indizione (Prot. Assessorato n. 5314 del 15.02.2019) che, ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990 e s.m.i., vale quale comunicazione di avvio del procedimento.

Alla Conferenza di servizi preliminare sono stati invitati Amministrazioni e Enti indicati nel prosieguo:

Regione Autonoma della Sardegna (RAS), Assessorato dei Trasporti, Direzione Generale dei Trasporti;  
RAS, Assessorato dei Trasporti, Servizio delle Infrastrutture e dei Trasporti;

RAS, Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, Direzione Generale della Pianificazione urbanistica territoriale e della Vigilanza Edilizia;

RAS, Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, Direzione Generale Enti Locali e Finanze;

RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Servizio della Sostenibilità Ambientale, Valutazione Impatti e Sistemi Informativi Ambientali;

RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Direzione Generale del Corpo Forestale e Vigilanza Ambientale;

RAS, Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio, Direzione Generale;

RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale dei lavori Pubblici, Servizio territoriale opere idrauliche di Cagliari (STOICA);

RAS, Presidenza, Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna (ADIS), Direzione Generale;

RAS, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna - ARPAS, Direzione Generale, Dipartimento di Sassari e Gallura;

Corpo Forestale e Valutazione Ambientale, Servizio CITES Territoriale di Cagliari;

ATO Sardegna, Autorità d'Ambito Servizi Idrici Integrati, Direzione Generale;

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Province di Oristano e Sud Sardegna;  
Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna;  
Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Segretariato regionale del Ministero per i Beni e le attività culturali per la Sardegna;  
Prefettura di Cagliari;  
Prefettura di Oristano;  
ANAS S.p.A.;  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale Territoriale Centro Nord e Sardegna M.C.T.C., Sezione di CAGLIARI;  
CTM S.p.A.  
RFI – Rete Ferrovie Italiane S.p.A., DTP Cagliari;  
Città Metropolitana di Cagliari  
Provincia del Sud Sardegna;  
Comune di Cagliari,  
Comune di Elmas,  
Comune di Assemini,  
Comune di San Sperate,  
Comune di Villasor,  
Comune di Serramanna  
Comune di Samassi  
Comune di San Gavino Monreale  
Comune di Sanluri  
Comune di Villanovafranca  
Comune di Villamar  
Comune di Las Plassas  
Comune di Barumini  
Comune di Gesturi  
Comune di Nuragus  
Comune di Nurallao  
Comune di Isili  
Abbanoa S.p.A. - Gestore Unico del Servizio Idrico Integrato della Sardegna,  
Telecom Italia S.p.A., Direzione Territoriale Sardegna,  
Wind Infostrada S.p.A.,



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Fastweb S.p.A.,  
Vodafone Omnitel N.V.,  
Tiscali S.p.A.,  
Enel Distribuzione S.p.A., Sviluppo Rete Sardegna,  
Terna S.p.A.,  
Ente Acque della Sardegna,  
Azienda Regionale Sarda Trasporti – ARST S.p.A.

Chiamati ad esprimere il proprio parere, autorizzazione o nulla osta, secondo la vigente normativa e, in particolare, trattandosi di conferenza dei servizi di cui all'art. 14-bis della L. n. 241/1990 sul PFTE dell'itinerario ciclabile in oggetto, agli Enti e Amministrazioni è stato richiesto di pronunciarsi ai sensi dell'art. 27 cc. 3 e 4 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.

Al fine di favorire la massima diffusione dell'avvio del procedimento, rendendo pubblica l'indizione della Conferenza di Servizi anche ai soggetti portatori di interessi pubblici e privati, individuali, collettivi o diffusi – ai sensi e per gli effetti della Legge 241/1990 e s.m.i. – la Nota di convocazione della Conferenza di servizi è stata pubblicata sui website istituzionali della RAS e di ARST.

Il PFTE è stato reso disponibile alla consultazione – come da elenco elaborati allegato alla Relazione generale del PFTE – presso la sede di ARST, a Cagliari, indicando la medesima Nota anche un apposito link ove visionare e scaricare i suddetti elaborati progettuali senza necessità di ricorrere ad alcuna credenziale d'accesso.

A solo scopo divulgativo e senza alcuna interruzione dei termini fissati per il procedimento, il Servizio dell'Assessorato ha programmato per Amministrazioni e Enti invitati una Presentazione del PFTE in oggetto il 28.02.2019 presso la sede della Direzione Generale dei Lavori Pubblici dell'Assessorato. Nell'obiettivo di procedere alla più coerente illustrazione del PFTE ed acquisire le più dettagliate informazioni e i più utili chiarimenti, il RTP incaricato è stato invitato alla Presentazione.

#### **Svolgimento della Conferenza di servizi preliminare**

La Conferenza di servizi preliminare si svolge in forma semplificata ed in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis della Legge n. 241/1990, come modificato dal D.Lgs. n. 127/2016. Ai sensi dell'art. 27 commi 3 e 4 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., trattandosi della fattispecie normativa suindicata, chiamati Enti e Amministrazioni ad esprimere il proprio parere, autorizzazione o nulla osta, comunque denominati, richiesti dalla vigente normativa sul PFTE dell'itinerario ciclabile in oggetto, il Servizio dell'Assessorato ha provveduto a richiedere:

- A tutte le Amministrazioni e ai soggetti invitati, ivi compresi gli enti gestori di servizi pubblici a rete per i quali possono riscontrarsi interferenze con il progetto, di pronunciarsi obbligatoriamente



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

sulla localizzazione e sul tracciato dell'opera, anche presentando proposte modificative, nonché a comunicare l'eventuale necessità di opere mitigatrici e compensative dell'impatto.

- Agli enti gestori di servizi pubblici a rete in tale fase è fatto obbligo fornire, contestualmente al proprio parere, il cronoprogramma di risoluzione delle interferenze.

Ciò rilevando che, salvo circostanze imprevedibili, le conclusioni adottate dalla Conferenza in merito alla localizzazione o al tracciato, nonché al progetto di risoluzione delle interferenze, alle opere mitigatrici e compensative – ferma restando la procedura per il dissenso di cui all'art. 14-bis e all'art. 14-quater della predetta L. 241/1990 – non possono modificarsi in sede di approvazione dei successivi livelli progettuali, a meno del ritiro e della ripresentazione di un nuovo PFTE.

È stato inoltre richiesto:

- Agli enti gestori delle interferenze già note o prevedibili di verificare e di segnalare tassativamente al soggetto aggiudicatore la sussistenza di interferenze non rilevate con il sedime dell'infrastruttura, e di elaborare, a spese del soggetto aggiudicatore, il progetto di risoluzione delle interferenze di propria competenza. Successivamente il soggetto aggiudicatore sottoporrà a verifica preventiva di congruità i costi di progettazione per la risoluzione delle interferenze indicate dall'ente gestore.

Nel merito rileva che la violazione di tali obblighi che sia stata causa di ritardato avvio o anomalo andamento dei lavori comporta per l'ente gestore responsabilità patrimoniale per i danni subiti dal soggetto aggiudicatore.

Tenuto conto che il procedimento attiene alla realizzazione di opere di interesse pubblico, la Conferenza di Servizi è chiamata ad esprimersi sul PFTE al fine d'indicare le condizioni per ottenere, sul Progetto Definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente, e pertanto l'indizione della Conferenza di Servizi preliminare ha previsto le seguenti modalità di espletamento.

- Si è assegnato il termine perentorio di quindici giorni consecutivi dalla data di ricevimento della Nota d'indizione, affinché gli Enti e le Amministrazioni coinvolti richiedessero, ai sensi dell'art. 2, c. 7, L. n. 241/1990, integrazioni documentali e/o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'Amministrazione stessa o non direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni.

- Ai sensi dell'art. 2, c. 7, L. n. 241/1990, i termini del procedimento possono sospendersi – per una sola volta e per un periodo non superiore a trenta giorni – al fine di acquisire le integrazioni documentali di cui al precedente capoverso. I termini del procedimento riprendono a decorrere dalla data di ricezione delle integrazioni.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

- Fermo restando l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento, entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dalla ricezione della Nota d'indizione della Conferenza di Servizi, le Amministrazioni coinvolte devono rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza (art 14-bis, c. 2, lett. c), L. n. 241/1990).

A pena d'inammissibilità, si è imposto che le suddette determinazioni possiedano i seguenti requisiti (art. 14-bis, cc. 3 e 4, L. n. 241/1990):

- ✓ siano congruamente motivate;
- ✓ siano formulate esplicitamente in termini di assenso e dissenso;
- ✓ in caso di dissenso indichino obbligatoriamente, ma ove possibile, le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso;
- ✓ le prescrizioni o condizioni – eventualmente indicate ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso – devono esprimersi in modo chiaro e analitico, specificando se sono relative a un vincolo derivante da una disposizione normativa o da un atto amministrativo generale, ovvero discrezionalmente apposte per la migliore tutela dell'interesse pubblico.

- Fatti salvi i casi in cui disposizioni del diritto dell'Unione Europea richiedono l'adozione di provvedimenti espressi, la mancata comunicazione della determinazione entro il termine assegnato di quarantacinque giorni dalla ricezione della Nota d'indizione, ovvero la comunicazione di un parere privo dei requisiti previsti dall'art. 14-bis, c. 3, L. n. 241/1990, equivalgono ad assenso senza condizioni.

