



**REGIONE AUTÒNOMA 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 “Chia – Santa Margherita di Pula – Cagliari – Villasimius – Villaputzu”.

Progetto di Fattibilità tecnica ed economica.

Gara n. 38/2017 - CUP F71B15000610002 - CIG 7114603420 – Ente attuatore: ARST S.p.A.

Aggiudicatario: R.T.P. - Criteria s.r.l. (mandatario),

d:rh Architetti associati - Abacus s.r.l. (mandanti)

(GU 5^a Serie Speciale - Contratti Pubblici n. 42 del 08.04.2019)

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



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

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. 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'avv. 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 dalla D.G.R. n. 6/22 del 31.1.2017 è compreso l'itinerario ciclabile "Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius – Villaputzu (149,75 km). La successiva D.G.R. n. 25/12 del 23.5.2017 ha incluso il tratto "Chia - Santa Margherita di Pula" nell'itinerario prioritario invariante "Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius - Villaputzu", assumendo la seguente dicitura "Chia - Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius – Villaputzu".

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,



REGIONE AUTÒNOMA 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 loro interno, di un intervento stralcio prioritariamente realizzabile, funzionale ed immediatamente attuabile con il finanziamento del Piano Regionale delle Infrastrutture.

Circa l'itinerario ciclabile "Chia - Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius – Villaputzu", nell'adempimento degli impegni assunti, ARST ha provveduto tramite appalto di servizi (Bando di gara n. 38 Prot. ARST n. 010251 del 20.06.2017), predisponendo apposita procedura ad evidenza pubblica (GURI n. 73 - 28.06.2017) per l'affidamento dei servizi di ingegneria relativi alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica della direttrice dell'intero itinerario "Chia - Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius – Villaputzu", nonché per la progettazione definitiva ed esecutiva di uno stralcio funzionale prioritariamente realizzabile dell'itinerario, da scegliere all'interno del suo ambito. Facendo seguito al completamento delle procedure di affidamento, con Deliberazione dell'Amministratore Unico n. 1142 del 13.06.2018 ARST ha affidato l'incarico al raggruppamento temporaneo di professionisti (RTP) composto da: Criteria s.r.l. (mandatario), d:rh Architetti associati - Abacus s.r.l. (mandanti).

Relativamente all'itinerario ciclabile in oggetto, inoltre, gli esiti delle interlocuzioni intraprese dall'Assessorato con la Città Metropolitana di Cagliari (CM Cagliari) e con il Comune Cagliari, hanno consentito di concertare le attività necessarie a che la tratta Cagliari-Nora dell'intervento prioritario della Rete Regionale degli itinerari ciclabili "Chia - Pula (Santa Margherita) - Cagliari - Villasimius - Villaputzu", potesse assumere la valenza di percorso ciclopedonale, costituendo l'itinerario culturale-naturalistico-religioso del "Cammino di Sant'Efisio". Pertanto, condivisa la finalità di un indispensabile coordinamento delle iniziative intraprese, ottimizzando le risorse disponibili e raccordando le singole proposte individuate sulle attività di pertinenza delle Amministrazioni coinvolte – così da escludere condizioni di sovrapposizione e di duplicazione progettuale e/o esecutiva –, il 19.12.2018 l'Assessorato ha sottoscritto con CM Cagliari ed ARST apposita convenzione nel merito dell'*Accordo procedimentale per la realizzazione nell'ambito del Cammino di Sant'Efisio di una pista ciclopedonale coincidente con l'itinerario prioritario Cagliari - Pula (Santa Margherita)*, impegnandosi ARST per la redazione del PFTE dell'itinerario in discussione, da acquisire successivamente da parte della CM Cagliari incaricata del progetto definitivo ed esecutivo e dell'esecuzione delle opere di cui al percorso ciclopedonale coincidente con il Cammino di Sant'Efisio.

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



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

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’avv. S. Perra.

Attraverso le attività di competenza del RTP, ARST ha sviluppato il PFTE dell’itinerario ciclabile “Chia – Santa Margherita di Pula – Cagliari – Villasimius – Villaputzu”. Circa l’articolazione progettuale, il PFTE interessa due distinti itinerari ciclabili:

- Itinerario A “Cagliari - Villasimius – Villaputzu”. L’itinerario si sviluppa per una lunghezza complessiva di ca. 97,300 km – senza che l’introduzione di una variante nel promontorio di Capo Boi influisca sullo sviluppo complessivo – , articolandosi in due sub-tragitti principali: il percorso “Cagliari (Quartu Sant’Elena) – Villasimius” che si sviluppa per ca. 50,300 km, ed il percorso “Villasimius – Villaputzu” (46,900 km);

- L’itinerario B “Cagliari – Nora – Chia (Domus de Maria)” ha uno sviluppo di poco meno di ca. 64 km che si accresce fino a ca. 66,580 km quando s’introduce l’alternativa della strada romana. L’itinerario si articola su due principali sub-tragitti: il percorso “Cagliari - Nora (Pula)” con uno sviluppo di ca. 41 km, ed il percorso “Nora (Pula) - Chia (Domus de Maria)” di ca. 23 km che arrivano a poco più di 25 km percorrendo l’alternativa della strada romana.

Il quadro progettuale di riferimento è dichiarato predisposto in stretta attinenza al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) della Sardegna (D.G.R. n. 60/20 dell’11.12.2018). Lo sviluppo dell’analisi e dell’articolazione degli itinerari di progetto si fonda sull’esame e sulla verifica della rete individuata dal PRMC, in considerazione dell’analisi di: lo sviluppo plano-altimetrico della configurazione di rete; le specifiche di ogni itinerario e dei suoi singoli tratti componenti; la progettualità esistente e programmata dagli altri enti coinvolti; l’analisi di dettaglio (sopralluoghi puntuali) dei tratti prevedibili in sede promiscua, valutando le condizioni di adeguamento/compatibilità per la sicurezza stradale.