Restano ferme le responsabilità dell'Amministrazione, nonché quelle dei singoli dipendenti nei confronti dell'Amministrazione, per l'assenso reso, allorché implicito (art. 14-bis, c. 4, L. n. 241/1990).

- Ai sensi dell'art. 14-bis, c. 5, L. n. 241/1990, scaduto il termine assegnato di quarantacinque giorni dalla ricezione della Nota d'indizione – corrispondente al termine ultimo dello 04.02.2019 –, l'Assessorato per il tramite del Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale, adotta, entro cinque giorni lavorativi dalla suddetta scadenza, la determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di servizi, con gli effetti di cui all'articolo 14-quater, L. n. 241/1990, qualora abbia acquisito esclusivamente atti di assenso non condizionato, anche implicito, ovvero qualora ritenga, sentite le altre Amministrazioni interessate, che le condizioni e prescrizioni eventualmente indicate dalle Amministrazioni ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso possano essere accolte senza necessità di apportare modifiche sostanziali alla decisione oggetto della conferenza. Qualora abbia acquisito uno o più atti di dissenso che non ritenga superabili, verrà adottata, entro il medesimo termine, la determinazione di conclusione negativa della conferenza.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Nello specifico del caso rileva che il termine della Conferenza preliminare non è stato interrotto da alcuna richiesta di integrazioni documentali, pervenuta né nei termini previsti, né oltre essi presso questo Servizio dell'Assessorato.

Presso la sede della Direzione Generale dei Lavori Pubblici dell'Assessorato, alle ore 10.40 del 28.02.2019 si sono aperti i lavori della convocata Presentazione del PFTE. Sono presenti:

RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica, Direzione generale Enti locali e Finanze, Servizio Demanio e Patrimonio di Cagliari, Funzionario: Luigi Mascia;

RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica, Direzione generale della Pianificazione Urbanistica territoriale e della Vigilanza edilizia, Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica, Funzionario responsabile settori Cagliari e Sud Sardegna: Carlo Corrias;

Azienda Regionale Sarda Trasporti - ARST S.p.A., Dirigente Servizio commerciale: Alessandro Boccone; Funzionari Servizio tecnico: M. Cristina Melis, P. Silvio Manchinu;

RTP Affidatario "Progetto di fattibilità tecnica ed economica e progettazione definitiva ed esecutiva del 1° lotto funzionale dell'itinerario ciclabile "Cagliari – Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili". Parcianello & Partners Engineering s.r.l. (mandatario); Coopprogetti Soc. Coop., MTA s.r.l., arch. Marco Terzitta (mandanti): Antonio Serra, Igor Ena.

Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità - Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali - Università degli Studi di Cagliari (CIREM/UNICA), Direttore: Italo Meloni; Collaboratrice: Veronica Zucca.

Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Dirigente: Romano N. Badellino; Responsabile Patrimonio: Giacomo Pittau; Funzionario: Gabriele Melis;

CTM S.p.A., Responsabile Pianificazione: Silvano Angius; Funzionario: Andrea Obino.

Città Metropolitana di Cagliari, Settore Idrico e Viario, Funzionario: Omero Mulleri.

Comune di Elmas, Settore dei Lavori Pubblici, Responsabile: Nicola Ottonello; Consigliere comunale: Silvio Ruggeri;

Comune di Assemini, Servizio lavori pubblici, Responsabile: Roberto Spina.

Oltre ai sopra indicati Responsabile del Procedimento –, l'ing. A. Boccone, Dirigente ARST S.p.A. – e del RTP Affidatario – arch. A. Serra e ing. I. Ena –, per l'Assessorato Regionale dei Lavori Pubblici, Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza stradale (STS), sono presenti:

Responsabile Settore Viabilità statale e regionale: Paolo Pani,  
Funzionario Settore VS: Gian Piero Cossu.

Alla Presentazione del PFTE non sono presenti i delegati dei seguenti Amministrazioni/Enti, comunque invitati alla Conferenza di servizi in oggetto:



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Regione Autonoma della Sardegna (RAS), Assessorato dei Trasporti, Direzione Generale dei Trasporti;  
RAS, Assessorato dei Trasporti, Servizio delle Infrastrutture e dei Trasporti;  
RAS, Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, Direzione Generale Enti Locali e Finanze;  
RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Servizio della Sostenibilità Ambientale, Valutazione Impatti e Sistemi Informativi Ambientali;  
RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Direzione Generale del Corpo Forestale e Vigilanza Ambientale;  
RAS, Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio, Direzione Generale;  
RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale dei lavori Pubblici, Servizio territoriale opere idrauliche di Cagliari (STOICA);  
RAS, Presidenza, Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna (ADIS), Direzione Generale;  
RAS, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna - ARPAS, Direzione Generale, Dipartimento di Sassari e Gallura;  
Corpo Forestale e Valutazione Ambientale, Servizio CITES Territoriale di Cagliari;  
ATO Sardegna, Autorità d'Ambito Servizi Idrici Integrati, Direzione Generale;  
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna;  
Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna;  
Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Segretariato regionale del Ministero per i Beni e le attività culturali per la Sardegna;  
Prefettura di Cagliari;  
Prefettura di Oristano;  
ANAS S.p.A.;  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale Territoriale Centro Nord e Sardegna M.C.T.C., Sezione di CAGLIARI;  
Provincia del Sud Sardegna;  
Comune di Cagliari,  
Comune di San Sperate,  
Comune di Villasor,  
Comune di Serramanna  
Comune di Samassi  
Comune di San Gavino Monreale



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Comune di Sanluri

Comune di Villanovafranca

Comune di Villamar

Comune di Las Plassas

Comune di Barumini

Comune di Gesturi

Comune di Nuragus

Comune di Nurallao

Comune di Isili

Abbanoa S.p.A. - Gestore Unico del Servizio Idrico Integrato della Sardegna,

Telecom Italia S.p.A., Direzione Territoriale Sardegna,

Wind Infostrada S.p.A.,

Fastweb S.p.A.,

Vodafone Omnitel N.V.,

Tiscali S.p.A.,

Enel Distribuzione S.p.A., Sviluppo Rete Sardegna,

Terna S.p.A.,

Ente Acque della Sardegna,

Preliminarmente l'ing. P. Pani dà atto dell'avenuta regolare convocazione della Conferenza nei termini e con la procedura prescritta; assunte le funzioni di Presidente della Conferenza da parte del Direttore del Servizio, ing. M. Ponti, oggi assente, l'ing. P. Pani presiede la Presentazione, assistito dall'ing. A. Boccone, Responsabile del Procedimento; segretario verbalizzante: ing. G.P. Cossu.

Aperti i lavori, dato il benvenuto agli intervenuti e riportate sinteticamente le ragioni motivanti la convocazione della Conferenza di Servizi, l'ing. P. Pani presenta agli intervenuti il RUP ed il prof. I. Meloni, Direttore del CIREM/UNICA, Centro Interuniversitario Ricerche che è consulente scientifico-metodologico di ARST nello studio finalizzato alla pianificazione e realizzazione della Rete regionale degli itinerari ciclabili della Sardegna (D.G.R. n. 6/22 del 31.1.2017) e nell'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) della Sardegna (D.G.R. n. 60/20 dell'11.12.2018), nonché in collaborazione con l'Assessorato nell'ambito del supporto tecnico-scientifico di elevato contenuto specialistico fornito nel merito del Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale.

Nell'ambito dell'intervento relativo all'Itinerario ciclabile "Cagliari – Elmas - Assemmini - San Gavino - Sanluri - Isili", invitato a introdurre l'approccio progettuale e fornire le necessarie indicazioni preliminari, l'ing. A. Boccone riferisce l'intervento alle specifiche d'itinerario precisando che l'esame degli aspetti contestuali ha posto in luce le attinenze con il progetto "La lunga via delle Dolomiti"



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

elaborato da Parcianello & Partners Engineering s.r.l. in attuazione al Master Plan delle piste ciclabili della Regione Veneto; la sua finalità consisteva nel completamento di alcuni stralci degli itinerari che si snodano lungo le storiche vie di comunicazione tra Venezia e l'Europa centrale. L'**ing. A. Boccone** specifica che l'itinerario ciclabile rappresenta un'opportunità di valorizzazione ambientale dei luoghi attraversati, predisposta su standard di fruizione culturalmente evoluti, nonché l'occasione per mettere in rete emergenze ambientali e culturali, coordinate con servizi commerciali e turistici, contribuendo sinergicamente allo sviluppo del territorio.

Secondo l'**ing. A. Boccone** l'analisi dell'itinerario in uscita da Cagliari verso Isili consente di distinguere le successive porzioni di tracciato in relazione alle specifiche dei luoghi attraversati: oltre l'ambito densamente antropizzato in uscita da Cagliari verso l'area aeroportuale e fino ai centri di Elmas ed Assemmini, il principio insediativo tipico dei centri dell'area è costantemente condizionato dalla ricerca della migliore mediazione con la risorsa acqua. I nuclei originari di fondovalle sorgono a ridosso dei rii, ma sempre in posizione utile a proteggersi dalle piene: è il caso di Samassi e Serramanna, di Villasor lungo il Flumini Mannu e di San Sperate nella fascia valliva dei rii Mannu e Flumineddu. Un vero e proprio *tracciato dell'acqua*, sebbene la configurazione dei nuclei storici sia poi stata messa in crisi dallo sviluppo recente, talvolta sowerterendo i loro principi insediativi fondamentali con specifico ricorso alla tecnologia, ad es. per la deviazione dei corsi d'acqua.

Oltre Sanluri/Sanluri Stato, il percorso procede verso Isili attraversando piccoli centri urbani scarsamente popolati e ricalcando il sedime delle ex Ferrovie Complementari nella linea tra Isili e Villacidro, dismessa dagli anni '50 del secolo scorso, fino a integrarsi con la linea del Trenino Verde della Sardegna (Stazione di Sarcidano), il che assicura all'itinerario appropriati requisiti intermodali. Il RUP cede la parola ai progettisti intervenuti ai fini dell'esposizione del progetto.

Con riferimento alle tre planimetrie di progetto in scala 1:25.000 che suddividono la rappresentazione dell'intero itinerario in tre porzioni consecutive, l'**arch. A. Serra** introduce una panoramica generale dell'itinerario, descrivendo i quattro macro-tratti su cui il PFTE imposta l'analisi dello stato di fatto e il progetto. Ceduta la parola all'**ing. I. Ena** per una descrizione più dettagliata del percorso, egli introduce l'itinerario in progetto distinguendo le tipologie di pista – esistente, da adeguare, in progetto –, individuate su sede propria o promiscua per ogni porzione omogenea di macro-tratto considerato. Egli identifica le specifiche di progetto, classificate per tratti omogenei, nodi, progressive e manufatti, individuando materiali e posa in opera, segnaletica,... L'esposizione richiama gli aspetti di maggiore interesse del percorso, comprese le criticità riscontrate durante l'elaborazione progettuale.

**1. Macro-tratto Cagliari/Elmas – Samassi.** Il percorso ciclabile inizia in corrispondenza del limite comunale tra Elmas e Cagliari, prevedendo il collegamento alla rete ciclabile, esistente e a quella in previsione, del capoluogo, attraverso il corridoio ciclabile di cui al PON METRO 2014/2020. Il tratto si



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

sviluppa nell'area periurbana di Elmas, in prossimità della linea ferroviaria di RFI S.p.A. che corre parallela alla S.S. 195 dir, procedendo verso l'aerostazione di Elmas dapprima su strada extraurbana poi in sede promiscua per la presenza di mezzi agricoli che accedono ai fondi limitrofi, sino alle due rotatorie che, all'intersezione tra la S.S. n. 391 con Via dei Trasvolatori, regolano l'accesso e l'uscita dall'area aeroportuale. Compiuto l'attraversamento ciclabile all'interno della rotatoria, l'itinerario costeggia l'area aeroportuale su sede promiscua già sottoposta al limite di 30km/h (Zona 30), ma prevedendo apposita segnaletica orizzontale e verticale. Il percorso avanza in direzione Elmas intercettando il perimetro relativo ad un'area archeologica e percorrendo il sottopasso ferroviario sino a superarlo. Avanzando in direzione dell'abitato di Elmas, il percorso continua su sede propria sino al ponte che, attraversato su sede promiscua, richiede contenuti interventi di messa in sicurezza; esso prosegue poi su sede propria grazie ad un itinerario ciclabile di recente realizzazione, sebbene a tratti le sue piste non siano conformi alla normativa d'ambito (larghezza di soli 2,00 m).

Prima di pervenire al precedente sottopasso, il RTP ha elaborato un percorso alternativo per l'interesse ambientale riconoscibile verso la sponda settentrionale del Riu di Sestu che scorre verso lo stagno di Cagliari. Attraversato fino al collegamento con Assemini, il percorso in alternativa è preferito perché appoggiandosi a tratti di viabilità esistente ne consente il loro recupero, contribuendo a contenere i costi e a rispettare le previsioni di spesa. Esso, inoltre, sfrutta tratti ciclopedonali in sede propria già esistenti, limitando a brevi tratti la realizzazione di apposite corsie ciclabili e, riconnettendosi al percorso principale, provvede al superamento della linea ferroviaria mediante apposito sovrappasso percorso su sede promiscua con l'istituzione di Zona 30 e l'uso di apposita segnaletica orizzontale e verticale. Il percorso prosegue lungo Via Sulcitana, strada extraurbana in uscita dal Comune di Elmas. L'intervento prevede il completamento della pista ciclabile parzialmente realizzata in sede propria bidirezionale, a seguito di corretto dimensionamento. Lungo l'ultimo tratto di Via Sulcitana, l'analisi dello stato attuale indica il superamento della S.P. n. 2 attraverso apposito sottopasso esistente. Per questo tratto d'itinerario il RTP prevede un nuovo percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale per il quale, proprio per la presenza del sottopasso, s'impone apposita delimitazione con isola spartitraffico adeguatamente segnalata. Nel merito delle previsioni progettuali, l'ing. N. Ottonello accenna agli interventi previsti dall'Amministrazione comunale che impongono al percorso ciclabile in esame di adeguarsi, pur se compatibilmente – come precisa sinteticamente l'ing. P. Pani –, alla Direttiva MIT n. 133 dell'11.04.2017 e al Protocollo di Intesa per la progettazione e la realizzazione della "Ciclovie della Sardegna" all'interno del sistema della Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche Italiane – sottoscritto dalla RAS in data 09.08.2017 –, nonché allo schema del protocollo d'intesa tra RAS e MIT, redatto sulla base del Decreto MIT 29.11.2018 "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche" (G.U. n.18, 22.01.2019), ai fini della



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

redazione del PFTE degli itinerari costituenti la Ciclovia della Sardegna. Anche in questo caso specifico, quindi, si applicano i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici adottati per il SNCT di cui all'art. 7 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione" del suddetto Decreto MIT 29.11.2018. In caso contrario, l'intervento viene escluso dalla Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche Italiane, perdendo i finanziamenti appositamente erogati.

Proseguendo l'esposizione dell'**ing. I. Ena**, l'itinerario percorre il Corso Asia con pista ciclabile monodirezionale in sede propria ottenuta con il ridimensionamento delle corsie veicolari. L'avanzamento dell'itinerario verso Assemini prevede che si appoggi ai tratti di pista ciclabile a due corsie monodirezionali, di recente realizzazione da parte del Comune di Assemini nel Corso Europa, salvo poi procedere oltre, lungo tratti dove occorre ricavare la pista ciclabile in sede propria mediante il restringimento della carreggiata esistente. Avanzando in direzione Nord su via Piave, il percorso giunge all'interferenza con la S.S. n. 130 – Iglesiente, il cui incrocio è attualmente regolato da impianto semaforico. Nel merito, sebbene esista il progetto di uno scavalco dell'arteria statale che consentirebbe un più sicuro attraversamento della pista ciclabile su sede propria, il PFTE prevede che gli attraversamenti ciclopeditoni in corrispondenza di arterie stradali con traffico intenso siano realizzanti su corsia propria ricorrendo all'impianto semaforico per l'indispensabile segnalazione. Attraversata la S.S. n. 130 - Iglesiente, il percorso esce dal centro urbano di Assemini, immettendosi in area agricola e correndo parallelamente alla S.S. n. 130 su sede promiscua con i mezzi agricoli. Questa soluzione caratterizza i tratti di pista ciclabile che attraversano l'area agricola di Assemini, salvo alcuni per i quali le interferenze rilevate impongono l'introduzione del limite di 30 km/h e la regolazione della circolazione. Muovendosi lungo il confine comunale tra Assemini e San Sperate, il percorso giunge e attraversa il centro urbano di San Sperate lungo Via Assemini, adottando le tipiche soluzioni progettuali già esposte, salvo quando per la presenza di nodi – ad es. l'attraversamento della S.P. n. 5, delle strade secondarie e di quelle urbane –, si prevede che il transito ciclabile sia progettato con la stessa attenzione posta lungo gli assi di maggior traffico, disponendo apposita segnaletica. Percorrendo il suo tracciato all'interno del centro abitato, l'itinerario giunge su sede promiscua all'intersezione con la S.P. n. 4 (Via Croce Santa) e Via Argiolas, opportunamente regolato dalla segnaletica di progetto. Ad essa il RTP ricorre anche quando, proseguendo in direzione Nord verso Villasor, e oltrepassata l'area extraurbana adiacente alla S.P. n. 4, il percorso avanza lungo l'argine del Riu Mannu di San Sperate, procedendo al suo attraversamento su sede promiscua ricavata sull'esistente ponte sul quale la circolazione veicolare è regolata a traffico alternato. L'itinerario lascia la S.P. n. 4 per dirigersi su una strada comunale che porta alla zona N-E di Villasor. La soluzione progettuale su percorso promiscuo, anche in tratti di accesso ai fondi agricoli, è quella più adottata lungo la prosecuzione dell'itinerario verso Nord, all'interno dell'ambito rurale del



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Comune di Villasor, dirigendosi poi verso il centro urbano, fino a superarlo su tratti di pista ciclabile che il progetto ha individuato sull'esistente viabilità agricola che, in prosecuzione, caratterizza anche l'attraversamento dell'ambito rurale in avvicendamento al Comune di Serramanna. Il transito ciclabile del centro abitato di Serramanna si prevede principalmente su sede promiscua, ricorrendo alla Zona 30 ed agendo sulla regolazione della circolazione, anche con apposita segnaletica in corrispondenza degli attraversamenti della viabilità urbana.