In relazione a tali aspetti, ai fini della compatibilità del sistema ciclabile progettato agli strumenti vigenti, il PFTE si redige in base all’analisi di: la velocità consentita ai veicoli a motore, i flussi di traffico odierni, le condizioni di deviazione del traffico su altri percorsi, le condizioni di limitazione della velocità massima a 30 km/h, il ricorso ad accorgimenti atti a moderare la velocità, la presenza di banchina laterale carrabile, l’inserimento di corsie riservate in carreggiata, larghezza, pendenza e qualità del fondo, i livelli di pericolosità (indice di protezione dal traffico motorizzato), quelli di attrattività positiva/negativa, le dotazioni di ciclo-servizi lungo il percorso/nelle sue vicinanze (aree



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

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

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

di sosta attrezzate, servizi di assistenza, riparazione e noleggio bici, ristorazione e pernottamento), condizioni d'intermodalità (stazioni ferroviarie/fermate attrezzate per il trasporto di biciclette su treni/bus appositamente accessoriati). Definito il dimensionamento della pista ciclabile che, per la sua estensione, ha una larghezza minima monodirezionale non inferiore a 1,50 m, ovvero una larghezza minima bidirezionale non inferiore a 2,50 m, le varianti riguardano la compresenza del tracciato ciclabile con quello pedonale del Cammino di Sant'Efisio, al quale si assegna una corsia di 1,00 m di larghezza.

Sulla base di tali approfondimenti, secondo le caratteristiche di ciclabilità ed attrattività degli itinerari del Sistema di mobilità ciclista della Sardegna, la valutazione della qualità dell'itinerario si riferisce all'impiego di indicatori sintetici delle sue caratteristiche, utili per una sua valutazione tecnica immediata e per le necessarie informazioni da fornire all'utenza. Sulla base di una scala degli indicatori di ciclabilità e di attrattività il progetto definisce l'indice di qualità dell'itinerario, classificando i sub-tragitti con indici di qualità: media [Pula (Santa Margherita) - Giba], medio-alta [Cagliari (Quartu Sant'Elena) - Villasimius e Villasimius - Villaputzu], alta [Cagliari - Pula (Santa Margherita)]. Precisato sull'orientamento progettuale perseguito, il PFTE articola il progetto sui due tragitti anzidetti e sui rispettivi sub-tragitti. Coadiuvato dagli elaborati cartografici, il PFTE fornisce per ciascuno dei sub-tratti la descrizione di porzioni omogenee di pista ciclabile, indicando le tipologie progettuali di attraversamento e di manufatti di sovrappasso e sottopasso carrabile. L'elaborato progettuale dettaglia, poi, sugli caratteri tipici delle soluzioni ipotizzate (indice di ciclabilità, materiali, qualità/requisiti locali,...).

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. 16701 del 23.05.2019), 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. 17390 del 29.05.2019) e successiva integrazione (Prot. Assessorato n. 19418 del 14.06.2019) che, ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990 e s.m.i., valgono quale comunicazione di avvio del procedimento.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Alla Conferenza di servizi preliminare sono stati invitati Amministrazioni e Enti indicati nel prosieguo, specificando per ciascuno di essi le data di ricezione della nota d'indizione suddetta:

- Regione Autonoma della Sardegna (RAS), Assessorato dei Trasporti, Direzione Generale dei Trasporti (Prot. n. 5661 del 29.05.2019);
- RAS, Assessorato dei Trasporti, Servizio delle Infrastrutture e dei Trasporti (Prot. n. 5661 del 29.05.2019);
- RAS, Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, Direzione Generale della Pianificazione urbanistica territoriale e della Vigilanza Edilizia (Prot. n. 19823 del 30.05.2019);
- RAS, Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, Direzione Generale Enti Locali e Finanze (Prot. n. 22368 del 30.05.2019);
- RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Servizio della Sostenibilità Ambientale, Valutazione Impatti e Sistemi Informativi Ambientali (Prot. 11682 del 29-05-2019);
- RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Direzione Generale del Corpo Forestale e Vigilanza Ambientale (Prot. 36899 del 31.05.2019);
- RAS, Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio, Direzione Generale (Prot. n. 10581 del 29.05.2019);
- RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale dei Lavori Pubblici, Servizio territoriale opere idrauliche di Cagliari (STOICA) (Prot. n. 17459 del 29.05.2019);
- RAS, Presidenza, Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna (ADIS), Direzione Generale (Prot. n. 4753 del 30.05.2019);
- RAS, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna - ARPAS, Direzione Generale, Dipartimento Cagliari e Medio Campidano (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAD31F2.001D40F3.03700F4C.CC6C6AB2.posta-certificata@legalmail.it);
- Corpo Forestale e Valutazione Ambientale, Servizio CITES Territoriale di Cagliari (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAD31F2.001D40F3.03700F4C.CC6C6AB2.posta-certificata@legalmail.it);
- ATO Sardegna, Autorità d'Ambito Servizi Idrici Integrati, Direzione Generale, sostituito con EGAS – Ente di Governo dell'Ambito della Sardegna (protocollo@pec.egas.sardegna.it; consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAD31F2.001D40F3.03700F4C.CC6C6AB2.posta-certificata@legalmail.it);
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.0037080D.030B0EEF.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.0037080D.030B0EEF.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Segretariato regionale del Ministero per i Beni e le attività culturali per la Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.0037080D.030B0EEF.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
- Prefettura di Cagliari (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.0037080D.030 B0EEF.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
- ANAS S.p.A. (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.0037080D.030 B0EEF.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale Territoriale Centro Nord e Sardegna M.C.T.C., Sezione di CAGLIARI (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.0037080D.030B0EEF.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
- CTM S.p.A. (Consegna 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAE15FB.001C91C0.031DD1FC.20BF23B6.posta-certificata@legalmail.it);
- RFI – Rete Ferrovie Italiane S.p.A., DTP Cagliari (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAE15FB.001C91C0.031DD1FC.20BF23B6.posta-certificata@legalmail.it);
- Città Metropolitana di Cagliari (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAE15FB.001C91C0.031DD1FC.20BF23B6.posta-certificata@legalmail.it);
- Provincia del Sud Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAE15FB.001C91C0.031DD1FC.20BF23B6.posta-certificata@legalmail.it);
- Comune di Cagliari (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAE15FB.001C91C0.031DD1FC.20BF23B6.posta-certificata@legalmail.it);
- Comune di Quartu Sant'Elena (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFAE15FB.001C91C0.031DD1FC.20BF23B6.posta-certificata@legalmail.it);
- Comune di Capoterra (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.00378 D36.033E092F.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
- Comune di Villa San Pietro (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
- Comune di Pula (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
- Comune di Domus De Maria (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
- Comune di Sarroch (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

- CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it;
- Comune di Villaputzu (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.00378D36.033E092F.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
 - Comune di Maracalagonis (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
 - Comune di Sinnai (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
 - Comune di Villasimius (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.00378D36.033E092F.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
 - Comune di Castiadas (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
 - Comune di Muravera: (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001CE770.0345FA4A.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
 - Comune di San Vito (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: BF390D07.00378D36.033E092F.30DE73C6.posta-certificata@legalmail.it);
 - Abbanoa S.p.A. - Gestore Unico del Servizio Idrico Integrato della Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);
 - Telecom Italia S.p.A., Direzione Territoriale Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);
 - Wind Infostrada S.p.A. (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB1269B.001E235F.03F77BA9.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it);
 - Fastweb S.p.A. (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);
 - Vodafone Omnitel N.V. (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);
 - Tiscali S.p.A. (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);
 - Enel Distribuzione S.p.A., Sviluppo Rete Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);
 - Terna S.p.A. (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);



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

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

- Ente Acque della Sardegna (Consegna: 29.05.2019; Identificativo messaggio: DFB09CD4.001C7BE0.031D3E01.0C9B9C96.posta-certificata@legalmail.it);
- Azienda Regionale Sarda Trasporti – ARST S.p.A. (Consegna: 29.05.2019; Identificativi messaggi: DFB1269B.001C4CF4.030B8118.4E19794C.posta-certificata@legalmail.it; DFAE15FB.001C91C0.031DD1FC.20BF23B6.posta-certificata@legalmail.it);
- RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale dei Lavori Pubblici (Prot. 17452 del 29.05.2019);
- Consorzio Industriale Provinciale Cagliari – CACIP (Consegna: 14.06.2019; Identificativo messaggio: 22967C2A.0033247C.5501BBF3.624BC846.posta-certificata@legalmail.it).

Chiamati ad esprimere il proprio parere, autorizzazione o nulla osta, secondo la vigente normativa e, in particolare, trattandosi di Conferenza di 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 13.06.2019 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:



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

- 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 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



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

documentali di cui al precedente capoverso. I termini del procedimento riprendono a decorrere dalla data di ricezione delle integrazioni.

- 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 del 29.07.2019 –, 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



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

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

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

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.

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 10.20 del 13.06.2019 si sono aperti i lavori della convocata Presentazione del PFTE. Sono presenti:

- RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica, Direzione generale della Pianificazione urbanistica territoriale e della Vigilanza edilizia, Servizio tutela del paesaggio e vigilanza Sardegna meridionale, Funzionari: Anna Maria Badas, Silvia Olla, Silvia Lallai;
- 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 "Chia – Santa Margherita di Pula – Cagliari – Villasimius – Villaputzu": Criteria s.r.l. (mandatario); d:rh Architetti associati - Abacus s.r.l. (mandanti): Paolo Falqui, Elisabetta Sanna, Nicoletta Schirru;
- Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità - Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali - Università degli Studi di Cagliari (CIREM/UNICA), Direttore: Italo Meloni; Collaboratrice: Beatrice Scappini.
- Città Metropolitana di Cagliari, Pianificazione Territoriale Strategica e Progetti Comunitari – Dirigente: Nicola Carboni; Funzionari: Carla Cherchi, Alberto Sanna.
- Città Metropolitana di Cagliari, Settore idrico e viario – Funzionari: Mariarosa Loddo, Paolo Mereu.
- Consorzio Industriale Provinciale Cagliari - CACIP – Dirigente: Vasco Ciuti.

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

Direttore del Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza stradale (STS): Massimiliano Ponti,
Responsabile Settore Viabilità statale e regionale: Paolo Pani,
Funzionario Settore VS: Gian Piero Cossu.



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

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

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

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 Cagliari e Medio Campidano;

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;

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;

Provincia del Sud Sardegna;

Comune di Cagliari;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Comune di Quartu Sant'Elena;
Comune di Capoterra;
Comune di Villa San Pietro;
Comune di Pula;
Comune di Domus De Maria;
Comune di Sarroch;
Comune di Villaputzu;
Comune di Maracalagonis;
Comune di Sinnai;
Comune di Villasimius;
Comune di Castiadas;
Comune di Muravera;
Comune di San Vito;
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. M. Ponti** dà atto dell'avvenuta regolare convocazione della Conferenza nei termini e con la procedura prescritta; assunte le funzioni di Presidente della Conferenza da parte del Direttore del Servizio, lo stesso ing. M. Ponti 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. M. Ponti** introduce sulle competenze del RUP e, dando il benvenuto al prof. I. Meloni, Direttore del CIREM/UNICA, Centro Interuniversitario Ricerche 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 PRMC della Sardegna (D.G.R. n. 60/20 dell'11.12.2018), oltre che risultare in collaborazione con l'Assessorato nell'ambito del supporto tecnico-scientifico di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

elevato contenuto specialistico fornito nel merito del Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale.

Su richiesta dell'ing. **M. Ponti**, l'arch. **P. Falqui** espone le specifiche dell'itinerario ciclabile "Chia – Santa Margherita di Pula – Cagliari – Villasimius – Villaputzu". L'intervento in progetto s'inquadra nella più ampia strategia di implementazione della rete degli itinerari ciclabili, così come definita dal PRMC della Sardegna, recentemente approvato dalla Giunta Regionale. Circa l'inquadramento territoriale, l'intervento in esposizione risulta da coordinare con gli interventi locali esistenti o previsti. Nello specifico, l'arch. **P. Falqui** si riferisce al tratto intermedio dell'itinerario che da Giorgino prosegue fino al Margine Rosso, riferibile alle competenze della Città Metropolitana di Cagliari nell'ambito del PON METRO 2014/2020 - Asse 2. Corridoio 1. Cagliari-Elmas (nel prosieguo, per semplicità, PON METRO 2014/2020), ai fini della connessione della rete ciclabile regionale con la rete in corso di progettazione da parte del Comune Cagliari. L'itinerario in progetto interessa due principali direttrici:

- Itinerario A: Cagliari - Villasimius - Villaputzu,
- Itinerario B: Cagliari - Nora - Chia.