Lasciato il centro abitato di Serramanna il percorso esce dalla sua zona periurbana e prosegue in ambito rurale verso Samassi, appoggiandosi alla viabilità di penetrazione agraria e poi procedendo su fondo stradale asfaltato quando, in prossimità dell'abitato di Samassi, il percorso attraversa la S.S. n. 196, imponendosi il ricorso a sede propria adeguatamente segnalata. Nell'abitato si attraversa un sovrappasso ferroviario esistente, imponendosi l'incremento delle pendenze per un breve tratto, senza ricorrere, peraltro, ad interventi di adeguamento e sicurezza del cavalcavia stesso. L'itinerario procede su Viale Stazione fino alle intersezioni con Via Circonvallazione e con Via Sacco e Vanzetti. In tal caso il RTP prevede attraversamenti ciclo-pedonali in sede promiscua che, in ambito urbano e su intersezioni a rotatoria, impongono il restringimento delle corsie veicolari, l'inserimento di spartitraffico centrali, dissuasori di velocità e un attraversamento ciclabile interno alla rotonda. Avanzando, il percorso – ricavato su Viale Stazione in sede propria monodirezionale ed affiancato al marciapiede esistente con il ridimensionamento delle corsie veicolari – giunge alla Stazione ferroviaria di Samassi, terminando il primo macro-tratto in esame Cagliari/Elmas – Samassi in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario. Oltre il nodo, il percorso prosegue in direzione San Gavino, ovvero Sanluri/Sanluri Stato verso Villamar e Isili.

Nel merito degli attraversamenti che, nei centri di Serramanna e Samassi, riguardano le interferenze della pista ciclabile con la linea ferroviaria, i **delegati R.F.I. S.p.A.** chiariscono. Nel quadro dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria Decimomannu - San Gavino, a fronte delle richieste del Comune di Serramanna, R.F.I. S.p.A. aveva programmato: a) la trasformazione funzionale del sottopasso pedonale in ciclopedonale per l'accesso alla Stazione ferroviaria; b) la realizzazione di una rotatoria tra la circonvallazione di Serramanna e la S.P. n. 106; c) il prolungamento della rampa cavalca ferrovia attraverso la realizzazione di un breve tratto di viabilità di collegamento tra le parti del centro, in sostituzione degli esistenti passaggi a livello. Ad oggi, compiute le opere connesse al raddoppio ferroviario ed aperta la circonvallazione e la rotonda, il Comune – quale futuro gestore della viabilità – ha aperto un contenzioso con R.F.I. S.p.A. Peraltro, risulta che si sia già provveduto alla chiusura di uno dei due passaggi a livello e, nell'immediato, si provvederà anche per l'altro. In prossimità della Stazione ferroviaria del Comune di Samassi, le opere connesse al suddetto raddoppio ferroviario hanno consentito la soppressione del passaggio



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

a livello esistente e la realizzazione di un collegamento pedonale mediante apposito sovrappasso. Infatti, per causa dei rilevati problemi idrogeologici del suolo che impedivano il ricorso ad un sottopasso, si è optato per lo *scavalco* ferroviario di *Via Coghe*, provvisto di scale e ascensori per disabili motori e strutturato per consentirne l'uso anche con la Stazione ferroviaria chiusa.

Nel merito degli attraversamenti, rileva l'ing. I. Ena, l'opzione progettuale più selezionata si identifica con sovrappassi/sottopassi, facilmente accessibili e percorribili sotto/sopra quota se adeguatamente progettati, senza fare ricorso a spostamenti motorizzati, come nel caso dell'ausilio fornito dagli ascensori di accesso.

Considerato il dettaglio espresso nella presentazione del primo macro-tratto, i presenti richiedono all'ing. I. Ena di proseguire per emergenze e/o criticità dei successivi macro-tratti, evidenziando le alternative predisposte.

2 *Macro-tratto Samassi – San Gavino.* Il percorso prende avvio dalla Stazione ferroviaria di Samassi e procede in contesto urbano su sede propria larga 2,50 m all'interno della sezione stradale esistente. Il restringimento della carreggiata può imporre l'introduzione del limite di 30 km/h e apposite regole di circolazione. L'itinerario prosegue nell'area periurbana e extraurbana di Samassi lungo esistenti strade campestri a basso flusso, in condizioni e finiture variabili, ma sempre su pista di tipo promiscuo con il limite di 30 km/h e la regolazione della circolazione fino a bypassare il cavalcavia ferrovia, linee aeree e recinzioni, senza interferire con le reti irrigue in disuso. Oltre un breve tratto che, in affiancamento alla strada extraurbana esistente, procede su pista larga 3,00 m sino all'intersezione stradale con la viabilità di approdo ad un sottopasso ferroviario, il macro-tratto avanza alternativamente su strade campestri con soluzioni progettuali analoghe alle precedenti. Rilevano: a) la porzione successiva di tracciato, lungo la S.P. n. 59 di collegamento a Sanluri Stato, le cui interferenze motivano la soluzione di pista su sede propria larga 3,00 m, giungendo in affiancamento alla sede stradale esistente all'agglomerato urbano di Sanluri Stato; b) le interferenze nel contesto urbano di Sanluri Stato che impongono la soluzione su sede propria larga 2,50 m, in affiancamento alla sede stradale esistente; c) la prosecuzione del macro-tratto su sede propria lungo il rilevato della linea ferroviaria dismessa, superando cunicoli di sottopasso ferroviario, attraversando un casello ferroviario dismesso e, in corrispondenza dell'agglomerato urbano di San Gavino, giungere fino alla dismessa Stazione.

Nel merito delle aree ferroviarie dismesse afferenti al territorio comunale di San Gavino, i **delegati R.F.I. S.p.A.** aggiornano il RTP circa i problemi rilevati sulle mappe catastali, chiarendo che per le dette aree si tratta di cessioni operate da R.F.I. S.p.A. a favore del Comune di San Gavino che le ha in comodato d'uso. Ciò riguarda anche la dismessa Stazione, il cui sedime è ancora di proprietà di R.F.I. S.p.A. Per tale ragione, relativamente a tali aree il PFTE deve essere sottoposto al parere



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

dell'Amministrazione comunale che, però prima di esprimere il proprio, chiede preventivo parere ad R.F.I. S.p.A. Inoltre, sebbene l'ipotesi progettuale preveda che l'itinerario attraversi le aree in comodato d'uso, va comunque escluso che ciò possa comportare il coinvolgimento della proprietà stessa. Analogamente risulta per l'approccio che il PFTE deve avere verso le aree che, di competenza R.F.I. S.p.A., sono limitrofe alla sistemazione aeroportuale di Cagliari-Elmas e fiancheggiano lo Stagno di Santa Gilla. Per tutte queste il RTP deve verificare la disponibilità e il soggetto che la esercita, accertando modalità di progettazione e d'inserimento ammesse. Gli stessi **delegati R.F.I. S.p.A.** comunicano, poi, che nell'area di San Gavino, il dismesso passaggio a livello ferroviario sarà presto chiuso, imponendosi già da ora che il PFTE individui apposita soluzione dell'itinerario in corrispondenza di esso. Inoltre, secondo gli stessi, s'impone che il dettaglio progettuale, richiesto per le future elaborazioni del definitivo e dell'esecutivo, approfondisca sugli stradelli a servizio della linea ferroviaria, studiando opportunamente il loro utilizzo per l'affiancamento ciclistico alla linea ferrata. Nel merito, l'**ing. I. Meloni** propone che con R.F.I. S.p.A. possa prevedersi la sottoscrizione di un protocollo che riporti le condizioni indispensabili a garantire maggiore speditezza nella prassi progettuale.