L'itinerario A, Cagliari (Quartu Sant'Elena) – Villaputzu collega i centri urbani di Cagliari e Villaputzu tramite un lungo percorso ciclabile che attraversa le principali località marittime del Campidano di Cagliari (Porto Sa Ruxi, Solanas, Torre delle Stelle, Geremeas, Terra Mala, Capitana e Foxi) e del Sarrabus (Porto Tramatzu, Porto Corallo, Capo Ferrato, Costa Rei, Cala Sinzias, Punta Molentis, Simius,...).

L'itinerario B, Cagliari - Nora - Chia, permette il collegamento della città di Cagliari e della sua conurbazione con il versante costiero S-O della Sardegna. Eccetto che per il tratto in attraversamento di Sarroch, l'itinerario B si sviluppa attraverso un percorso quasi esclusivamente costiero che dal Villaggio dei Pescatori di Giorgino (CA) collega, attraversandoli, gli insediamenti di Giorgino, Residenza del Sole, La Maddalena (Capoterra), Torre degli Ulivi, Sarroch, Perd'e Sali e Porto Columbu, Villa San Pietro, Pula e Nora, raggiungendo la località turistica di Santa Margherita e di Chia (Domus de Maria). Inoltre, l'itinerario attraversa i territori del "Rito dello scioglimento del Voto e della Festa di Sant'Efisio" che da Cagliari raggiunge Nora, fino alla chiesa dedicata al Santo.

Su questo inquadramento territoriale si assumono a obiettivo del PFTE in esame le finalità d'implementazione della rete degli itinerari ciclabili del PRMC della Sardegna. Oltre a promuovere e favorire la mobilità sostenibile e, in particolare, quella ciclistica, e garantire stabili condizioni di attrattività e fruibilità da parte di diverse tipologie turistiche, il PFTE fa proprio l'intento del PRMC, contribuendo ad incentivare la mobilità ciclistica in ambito urbano e nei territori di area vasta anche



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

a livello extraurbano, attraverso le connessioni sviluppate fra l'itinerario in questione – proprio della Rete regionale – e quelli comunali ed intercomunali individuati. A fronte di questo genere di elaborazioni progettuali, predisposte con il contributo delle diverse Amministrazioni e degli Enti coinvolti – su specifica richiesta dell'ing. **M. Ponti** –, l'arch. **P. Falqui** chiarisce che nel corso della redazione del PFTE, il RTP ha avuto modo di procedere direttamente ai necessari confronti con la maggior parte delle Amministrazioni comunali interessate dall'itinerario ciclabile. A mezzo degli Uffici della Città Metropolitana di Cagliari, poi, si è fatto in modo di acquisire le istanze delle amministrazioni locali che non è stato possibile consultare direttamente. Le necessità progettuali, tuttavia, non hanno sempre consentito di accogliere e coordinare tali richieste con il PFTE: solo in certi casi – come ad es. a Villasimius –, si sono potute ammettere e far proprie le prospettate istanze locali, raccordando le esigenze comunali alle specifiche del PFTE. Circa gli obiettivi di recupero, riqualificazione e rigenerazione dei tracciati ferroviari dismessi, propri del PRMC, l'arch. **P. Falqui** evidenzia che per l'itinerario ciclabile in progetto si escludono interazioni ed interferenze con la Rete delle Ferrovie Italiane (RFI).

L'arch. **P. Falqui** prosegue nell'esposizione dell'itinerario complessivo, introducendone una panoramica generale e descrivendo le due direttrici principali su cui il PFTE imposta le scelte progettuali. A fini dell'esposizione, egli richiama i contenuti degli elaborati progettuali *n. 2.10.1 - Progetto dell'itinerario ciclabile A-002* e *n. 2.10.2 - Progetto dell'itinerario ciclabile B-003*, avvalendosi della loro proiezione sia per illustrare le scelte di tracciato, sia per chiarire sulle ipotizzate alternative, a fronte delle criticità riscontrate. Relativamente all'inquadramento territoriale dell'itinerario complessivo, l'arch. **P. Falqui** richiama i riferimenti assunti nella progettazione:

a) il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), sulla cui base, proceduto alla ricognizione dei caratteri significativi del paesaggio, per ogni individuato assetto territoriale (ambientale, storico-culturale e insediativo) il PFTE identifica i beni paesaggistici, quelli identitari e le componenti di paesaggio, avvalendosi della relativa disciplina generale (indirizzi e prescrizioni);

b) il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Nel merito peculiare dei versanti in dissesto, la realizzazione della rete cicloturistica regionale ne consentirebbe la riqualificazione naturalistica e strutturale, fornendo al contempo utili informazioni sulle loro attuali condizioni di rischio agli Enti preposti alla loro manutenzione. Relativamente a ciò, per il PFTE in esame rilevano: *b.1*) le aree a pericolosità idraulica molto elevata (Hi4) del percorso tra Cagliari e Nora di cui all'itinerario B "Cagliari - Nora – Chia", non risultando, invece, lungo esso l'attraversamento di aree soggette a pericolosità da frana. *b.2*) le aree a pericolosità idraulica molto elevata (Hi4) e quelle a pericolosità da frana molto elevata (Hg4) afferenti soprattutto al percorso compreso tra Cagliari e Villasimius di cui all'itinerario A "Cagliari-Villasimius-Villaputzu".



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

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

c) Il Piano stralcio delle Fasce fluviali (PSFF) che classifica alcuni corsi d'acqua degli itinerari A e B come "A_2 (Tempo di Ritorno $T_r=2$ anni)".

d) Il Piano di gestione rischio alluvioni (PGRA): il PFTE prevede la realizzazione di percorsi e strutture di servizio, evitando le conseguenze dei fenomeni alluvionali;

e) La Rete Natura 2000: i tracciati degli itinerari ciclabili interessano diverse aree appartenenti alla Rete Natura 2000, alcune delle quali sono provviste di apposito Piano di Gestione (PdG). Riguardo ad essa rilevano per l'itinerario A: e.1) due Zone di Protezione speciale (ZPS) entrambe provviste di PdG ("Stagni di Colostrai" e "Capo Carbonara e stagno di Notteri - Punta Molentis"; e.2) tre Siti di Importanza Comunitaria (SIC) ("Costa di Cagliari", "Isola dei Cavoli, Serpentara, Punta Molentis e Campulongu", "Stagni di Colostrai e delle Saline") e due Zone Speciali di Conservazione (ZSC) ["Bruncu de Su Monte Moru - Geremeas (Mari Pintau)", "Stagno di Molentargius e territori limitrofi"], tutti provvisti di PdG. Per l'itinerario B: e.3) una ZPS ("Stagno di Cagliari") ed una ZSC dotata di PdG ("Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla").

L'**arch. P. Falqui** procede nella descrizione, illustrando i due tratti d'itinerario.

L'itinerario A "Cagliari – Villaputzu" si sviluppa dal tratto terminale della spiaggia del Poetto di Quartu Sant'Elena fino all'insediamento abitato di Villaputzu. L'itinerario da Cagliari a Villaputzu costituisce un segmento appartenente alla più ampia rete ciclabile EuroVelo, con pendenze minima < 3% e massima compresa tra il 6% e il 10%. Mostrato il profilo altimetrico, si precisa che nel tragitto tra Cagliari e Villasimius il percorso si sviluppa seguendo la direttrice della S.P.17, dalla quale si discosta per integrarsi con il contesto territoriale ed insediativo che attraversa. Nel merito rileva osservare che in corrispondenza di alcuni tratti della S.P. 17 non risulta praticabile nessun percorso alternativo, imponendosi una sede in promiscuo. Superata Villasimius, l'itinerario si sviluppa lungo la S.P.18, anche in questo caso discostandosi per raggiungere gli insediamenti turistici costieri presenti lungo il tragitto. Poco dopo Costa Rei l'itinerario si immette nella S.P.97 e, dopo Feraxi, nella S.P.20 per poi percorrere la vecchia Orientale Sarda. L'itinerario è articolato in 17 tratti funzionali che hanno come origine e destinazione luoghi significativi del territorio e dell'insediamento costiero.

L'itinerario B "Cagliari – Chia" procede dal Borgo dei Pescatori di Giorgino (Cagliari) fino a Chia (Domus De Maria). Il percorso si sviluppa seguendo la direttrice della S.S.195, discostandosi occasionalmente per integrarsi con il contesto territoriale ed insediativo attraversato. A partire dalla rotonda di collegamento alla dorsale CACIP e sino ad arrivare all'ingresso di Pula, la S.S.195 potrà essere declassata a strada provinciale o comunale in previsione della apertura della S.S.195bis (in corso d'esecuzione); la proposta progettuale tiene conto del futuro declassamento, adottando soluzioni progettuali compatibili con strade provinciali/comunali. Nel tratto compreso fra



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Giorgino e la chiesa di Sant'Efisio di Nora (Comune di Pula) il percorso costituisce una parte importante del Cammino di Sant'Efisio.

Gli aspetti di incidenza – sintetizzati dall'**arch. P. Falqui** – riguardano le problematiche ambientali e i vincoli imposti alla progettazione della pista ciclabile su sede promiscua. Le prime sono individuabili negli ambiti lagunari di Santa Gilla relativi al tratto iniziale del sub-itinerario "Cagliari - Pula (Santa Margherita), ovvero all'approccio progettuale verso il tratto panoramico iniziale Cagliari (Quartu S.E.) – Villasimius, lungo la costa Sud Orientale, soggetto ad importanti fenomeni di degrado idrogeologico, giacché all'interno di aree ad elevata pericolosità (PAI); i vincoli, di contro, conseguono alle soluzioni progettuali adottate nel caso in cui la sede promiscua sia individuata su strade soggette ad importanti flussi di traffico – nello specifico la S.S. n. 195, ovvero la S.P. n. 17 -, nonché in conseguenza di specifiche necessità esplicitate dalle amministrazioni locali, come per il tratto d'itinerario inizialmente previsto in attraversamento di Domus de Maria.

Fornita indicazione degli elaborati documentali e di quelli grafici come elencati nella Relazione illustrativa (pag. 4), l'**arch. P. Falqui** richiama gli album d'inquadramento e di esame di ogni singolo tratto ciclabile - *n. 2.10.1 - Progetto dell'itinerario ciclabile A-002* e *n. 2.10.2 - Progetto dell'itinerario ciclabile B-003* -, specificando per ciascun tratto sullo stato di fatto, sulle ipotesi di progetto e sulle caratteristiche di sezione, e rimandando alla Relazione illustrativa per descrizione di opere, costi d'intervento e oneri espropriativi. Si specifica altresì che ciascuno dei 17 tratti funzionali del sub-itinerario "Cagliari – Villaputzu" e ciascuno dei 9 tratti del sub-itinerario "Cagliari – Chia" costituiscono veri e propri lotti funzionali, ovvero interventi completi, ottimizzati con comuni caratteristiche d'ambito esecutivo, da mandare direttamente in appalto, singolarmente o accorpati tra loro e, come tali, immediatamente attuabili. I tratti sono caratterizzati su differenti tipologie di pista – esistente, da adeguare, in progetto –, individuate su sede propria o promiscua oppure in corsia riservata, distinguendo i casi di adeguamento, nuova realizzazione ed esistente. Analogamente risulta per l'individuazione delle tipologie di riferimento assunte per le soluzioni di sezioni correnti, intersezioni stradali, così da riferire la rappresentazione dell'itinerario a tratti omogenei e specifici.