I delegati del Comune di Elmas, l'**ing. N. Ottonello** e il **sig. S. Ruggeri**, accennano ai benefici che l'opera in progetto consentirebbe di conseguire sul territorio – riduzione delle emissioni climalteranti, incentivazione dell'intermodalità (Stazione ferroviaria) e della mobilità ciclistica e dolce in genere, riduzione del traffico veicolare, incremento della rete ciclabile intercomunale in scenari naturalistici di pregio, potenziamento dell'economia locale,... – e esprimono le criticità rilevate all'interno del territorio comunale dall'ipotesi di realizzazione del PFTE, pur riservandosi di trasmettere apposita nota nel merito. Nello specifico del compendio comunale, **essi** si riferiscono alla variante al PUC di Elmas – in corso d'approvazione anche per definire il collegamento con la Stazione ferroviaria – e alla prosecuzione del percorso all'interno del centro urbano di Elmas, lungo una pista ciclabile in sede propria che, sebbene recentemente realizzata, non rispetta la normativa in materia. I **delegati del Comune di Elmas** rilevano sulla necessità di superare alcune pendenze eccessive di tracciato (via Giliacqas), oltre alle criticità di attraversamento di un sottopasso ferroviario, nelle vicinanze dell'area sportiva comunale e del Rio di Sestu, e specificano su tre distinti attraversamenti indicati come critici.

a) Il tratto di pista che sul Rio Sestu ne prevede l'attraversamento sull'esistente ponte carrabile "sommersibile". A causa del franco minimo del ponte, nel corso degli eventi meteorici di media intensità, l'acqua invade la carreggiata e, per la sicurezza dell'utenza, l'Amministrazione ne preclude il transito. In definitiva, il ponte è quasi sempre inagibile durante la stagione delle piogge. Tale criticità che limita i collegamenti di Elmas e Assemini verso la Stazione aeroportuale, arrischierebbe la stessa percorribilità dell'itinerario ciclistico in oggetto, oltre che vincolare l'esecuzione di futuri interventi sul



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

sito da parte delle amministrazioni di competenza, anche solo in termini di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'alveo e delle sponde. In alternativa, potrebbe prevedersi un nuovo attraversamento ciclopedonale, parallelo e complementare all'esistente carrabile, oppure – adeguatamente verificato e mantenuto – percorrendo l'esistente ponte ciclopedonale alla foce del Rio Sestu. In tale caso, essendo prossimo al tracciato ferroviario, andrebbe considerato l'ambito territoriale necessario al collegamento diretto, verificando il coinvolgimento di RFI e di privati con presumibili espropri.

b) L'attraversamento del Rio Sa Mura sulla Via Sulcitana (nel tratto dal Lidl al Rio Sa Mura): in corrispondenza del ponte carrabile la carreggiata subisce un notevole restringimento tale da imporre alla pista ciclabile l'indispensabile passaggio da una corsia propria ad una in promiscuità con il traffico extraurbano di velocità medio-alta. In alternativa, al fine di garantire continuità al tracciato e ottimali condizioni di sicurezza nella sua percorribilità, potrebbe prevedersi un nuovo ponte ciclopedonale parallelo all'esistente ponte carrabile.

c) In corrispondenza del sottopasso di attraversamento della S.P. n. 2 sulla via Sulcitana: qui la carreggiata subisce un notevole restringimento tale da imporre alla pista ciclabile l'indispensabile passaggio da una corsia su sede propria ad una in promiscuità con il traffico extraurbano di velocità medio-alta.

Tale criticità trova ulteriore conferma nell'intervento dell'ing. **S. Angius**, il quale a riprova del grado di criticità in corrispondenza dei detti restringimenti di carreggiata, accenna al transito di pullman snodati (long vehicle) della CTM S.p.A. Per questo genere di autobus la progettazione stradale ricorre a corsie con larghezza minima di almeno 3 m e ciò non include lo spazio per una pista ciclabile su corsia riservata; inoltre, fino a 3,25 m gli autobus non possono eseguire sorpassi senza uscire dalla propria corsia. S'impone, quindi un congruo incremento della sezione di corsia, di cui i delegati CTM S.p.A. si riservano nel seguito.

Riprendendo il loro intervento circa il sottopasso di attraversamento della S.P. n. 2 sulla via Sulcitana, **i delegati del Comune di Elmas** ipotizzano che il PFTE possa prevedere un percorso alternativo che, sulla via Sulcitana – in corrispondenza del limite amministrativo tra Elmas ed Assemini –, percorra la strada sterrata esistente che, parallela alla S.P. n. 2, consente di raggiungere il sottopasso di collegamento tra la via Lubiana e la via Carmine nel territorio amministrato dal Comune di Assemini, provvedendo ad evitare condizioni di criticità con l'ausilio di sistemi di controllo del traffico veicolare (impianti semaforici). L'ing. **I. Meloni** pone l'attenzione dei presenti sull'utilità di ricorrere al percorso alternativo del *tracciato di laguna*.

L'ing. **I. Ena** prosegue nell'esposizione dei macro-tratti d'itinerario.

3 *Macro-tratto Sanluri Stato – Villamar.* Il macro-tratto inizia dalla Stazione ferroviaria di Sanluri Stato, procedendo in corrispondenza del suo agglomerato urbano su sede promiscua larga



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

2,50 m opportunamente delimitata, con la tipica soluzione adottata in ambiti urbani all'interno della sezione stradale esistente. La prosecuzione nel contesto extraurbano si compie principalmente su strade campestri ad uso promiscuo, adottando le già descritte soluzioni di pista ciclabile su sede promiscua, oltre tratti che nel medesimo contesto si realizzano su sezioni stradali esistenti, ovvero su sede propria larga 3,00 m, in affiancamento alla sede stradale esistente, o su sede promiscua, destinando ad essa una larghezza di m 2,50, ma imponendosi l'adozione del limite di 30 km/h e la necessaria regolazione della circolazione, come in corso di attraversamento dell'agglomerato urbano di Sanluri. L'avanzamento del macro-tratto prosegue sugli stessi schemi, procedendo lungo strade extraurbane e campestri fino ad inserirsi nel contesto urbano di Villamar nel quale il PFTE prevede l'adozione delle tipiche soluzioni d'ambito urbano.

4 *Macro-tratto Villamar – Isili.* Esso procede dall'ambito urbano di Villamar su sede propria ricavata sul tratto pubblico pedonale, attraversando aree gioco (playground) di riqualificazione del nucleo urbano. Il tragitto procede in parallelo alla S.S. n. 197 su sede propria, sino allo attraversamento dell'innesto della S.P. n. 5 sulla strada statale, e avanza in promiscuo su strade a penetrazione agraria, ancora in parallelo alla S.S. n. 197. Esso procede in corrispondenza della sede dell'ex ferrovia dismessa, Villacidro-Isili, in riconversione come pista ciclabile. Oltre contenute porzioni dell'ex sede ferroviaria da ricostruire, il macro-tratto procede fino al successivo accesso alla viabilità agricola dalla S.S. n. 197 e prosegue fino ai manufatti riferibili all'ex ferrovia, compresa la Stazione di Villanovafranca. Per essa il PFTE prevede il riutilizzo come area di sosta, intervenendo analogamente alle opere di recupero adottate per i caselli ferroviari. Lungo la S.S. n. 197 per alcuni tratti del versante roccioso si provvede alle opere di messa in sicurezza con apposito consolidamento delle scarpate. Superati differenti manufatti ferroviari, il percorso prosegue sul tracciato esistente dell'ex linea ferroviaria, parallelo alla S.S. n. 197. Avanzando su tratti a servizio dei fondi agricoli, la pista ciclabile si prevede su sede promiscua fino all'ingresso a Las Plassas, entro cui procede in ambito urbano (limite di 30 km/h e regolazione della circolazione). L'attraversamento della S.S. n. 197 sarà regolato con una lanterna semaforica a chiamata, adeguatamente segnalato. Proseguendo per via Stazione, oltre la vecchia Stazione di Las Plassas e gli incroci d'ambito urbano, il tratto esce dall'abitato di Las Plassas lungo strade di penetrazione agraria fino a procedere nel territorio comunale di Barumini verso un manufatto d'attraversamento ferroviario oggetto di recupero e rifunzionalizzazione. Oltre la viabilità di accesso alla zona artigianale all'ingresso di Barumini, il percorso ciclabile prosegue in sede promiscua, con il limite di 30 km/h e apposita regolazione della circolazione. Il macro-tratto incede su uno sterrato fino all'ingresso di Barumini da dove, immettendosi sulla S.P. n. 5, può raggiungere direttamente il sito archeologico Su Nuraxi, Patrimonio Mondiale dell'Umanità-UNESCO. Tuttavia, all'ingresso di



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Barumini, il percorso cambia direzione muovendosi parallelamente alla strada provinciale – all'interno di un'area verde su sede propria appositamente predisposta – e poi imbecca la provinciale – su sede propria ricavata dal restringimento dell'esistente marciapiede – fino all'ingresso dell'area archeologica Su Nuraxi. Oltre le successive strade comunali secondarie, il percorso avanza verso Gesturi sulla viabilità agricola esistente in affiancamento alla S.S. n. 197 e, superata l'intersezione tra la viabilità della zona artigianale di Gesturi e la S.S. n. 197, prosegue lungo la viabilità di accesso ai fondi agricoli ricavata sul vecchio tracciato ferroviario. Lungo il percorso rileva la presenza di manufatti di attraversamento ferroviario, gallerie, ruderi di un casello di casa cantoniera, per i quali si predispongono appropriate interventi di manutenzione e messa in sicurezza, nella previsione di adibirli ad aree di sosta. Il tratto ciclabile prosegue a lato della S.S. n. 197, su sede propria adeguatamente separata dalla carreggiata, alternando tratti dissestati e battuti, sezioni con tipologia in rilevato, trincea e piano, attraversando il territorio amministrato dal Comune di Gesturi fino a quello di competenza di Nuragus, di cui percorre il centro su sede promiscua – con l'introduzione del limite di 30 km/h e la necessaria regolazione della circolazione – , ricalcando il tragitto dell'ex ferrovia. Proseguendo su una porzione di pista ciclabile esistente, tra Isili e Nuragus – realizzata dalla Provincia di Cagliari nel 2006 –, il macro-tratto procede su alternative porzioni di tracciato ferroviario dismesso, riferendosi sempre all'andamento della S.S. n. 128, fino al tratto panoramico sul lago Is Barroccus, oltre cui avanza dopo aver affiancato la linea ferrata in uso al Trenino Verde. Continuando sulla S.S. n. 128, ricavandovi apposita sede, il tratto procede sull'esistente viabilità agricola dell'area periurbana di Isili e perviene alla sua Stazione ferroviaria con soluzioni tipiche di attraversamento del nucleo urbano. In corrispondenza della Stazione ferroviaria, il RTP prevede la realizzazione della ciclostazione con ruolo di interscambio tra bicicletta e trasporto pubblico, compresa la localizzazione dei servizi dedicati (ciclo-officine,...). Conclusa la presentazione del PFTE da parte dell'ing. I. Ena, l'ing. **P. Pani** cede la parola ai delegati presenti perché esprimano le loro osservazioni.