L'esposizione menziona gli aspetti di maggiore interesse del percorso, comprese le criticità riscontrate durante l'elaborazione progettuale, nonché i casi in cui le ipotesi assunte preliminarmente al PFTE prevedevano interventi di un certo rilievo, come ad es. l'allargamento dell'esistente sede stradale ricorrendo all'ausilio di una struttura a sbalzo per pista ciclabile in sede propria. Essi sono stati verificati in relazione ai flussi di traffico, alle esigenze ciclistiche e alle caratteristiche ambientali del territorio. In certi casi l'approfondimento ha consentito di risolvere le iniziali ipotesi di sviluppo, risultando talvolta sovradimensionate o incompatibili con le condizioni di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

rischio idrogeologico dei luoghi d'inserimento, imponendo al PFTE soluzioni mirate e più contenute, ovvero proponendo il PFTE alternative che, talvolta, nel Progetto redatto non risultano specificatamente confortate da distinte analisi tecnico-economiche, ritenute sovrabbondanti dal RTP. Nel merito, il **prof. I. Meloni** e l'**ing. M. Ponti** convergono sull'opportunità che il PFTE sia opportunamente integrato, fornendo per le ipotesi d'itinerario individuate in fase preliminare e per quelle in alternativa chiare indicazioni dell'impatto generato, sia dal punto di vista ambientale che tecnico-economico, così da agevolare il raffronto e motivarne l'adozione/la riconsiderazione. Ciò vale anche nei casi in cui il PFTE debba evidenziare la preferenza dell'itinerario su sede promiscua per la qualità paesaggistico-ambientale dei luoghi attraversati, ovvero per la loro attrattività già diffusa nel bacino degli utilizzatori turistici dei percorsi ciclabili esistenti, a fronte di limitazioni tecniche, come ad es. nel caso di percorrenza di una strada provinciale, alla cui soluzione conseguirebbe la necessità di introdurre il controllo del traffico con apposite limitazioni anche della velocità, ovvero a fronte di alternative su strade di penetrazione agraria o su tracciati turistici, nonché funzionali alla distribuzione interna di lottizzazioni esistenti, ma non altrettanto attrattive dal punto di vista paesaggistico. Il **prof. I. Meloni** richiede chiarimenti sulle specifiche di redazione del PFTE, relativamente alle indispensabili verifiche delle soluzioni tecniche adottate per l'itinerario, non solo rispetto allo standard Eurovelo (materiali, qualità, pendenze longitudinale e trasversale, lunghezza della visuale libera e raggi di curvatura orizzontale), ma soprattutto rispetto ai requisiti di pianificazione e agli standard tecnici adottati per il SNCT a cui appartiene la Ciclovía della Sardegna. Nello specifico il **prof. I. Meloni** ricorda che i PFTE devono ottemperare ai contenuti della Direttiva n. 133 dell'11.04.2017 (Prot. MIT n. 000375 del 20.07.2017) e del suo Allegato A "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale della Ciclovie Turistiche (SNCT)", nonché del successivo Decreto MIT 29.11.2018 "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche" (G.U. n.18, 22.01.2019), relativamente all'art. 7 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione" ed all'Allegato 4 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale della Ciclovie Turistiche (SNCT)". **Egli** precisa che per quanto attiene agli itinerari oggetto di PFTE e appartenenti al SNCT, dovrà essere garantito sempre il livello minimo, tendendo ai livelli superiori, ove risulti possibile, nel rispetto degli obiettivi e delle strategie da perseguire. Il successivo intervento dell'**ing. M. Ponti** precisa ulteriormente richiamando il Protocollo di Intesa tra RAS e MIT per la progettazione e la realizzazione della "Ciclovía della Sardegna" all'interno del sistema della Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche Italiane (09.08.2017) ed il successivo Protocollo d'intesa tra RAS e MIT (08.04.2019), chiarendo che per il PFTE in esame le verifiche relative all'itinerario in discussione devono consentire di garantire la



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

sua aderenza alla Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche Italiane, giacché in caso contrario l'intervento verrebbe escluso dai finanziamenti appositamente erogati. L'**arch. P. Falqui** chiarisce che le verifiche sono state eseguite, ma nella redazione del PFTE non tutte sono state riportate, ritenendole anche in questo caso sovrabbondanti. Sarà compito, quindi, del RTP provvedere all'indispensabile integrazione richiesta. In taluni casi (Geremeas, Solanas,...) – precisa l'**arch. P. Falqui** – si sono identificate valide opzioni, appoggiandosi alla rete interna di distribuzione delle lottizzazioni e/o di penetrazione agraria, mentre in altri non è stato possibile individuare valide alternative di tracciato. E' il caso del tratto Solanas - Capo Boi dell'Itinerario A "Cagliari – Villaputzu". Con riferimento agli elaborati grafici, l'itinerario ciclabile (Tratto A6) procede in sede promiscua dall'ingresso all'insediamento turistico residenziale della frazione di Solanas sull'esistente rete di penetrazione agricola a bassa intensità di traffico, per poi immettersi sulla litoranea S.P.17 e raggiungere il promontorio di Capo Boi, su un tracciato interamente di nuova realizzazione per l'intero sviluppo (3,100 km). In questo ultimo tratto di pista, le caratteristiche geometriche della strada litoranea e quelle orografiche e morfologiche del contesto ambientale non consentono alternative praticabili ai fini di una maggiore sicurezza della circolazione ciclabile degli utenti. Cosicché l'unica soluzione praticabile, peraltro in un'area soggetta a rischio idrogeologico, approda alla successione dei tornanti panoramici della litoranea, caratterizzandosi anche per una difficoltà media dell'itinerario, con tratti di difficoltà alta per la pendenza e per l'andamento dello stesso tracciato.

L'**arch. P. Falqui** espone le soluzioni predisposte per gli attraversamenti, presentando le tipologie assunte per casi ricorrenti e soffermandosi sulle ipotesi alternative, talvolta risultate imprescindibili per le esigenze dei flussi di traffico motorizzato. Nel PFTE rilevano in approfondimento le soluzioni individuate per il tratto ciclabile B1 "Giorgino-La Maddalena Spiaggia" dell'Itinerario B "Cagliari-Chia". Il tratto B1 interessa i Comuni di Cagliari e Capoterra e si sviluppa sul bordo lagunare, dalla località di Giorgino fino a La Maddalena Spiaggia, prevedendolo integralmente di nuova realizzazione per l'intero sviluppo di 14 km ca., previa verifica della proprietà. Ulteriori soluzioni alternative hanno riguardato l'analisi dell'uscita da Cagliari dell'itinerario in questione e, in particolare, la sua percorribilità. Peraltro, le ipotesi alternative non hanno trovato la disponibilità dell'Autorità Portuale che, in relazione alle nuove previsioni di assetto, ha obbligato il RTP all'unica soluzione di tracciato adottata nel PFTE. Procedendo nell'esposizione del Progetto e riferendosi all'Itinerario B "Cagliari-Chia", l'**arch. P. Falqui** approfondisce sui suoi tratti iniziali, precisando da subito che nelle aree afferenti al CACIP, ANAS S.p.A. vieta espressamente l'attraversamento a raso della S.S. n. 195-Opera Connessa Sud (OCS).



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

La pista ciclabile si sviluppa lungo l'argine esistente fino ad arrivare alla rotatoria di futura realizzazione su progetto CACIP, in corrispondenza della strada Conti Vecchi. A seguito della disponibilità del progetto della nuova rotatoria da parte del CACIP e chiare le esigenze del flusso di traffico, in stretta collaborazione con CACIP il PFTE ha previsto l'attraversamento ciclopedonale di tale rotatoria ricorrendo ad un sottopasso di 50 m ca. di lunghezza, collegandosi al margine lagunare occidentale, sfruttando la quota altimetrica del nuovo rilevato, previa verifica della proprietà. Nella porzione successiva del tratto ciclabile B1, il tracciato si sviluppa sul bordo lagunare adoperando inizialmente l'argine esistente al lato della S.S.195 e distaccandosi successivamente dalla strada statale, in modo da garantire una condizione di maggiore sicurezza per ciclisti e pedoni.

A tal fine, per conseguire un maggior grado di sicurezza in corso di attraversamento della strada consortile di Macchiareddu – che, con il declassamento della S.S.195 diventerà la strada di accesso principale alla S.S.195bis –, il progetto prevede la realizzazione di una passerella ciclopedonale panoramica che si affaccia sul paesaggio lagunare. La nuova opera architettonica in acciaio corten, calcestruzzo di cemento e legno, con un'estensione di 120 m ca., consente il superamento della strada, integrandosi con il paesaggio circostante. Essa rappresenta un'occasione per valorizzare la laguna, offrendo un nuovo punto di vista panoramico a ciclisti e pedoni. Oltre la nuova passerella, il tracciato prosegue in sede propria bidirezionale sul lato destro e, attraversata la (già ex) S.S.195, si divide in due corsie monodirezionali fino ad inserirsi nel centro abitato di La Maddalena Spiaggia.

Ulteriori elaborazioni progettuali riguardano le soluzioni adottate in corrispondenza dei tratti d'itinerario in sede promiscua sulla S.S. n. 195. Le esigenze di ANAS e le limitazioni imposte al RTP dalla stessa Società, hanno obbligato ad adeguarvisi, ottimizzando le soluzioni previste. Nello specifico, a fronte di uno stato di fatto in cui il percorso ciclabile s'identifica su un tratto sterrato in affiancamento alla S.S. n. 195, il PFTE prevede la realizzazione sempre su sterrato della pista ciclabile bidirezionale in sede propria, non in affiancamento alla S.S. n. 195, ma distanziata secondo norma dalle sue corsie di marcia.

A fronte degli sviluppi progettuali predisposti, per ciascun tratto d'itinerario il PFTE prospetta un costo di realizzazione dell'intervento, distinguendo tra importo lavori ed oneri espropriativi. A fronte delle valutazioni preliminari per l'itinerario B "Cagliari-Chia", il PFTE rivela un importo lavori totale di € 6.650.234,72, di cui € 342.243,00 per oneri espropriativi e € 6.307.991,72 per importo lavori, mantenendosi quasi costante, pur al variare delle alternative scelte. Nel caso dell'itinerario B "Cagliari-Chia", l'alternativa della *strada romana* non genera grossi scostamenti rispetto al DPP. Per l'itinerario A "Cagliari-Villaputzu", il DPP considerava separatamente i due sub-tratti,



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

Cagliari/Quartu Sant'Elena-Villasimius e Villasimius-Villaputzu, pur tuttavia il PFTE rivela un importo lavori totale di € 7.796.068,47, di cui € 617.977,50 per oneri espropriativi e € 7.178.090,97 per importo lavori. In particolare per l'itinerario B i presenti richiedono al RTP di chiarire sulle motivazioni tecniche che giustifichino i discostamenti dai costi preventivati nel DPP. Il Quadro economico finale – come riportato nella Relazione illustrativa – fornisce un'indicazione delle spese per le singole voci riportate.

Proseguendo nell'esposizione del Progetto, relativamente all'**Itinerario B "Cagliari-Chia"**, l'**arch. P. Falqui** riprende la sintetica descrizione dei suoi tratti componenti dall'inizio del percorso. Per esso, in corrispondenza dell'argine lagunare, oltre all'esistenza di limitazioni di passaggio sul cordone lagunare in prossimità della sede di Tiscali S.p.A., alla richiesta dei presenti rileva che il RTP non abbia approfondito l'individuazione delle proprietà lì distinguibili – come si desume in corso di discussione con i delegati della **Città Metropolitana di Cagliari** –, fra CACIP e privati, oltre – con ogni probabilità – al Demanio regionale, mentre sul retro dello stabulario si individuano differenti proprietà private. Pur tuttavia, non risultano particolari difficoltà di tracciato sino a Sa Illetta, tanto che la tipica sezione di progetto adottata – 4,00 m [= 2,50 m (pista bidirezionale) + 1,50 m (cammino pedonale)] – si mantiene, poi, quasi costantemente sino a Nora, imponendosi solo saltuariamente indispensabili sezioni in avanzamento verso il bordo, ma sempre compatibilmente alle esigenze di tutela ambientale. Come già accennato, le problematiche si ripresentano per l'attraversamento della strada Conti Vecchi. Garantendo la percorribilità di un percorso pedonale sul bordo lagunare, adeguatamente dimensionato, la soluzione adottata per la pista ciclabile su sterrato in stabilizzato corrisponde alle esigenze tecniche dell'utenza ciclistica e, al contempo, ai vincoli del Cammino di Sant'Efisio. Nel merito, l'**ing. I. Meloni** rileva la necessità che il PFTE sia integrato nella determinazione delle sezioni di progetto, soprattutto in corrispondenza del tratto lagunare.