Il **geom. C. Corrias** ricorda ai tecnici del RTP incaricato che, nelle ipotesi in cui il tracciato in progetto imponga di ricorrere all'attivazione di apposite procedure espropriative, queste devono essere previste ricorrendo a specifica variante urbanistica, con conseguente verifica di assoggettabilità a VAS. Nel caso più generale, quindi, quando il tracciato dell'opera risultasse incompatibile e/o non conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e/o adottati, sarà necessario che le Amministrazioni comunali interessate provvedano ad apportare apposita variante urbanistica finalizzata all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, riclassificando le aree interessate dal percorso, in modo da renderle coerenti con la sovraordinata normativa paesaggistica e urbanistica. Nel caso di cui alle dette procedure di esproprio e, quindi, alle



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

correlate varianti urbanistiche, l'**ing. I. Meloni** ritiene che esse siano già state previste, eccetto che per le Amministrazioni di Uta e Capoterra che hanno introdotto la variante urbanistica senza considerare la verifica di assoggettabilità a VAS.

Concludendo il proprio contributo, il **geom. C. Corrias** rileva l'ulteriore necessità che il RTP si coordini con la Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC), per definire opportunamente gli interventi progettuali su ambiti o su opere vincolate, ad es. fascia di tutela integrata, manufatti e tratti di tracciato di linee ferroviarie esistenti, sebbene – come precisa l'**ing. C. Melis** –, talvolta dismessi e altri oggetto di progetti di recupero, come nell'area di Barumini per il Casello della linea ferroviaria dismessa, ovvero per la vecchia stazione ferroviaria del paese. Il Casello versa in condizioni di abbandono e di degrado tali da imporre la messa in sicurezza per scongiurare il pericolo di crollo; l'edificio della stazione ferroviaria è in abbandono, soggetto ad un degrado medio-avanzato, pur beneficiando di un finanziamento regionale per riqualificazione/conversione ad ostello (RAS-D.G.R. n. 677/4 del 29.12.2015).

Come già accennato, i **delegati CTM S.p.A.** rilevano che il tracciato di progetto è interessato da diverse interferenze con le linee CTM, in particolare lungo la direttrice Elmas-Assemini transitano le linee nn. 9 e 19 con autobus anche snodati (long vehicle), dai 12 ai 18 m di lunghezza. Conseguentemente i 3 m previsti dal progetto per alcuni tratti di percorso in interferenza (ad es. via Majorana,...) devono essere estesi a 3,50 m, non potendo derogare alla normativa (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, DM 05.11.2001 e s.m.i.).

Secondo gli stessi **delegati CTM S.p.A.**, lungo la Sulcitana e nella zona di Assemini, area urbana compresa, risultano ancora da chiarire le modalità d'approccio progettuale dell'itinerario ciclabile in corrispondenza di 10 fermate di linea (tra la n. 9 e la n. 19) sia per la presenza di paline informative provviste di linea elettrica, che di pensiline vere e proprie, sia per le piattaforme di accesso ai disabili, anche in termini di accostamento del mezzo e di movimentazione delle pedane mobili, sebbene alcuni di tali aspetti riguardino soluzioni di dettaglio. S'impone pertanto una valutazione delle opere di spostamento di queste attrezzature, a carico del RTP, anche nell'ipotesi caldeggiata di un itinerario ciclabile esterno alla carreggiata stradale, come già perseguito in accordo con l'Amministrazione di Assemini per le ciclabili comunali. Ne consegue la necessità di adeguare il quadro economico di progetto per garantire la gestione delle interferenze rilevate.

L'**ing. R. Spina** riprende sull'intervento dei delegati CTM S.p.A., riportando sintetica descrizione delle soluzioni adottate dall'Amministrazione di Assemini per le opere di realizzazione della pista ciclabile predisposta in ambito comunale (Corso Asia, Corso Europa e Corso Africa) in ottemperanza alle predette esigenze espresse dal CTM S.p.A. Conseguentemente il tecnico dichiara la disponibilità dell'Amministrazione all'attività di coordinamento con il RTP, al fine di fornire tutti gli elementi utili



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

all'aggiornamento del progetto, giacché il Comune già si occupa dei collegamenti della rete comunale con la rete regionale, compreso il percorso extraurbano dei Boulevard dei Paesaggi. Questa proposta progettuale è finalizzata a riqualificare e valorizzare il paesaggio asseminese, coniugando esigenze di sostenibilità e tutela ecologica del territorio con quelle di sviluppo socio-economico. Dall'ambito agricolo il percorso perviene alle Saline Conti Vecchi, passando lungo il Cixerri, il Flumini Mannu e la Laguna di Santa Gilla. L'intento individua punti cerniera – quali macro ambiti e sub-ambiti – sui quali intervenire mediante un'operazione di collegamento tra ambito industriale/urbano e realtà agricola e naturalistica, pertanto si conclude rimarcando sull'esigenza di collaborazione del RTP e sul coordinamento ad opera dell'Amministrazione.

L'ing. **L. Mascia** rileva che l'itinerario ciclabile interessa diverse aree di competenza del demanio e del patrimonio immobiliare regionale, oltre ad aree afferenti ad altri enti di natura pubblica, ed altre ancora riferibili a proprietà private. Circa le aree di competenza demaniale e appartenenti al patrimonio regionale suddetto, in corso di esecutivo, il soggetto attuatore dovrà provvedere a definire dettagliatamente i corrispondenti ambiti. Prima dell'inizio dei lavori, il Servizio Demanio e Patrimonio di Cagliari dell'Assessorato regionale degli Enti locali affiderà le dette aree al soggetto attuatore per la realizzazione delle opere in oggetto. L'ing. **L. Mascia** invita, altresì, il RTP e, quindi ARST S.p.A. a contenere i costi di esproprio addivenendo ad apposite cessioni/concessioni/convenzioni con gli enti che gestiscono beni di natura pubblica e demaniale le cui aree sono attraversate dall'itinerario ciclabile in questione. Oltre la procedura da seguire nel caso di tratti di pista ciclabile su aree non ancora demanializzate, il tecnico regionale specifica sulle fasi di affidamento dell'opera, chiarendo sui contenuti minimi dell'atto convenzionale che dovrà essere adeguatamente redatto. Nello specifico delle aree demaniali interessate dal percorso ciclabile, l'ing. **I. Meloni** richiede all'ing. L. Mascia se le aree demaniali siano state già geo-referenziate, ricevendo risposta negativa. Si rimanda, invece, al geo-portale per il censimento dei ponti.

Concludendo, l'ing. **L. Mascia** richiama l'attenzione del RTP sulla predisposizione della pratica da presentare al MIBAC nel caso in cui si debbano demolire caselli ferroviari fatiscenti. Nel merito, l'ing. **C. Melis** precisa sull'osservazione precedentemente espressa a tale proposito. Ella ribadisce che ARST S.p.A. ha già avviato diverse demolizioni di caselli in condizioni di degrado così avanzate che hanno imposto la loro messa in sicurezza per scongiurare il pericolo di crolli. In ogni caso, sia per caselli ferroviari che per case cantoniere, trattandosi di manufatti di oltre 70 anni fa, va verificato l'aspetto della preservazione.

I **delegati di RFI S.p.A.** richiedono al RTP delle precisazioni nel merito dei tratti d'itinerario in relazione con le linee ferroviarie e i servizi di competenza. I **delegati RFI. S.p.A.** precisano su tratti strumentali all'esercizio ferroviario, su tratti ciclabili previsti in affianco/in sovrappasso/in sottopasso



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

della linea ferroviaria, sulle aree RFI S.p.A. concesse in comodato d'uso a diverse amministrazioni e, richiamate le prescrizioni di legge, auspicano la stipula di una convenzione con l'Amministrazione regionale che consenta di addivenire alle soluzioni più adeguate per le opere in discussione.

Manifesta la criticità dell'approccio d'analisi perseguito, all'invito condiviso dai delegati presenti rivolto al RTP di vagliare gli aspetti tecnici discussi per le soluzioni del PFTE e di usufruire dell'azione di coordinamento progettuale da parte di ARST S.p.A., il **prof. I. Meloni** ribadisce la necessità che il RTP stesso predisponga in particolare l'approfondimento su segnaletica di sicurezza e d'indirizzamento, sovrappassi e sottopassi, sezioni e nodi, arredo urbano, ciclo-servizi e velo-stazioni. Secondo lo stesso **ing. I. Meloni** s'impone al RTP di verificare, anche dimensionalmente, la congruità delle sezioni e – oltre al ribadito richiamo dell'**ing. P. Pani** sulle linee guida delle tipologie ammesse [Direttiva MIT n. 133 dell'11.04.2017; Protocollo di Intesa per la progettazione e la realizzazione della "Ciclovía della Sardegna" nel sistema della Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche Italiane (RAS, 09.08.2017); schema protocollo d'intesa tra RAS e MIT (Decreto MIT 29.11.2018)] –, una più proficua collaborazione tra RTP, amministrazioni ed enti coinvolti, con l'auspicabile guida di ARST S.p.A..

La Presentazione del PFTE si chiude alle ore 14.30.

Ribadito che il termine della conferenza preliminare non è stato interrotto a seguito di alcuna richiesta di integrazioni documentali pervenuta presso questo Servizio nei termini previsti – oltre quella successiva da parte del Comune di Sanluri e di cui si specifica nel seguito –, risulta che entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dalla ricezione della Nota d'indizione della Conferenza, al Servizio medesimo sono pervenute dalle seguenti Amministrazioni coinvolte le corrispondenti determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza stessa (art 14-bis, c. 2, lett. c), L. n. 241/1990).

Nell'ordine di ricezione risultano allegati al presente Verbale, parte integrante di esso e ad esso materialmente allegati, i seguenti pareri numerati dal n. 01 al n. 10:

N. d'Ord.	RICEZIONE Data	Direzione Generale dei LL.PP. – RAS Protocollo		MITTENTE	PARERE SU PFTE
		n.	del		
01	21.02.2019	6039/2019	21.02.2019	e-distribuzione S.p.A. – Infrastrutture e Reti Italia - Area Nord Ovest - Sviluppo Rete - Autorizzazioni e Patrimonio Industriale	Favorevole condizionato
02	26.02.2019	6696/2019	26.02.2019	RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente – Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale – Servizio Ispettorato Riparti-	Non significativo: sull'area d'intervento non gravano vincoli di carattere idrogeologico e/o forestali di diretta



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

				mentale di Cagliari	competenza del CFVA
03	07.03.2019	8364/2019	07.03.2019	CTM S.p.A.	Favorevole condizionato a definizione/chiarimento delle interferenze
04	13.03.2019	8675/2019	13.03.2019	Terna Rete Italia S.p.A. – Area Operativa Trasmissione di Cagliari	Favorevole condizionato nelle successive fasi progettuali (Definitivo/Esecutivo)
05	18.03.2019	9075/2019	18.03.2019	RAS, Assessorato dei Trasporti – Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti	Favorevole condizionato a revisioni/integrazioni
06*	21.03.2019	9420/2019	21.03.2019	Comune di Elmas	Favorevole condizionato a risoluzione criticità
07	22.03.2019	9570/2019	22.03.2019	RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica – Direzione generale enti locali e finanze – Servizio demanio e patrimonio di Cagliari	Favorevole condizionato nelle procedure progettuali successive (Definitivo)
08*	21.03.2019	9574/2019	22.03.2019	Responsabile UT - Comune di Elmas	Favorevole condizionato a risoluzione criticità
09	26.03.2019	10235/2019	26.03.2019	R.F.I S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Favorevole condizionato con prescrizioni
10*	21.03.2019	10238/2019	28.03.2019	Responsabile UT - Settore OOPP - Comune di Elmas	Favorevole condizionato a risoluzione criticità
* Trasmissioni successive o verso/da diversi indirizzi; parere unico e corrispondente nelle trasmissioni.					

In corso di ricezione dei pareri di competenza, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna – della Direzione generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC) – ha inoltrato con proprio Prot. n. 6048 del 28.03.2019 al Servizio scrivente – che l'ha rubricata al proprio Prot. n. 10594 del 28.03.2019 – l'istanza di proroga di 45 (quarantacinque) giorni del termine perentorio di quarantacinque giorni – dalla ricezione della Nota d'indizione della Conferenza di Servizi in corso (Prot. n. 5314 del 15.02.2019) –, entro cui Amministrazioni ed Enti coinvolti avrebbero dovuto rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza [art 14-bis, c. 2, lett. c), L. n. 241/1990]. All'esigenza manifestata dall'Organo Ministeriale di poter far fronte, con il necessario grado di approfondimento, all'analisi ed alla valutazione dei potenziali effetti delle opere in previsione sul patrimonio archeologico, culturale e paesaggistico di un'area di così grande estensione, rilevata l'insussistenza di aggravii sul procedimento in corso per causa della proroga in istanza e motivata l'istanza stessa dalle competenze di un'Amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale e dei beni culturali, il Direttore del Servizio con propria Nota –



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Prot. n. 11260 del 03.04.2019 – ha prorogato di ulteriori 45 giorni il termine di cui sopra, corrispondente a complessivi 90 (novanta) giorni decorrenti dalla ricezione della Nota d'indizione suddetta.

Circa i pareri di competenza di Amministrazioni ed Enti convocati, sempre secondo l'ordine di ricezione presso il Servizio scrivente, anche il seguente n. 11 è allegato al presente Verbale, parte integrante di esso e ad esso materialmente allegato:

N. d'Ord.	RICEZIONE	Direzione Generale dei LL.PP. – RAS Protocollo		MITTENTE	CONTENUTI NOTA
11	29.03.2019	10600/2019	29.03.2019	CT SARDEGNA – ANAS	Favorevole condizionato a integrazioni/risoluzione criticità nelle fasi progettuali successive (Definitivo/Esecutivo)

Oltre il termine perentorio di 15 giorni – consecutivi dalla data di ricevimento della Nota d'indizione (Prot. n. 5314 del 15.02.2019) –, entro cui Enti/Amministrazioni avrebbero dovuto provvedere a richiedere integrazioni documentali e/o chiarimenti relativi al PFTE in oggetto, al Servizio scrivente è pervenuta la seguente richiesta di chiarimenti su aree a rischio idrogeologico nel Comune di Sanluri:

N. d'Ord.	RICEZIONE	Direzione Generale dei LL.PP. – RAS Protocollo		MITTENTE	CONTENUTI NOTA
12	29.03.2019	10787/2019	29.03.2019	Comune di Sanluri	Richiesta chiarimenti/integrazioni

In relazione alle conclusioni della presente Seduta della Conferenza di Servizi in svolgimento, nel merito dell'istanza di chiarimenti dell'Amministrazione comunale di Sanluri di cui al n. 12, s'impone che l'RTP provveda a fornire gli indispensabili chiarimenti al Comune di Sanluri, specificando come la proposta progettuale di cui al PFTE in esame valuti compiutamente i potenziali effetti della pericolosità da rischio idrogeologico su quella parte di percorso che ricade in zona Hi4 (D.C.C. n. 75 del 10.10.2018). Solo così operando, l'Amministrazione potrà successivamente procedere all'emissione del proprio parere, seguendo gli iter normativi di competenza.

Procedendo nell'ordine di ricezione, sono ulteriormente allegati al presente Verbale, sempre parte integrante di esso e ad esso materialmente allegati, anche i seguenti pareri successivamente pervenuti al Servizio e numerati dal n. 13 al n. 18:

N. d'Ord.	RICEZIONE	Direzione Generale dei LL.PP. – RAS Protocollo		MITTENTE	PARERE SU PFTE
13	29.03.2019	10789/2019	29.03.2019	Comune di San Gavino Monreale	Favorevole con osservazioni



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

N. d'Ord.	RICEZIONE	Direzione Generale dei LL.PP. – RAS Protocollo		MITTENTE	PARERE SU PFTE
14 <sup>o</sup>	02.04.2019	STOICA 10839/2019	02.04.2019	RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici – STOICA	Trasmissione incompleta
15 <sup>o</sup>	03.04.2019	STOICA 11143/2019	03.04.2019	RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici – STOICA	Favorevole con prescrizioni
16	09.04.2019	11959/2019	09.04.2019	RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica – Direzione generale della Pianificazione urbanistica territoriale e della Vigilanza edilizia – Servizio pianificazione paesaggistica ed urbanistica	Favorevole con prescrizioni
17	09.04.2019	11966/2019	09.04.2019	RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente – Direzione generale dell'Ambiente – Servizio valutazioni ambientali (SVA)	Favorevole: l'intervento non va sottoposto ad ulteriori fasi procedurali di valutazione d'incidenza
18	15.04.2019	13470/2019	15.04.2019	RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente – Direzione generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna – Servizio difesa del suolo, assetto idrogeologico e gestione del rischio alluvioni	Richiesta chiarimenti/integrazioni

<sup>o</sup> Trasmissioni differenti ma parere unico, corrispondente nelle trasmissioni.

Nel merito del parere dell'ADIS di cui al n. 18, rileva osservare – anche in considerazione delle conclusioni della presente Seduta della Conferenza di Servizi in svolgimento – che l'istanza di integrazioni da parte di ADIS è stata inoltrata oltre il termine perentorio di 15 giorni – consecutivi dalla data di ricevimento della Nota d'indizione (Prot. n. 5314 del 15.02.2019) –, entro cui Enti/Amministrazioni avrebbero dovuto provvedere a richiedere integrazioni documentali e/o chiarimenti relativi al PFTE in oggetto, interrompendo i termini del procedimento. Nell'evidenza che il caso procedurale in oggetto non consenta di ricorrere alla sospensione dei termini assegnati, s'impone che l'RTP provveda comunque a fornire gli indispensabili chiarimenti ed integrazioni all'ADIS. Solo così operando, l'ADIS potrà successivamente procedere all'emissione del proprio parere, secondo gli iter normativi di competenza.

Sempre nell'ordine di ricezione, sono allegati al presente Verbale, sempre parte integrante di esso e ad esso materialmente allegati, anche i seguenti pareri successivamente pervenuti al Servizio e nu-



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

merati dal n. 19 al n. 20:

N. d'Ord.	RICEZIONE	Direzione Generale dei LL.PP. – RAS Protocollo		MITTENTE	PARERE SU PFTE
19	24.04.2019	14032/2019	24.04.2019	Comune di Assemini	Favorevole con prescrizioni/integrazioni
20	03.05.2019	14251/2019	03.05.2019	Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC), Direzione generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna	Richiesta chiarimenti/integrazioni

Circa il parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna-MIBAC, di cui al n. 20 della precedente tabella, rileva osservare che trattasi di una Nota protocollata dalla stessa Soprintendenza al n. 6048 del 23.03.2019, ovvero con lo stesso protocollo n. 6048 del 28.03.2019 con cui il medesimo Ufficio ministeriale ha già inoltrato al Servizio scrivente – che l'ha rubricata al proprio Prot. n. 10594 del 28.03.2019 – l'istanza di proroga di 45 giorni del termine perentorio stabilito per la presentazione, da parte di Amministrazioni ed Enti coinvolti, delle determinazioni assunte sulla decisione oggetto della Conferenza. Tuttavia, solo il successivo 03.05.2019 alle ore 12:19:37 (+0200) la Soprintendenza trasmette dalla propria PEC (mbac-sabap-ca@mailcert.beniculturali.it) alla PEC dello scrivente STS (llpp.sts@pec.regione.sardegna.it) il messaggio di oggetto "Itinerario ciclabile Cagliari-Elmas... comuni vari-PFTE", con il seguente identificativo: 75F3FE71-03A5-F9F8-AAA3-BF6BB137D4F5@telecompost.it, evidenziando i problemi di protocollo e trasmissione sopra rilevati per la stessa Nota al n. 20. Al di là dell'evidenza del caso da parte degli Uffici della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna, qui rileva osservare – anche in considerazione delle conclusioni della presente Seduta della Conferenza di Servizi in svolgimento – che, nel merito dell'istanza di integrazioni/chiarimenti della Soprintendenza stessa, questa è stata inoltrata oltre il termine perentorio di 15 giorni – consecutivi dalla data di ricevimento della Nota d'indizione (Prot. n. 5314 del 15.02.2019) –, entro cui Enti/Amministrazioni avrebbero dovuto provvedere a richiedere integrazioni documentali e/o chiarimenti relativi al PFTE in oggetto, interrompendo i termini del procedimento. Nell'evidenza che il caso procedurale in oggetto non consenta di ricorrere alla sospensione dei termini assegnati, anche per questo caso, s'impone che l'RTP provveda comunque a fornire gli indispensabili chiarimenti ed integrazioni alla Soprintendenza, specificando come la proposta progettuale del PFTE si relazioni alle aree funzionali



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

al patrimonio archeologico, architettonico e paesaggistico, secondo le specifiche espresse dalla Soprintendenza medesima. Solo così operando, la Soprintendenza potrà successivamente procedere all'emissione del proprio parere, seguendo gli iter normativi di competenza.

Oltre il termine stabilito, ma comunque ammesso ai fini della presente Conferenza, al Servizio medesimo è pervenuto il seguente parere:

N. d'Ord.	RICEZIONE Data	PROTOCOLLO RAS n. del		MITTENTE	PARERE SU PFTE
21	21.05.2019	---	---	RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica – Direzione generale della Pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia - Servizio Tutela del Paesaggio e Vigilanza Province di Cagliari e di Carbonia – Iglesias	Richiesta integrazioni e prescrizioni
La Nota di cui al n. d'ord. 21 è stata trasmessa per le vie brevi al Servizio verbalizzante e successivamente rubricata presso l'Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica al Prot. n. 18895 del 23.05.2019, e inviata via PEC al STS, risultando in corso di ricezione alla data odierna del 23.05.2019.					

Inoltre lo stesso Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale della Direzione Generale dell'Assessorato dei Lavori Pubblici ha proceduto all'esame degli elaborati del PFTE in oggetto, provvedendo a predisporre apposito parere vincolante, così rubricato:

N. d'Ord.	RICEZIONE Data	PROTOCOLLO RAS n. del		MITTENTE	PARERE SU PFTE
22	23.05.2019	16695/2019	23.05.2019	RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale – Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale	Richieste modifiche e integrazioni progettuali

anch'esso allegato al presente verbale.

Per tutti i sopraelencati pareri il Servizio provvederà alla loro trasmissione unitamente al presente verbale, ad ARST S.p.A. in modo che questa Società possa procedere verso il RTP incaricato, ai fini degli adeguamenti, delle integrazioni e delle modifiche di competenza al PFTE in discussione.

Ai fini della suddetta trasmissione ad ARST S.p.A. dei sopraelencati pareri il Servizio provvede rendendoli visionabili, consultabili e scaricabili, senza ricorso a credenziali di accesso, al seguente link:

[https://drive.google.com/drive/folders/1GqmKEEknwFDB4riM\\_lbcfnV3FVSlxsh](https://drive.google.com/drive/folders/1GqmKEEknwFDB4riM_lbcfnV3FVSlxsh)

senza allegarli alla trasmissione del presente Verbale via PEC alle Amministrazioni ed Enti coinvolti.



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Sebbene gran parte delle Amministrazioni e degli Enti medesimi che hanno provveduto alla trasmissione dei propri pareri motivati, abbiano espresso parere favorevole ovvero favorevole condizionato nelle successive fasi progettuali, in considerazione degli esiti della Presentazione dello scorso 28.02.2019 e della richiesta di modifiche ed integrazioni al PFTE come specificati, in particolare, per dare seguito alle osservazioni e istanze inoltrate da: CTM S.p.A. (N. d'Ord. 03);

RAS, Assessorato dei Trasporti – Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti (N. d'Ord. 05); Comune di Elmas (N. d'Ord. 06, 08, 10); R.F.I S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (N. d'Ord. 09); Comune di Sanluri (N. d'Ord. 12); RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici – STOICA (N. d'Ord. 14, 15); RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica – Direzione generale della Pianificazione urbanistica territoriale e della Vigilanza edilizia – Servizio pianificazione paesaggistica ed urbanistica (N. d'Ord. 16); RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente – Direzione generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna – Servizio difesa del suolo, assetto idrogeologico e gestione del rischio alluvioni (n. d'Ord. 18); Comune di Assemini (N. d'Ord. 19); MIBAC, Direzione generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna (N. d'Ord. 20); RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica – Direzione generale della Pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia - Servizio Tutela del Paesaggio e Vigilanza Province di Cagliari e di Carbonia – Iglesias (N. d'Ord. 21); RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale – Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale (N. d'Ord. 22), **l'ing. M. Ponti delibera di assegnare 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi** decorrenti dalla ricezione del presente Verbale da parte del RTP, **invitando ARST S.p.A. a provvedere nel merito, ossia il RTP incaricato a procedere alle correzioni, integrazioni e ultimazioni progettuali** – si ribadisce – **indicate nel corso della Presentazione del 28.02.2019 e contenute nei pareri motivati allegati al presente verbale come pervenuti al Servizio.**

#### **Interruzione e rinvio della conferenza preliminare**

La Conferenza preliminare, svolta in forma semplificata e in modalità asincrona, si interrompe affinché il RTP incaricato abbia modo di procedere ad adeguamenti, integrazioni e modifiche di competenza al PFTE in discussione. Acquisiti da parte del Servizio gli elaborati aggiornati del PFTE, il Servizio stesso procederà all'apposita convocazione della seconda seduta di aggiornamento della presente Conferenza.

#### **Disposizioni finali**

Al fine di adempiere alle conclusioni convenute nel corso della Conferenza preliminare, in forma semplificata e in modalità asincrona, si dispone la trasmissione del presente verbale e dei relativi



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS  
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI**

Direzione generale  
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

documenti al soggetto attuatore della realizzazione del 1° intervento funzionale di cui alla rete regionale degli itinerari ciclabili, ARST S.p.A., affinché questa Società proceda verso il RTP incaricato, provvedendo a fornire la più ampia pubblicità agli esiti conseguiti, attraverso la pubblicazione del presente Verbale sui web site della RAS e di ARST S.p.A.

**IL DIRETTORE DEL SERVIZIO**

F.to Dott. Ing. Massimiliano Ponti

Ing. GPC/SVS  
Ing. P.P./Resp.Sett.VS  
(CdiS\2019\_03\_07 Verbale CdiS.docx)/GPC