Su richiesta dell'**ing. M. Ponti**, l'**arch. P. Falqui** chiarisce su possibili restringimenti dell'itinerario. Essi sono rilevabili in corso di attraversamento di un canale in area del CACIP, su una strada risultata attualmente chiusa, posta in prossimità dello stabulario, ma soggetta all'uso da parte del personale delle aziende ittiche, questa come gli altri tratti carrabili risultati a servizio dell'attività ittica della zona. I delegati della **Città Metropolitana di Cagliari** chiariscono che trattasi della viabilità distributiva alle aziende presenti, principalmente operanti in ambito ittico. Pertanto, tale viabilità deve essere sottoposta ai controlli di competenza presumibilmente afferenti più al Demanio Regionale che al CACIP. L'**ing. M. Ponti** ritiene trattarsi di strade di servizio di presumibile competenza demaniale, giacché, indipendentemente dal fatto che siano comunque accessibili senza limitazione alcuna, la presenza dei canali di afflusso di acque dolci in laguna



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

consente di desumere le spettanze dell'autorità demaniale succitata. Mantenuto il tratto di percorso sul ponticello esistente in bocca di laguna, in adiacenza al Porto Canale, l'**arch. P. Falqui** precisa sullo sviluppo iniziale del tracciato in corrispondenza del bordo lagunare, previsto lungo il tratto iniziale dell'argine esistente, in considerazione della necessità di provvedere a contrastare i processi di erosione tipici dei cordoni lagunari in esame. Nell'area si registra una pericolosità idraulica fino ad Hi4 e una pericolosità da inondazione costiera avente Tr anche fino a 2 anni. Per tali cause, poiché in corso di progettazione l'infrastruttura da realizzare in sede propria dovrà instaurarsi su sedimenti lacustri ed alluvionali, la corrispondente tipologia di sottofondo andrà opportunamente verificata e caratterizzata, soprattutto nel tratto in cui andrà realizzata a ridosso dell'argine. Sulla base di questo approccio, la presenza della pista ciclabile in tale ambito contribuisce – secondo l'**arch. P. Falqui** – alla valorizzazione di un percorso di elevato pregio paesaggistico e naturalistico. Egli precisa, quindi, sull'itinerario in questione, giacché le correlate opere di realizzazione possono contribuire al recupero dei detti argini a mezzo del loro ripristino, come si prevede nell'area in uscita dalla zone lagunare. Per la ricostituzione dell'argine il PFTE programma l'utilizzo delle tecniche caratteristiche di quell'ambito. In particolare, per l'itinerario ciclabile si prevede che l'avanzamento lagunare proceda generalmente ricorrendo all'ausilio di arginelli che consentono di salvaguardare le condizioni ambientali di quei luoghi, escludendo il ricorso a palificate di sostegno che, invece, altererebbero l'habitat. Questo approccio riguarda, in particolare, le soluzioni progettuali adottate nel tratto d'itinerario in uscita da Cagliari verso Capoterra, laddove le problematiche ambientali escludono ogni ricorso a palificate, sebbene in corso d'opera occorrerà applicare le soluzioni più adeguate per limitare le interferenze del cantiere con l'avifauna che in quelle aree nidifica. Come già evidenziato in precedenza, l'**arch. P. Falqui** chiarisce che nel Tratto iniziale "Giorgino-La Maddalena Spiaggia" dell'itinerario B, oltre lo sviluppo iniziale sull'argine esistente al lato della S.S.195, la pista ciclabile prosegue fino alla nuova rotatoria in corrispondenza della strada Conti Vecchi, prevedendo l'attraversamento ciclopedonale a mezzo di apposito sottopasso. Successivamente l'itinerario ciclabile si distacca dalla S.S.195, in modo da garantire a ciclisti e pedoni condizioni di maggiore sicurezza. In tal caso il progetto prevede che da uno stato di fatto con fondo sterrato in adiacenza alla strada statale, si escluda la realizzazione della pista ciclabile in affiancamento, prevedendola bidirezionale su sede propria realizzata su fondo sterrato, adeguatamente distanziata dalla corsia più prossima della statale. Operando in tal modo, si esclude la necessità – imposta da ANAS S.p.A. – di separare il flusso motorizzato da quello ciclopedonale avvalendosi di un'apposita barriera laterale. Il ricorso alla barriera creerebbe certamente un problema di visuale che limiterebbe il godimento dei luoghi anche da parte dell'utenza della S.S.195. Pertanto, si è optato per questa soluzione che consente



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

una connessione sicuramente più adeguata delle due fasce, carrabile e ciclopedonale, all'ambiente circostante per caratteristiche naturali rese manifeste in corso progettuale attraverso appropriate opere di compensazione. A tale proposito i **delegati della Città Metropolitana di Cagliari** rilevano l'esistenza di problematiche di esproprio, proprio in adiacenza alla S.S.195, anticipando quelle relative all'Itinerario A "Cagliari - Villasimius – Villaputzu", che riguardano l'area del Margine Rosso, in uscita da Quartu S.E.

Proseguendo, l'**arch. P. Falqui** riporta all'attenzione degli intervenuti le problematiche della Sezione 6-6, relativamente alla prevista ricostituzione dell'argine già assoggettato alla devastazione delle più recenti alluvioni del 2018. Nel corso della discussione intercorsa fra i presenti, le **deleghe del Servizio Tutela del Paesaggio e Vigilanza Sardegna meridionale** richiedono che la documentazione fotografica di supporto sia più approfondita in corrispondenza dei tratti di passaggio da sede propria a promiscua su corsia riservata, rendendo più chiara la lettura del progetto in relazione agli aspetti di paesaggio.

L'**arch. P. Falqui** presenta, quindi, alcune particolari soluzioni progettuali. Oltre a quelle di cui si sono già esposte le soluzioni previste lungo il tratto B1 Giorgino-La Maddalena Spiaggia, l'analisi si sofferma sul tratto B2 La Maddalena Spiaggia-Zona Industriale (ZI) di Sarroch. I principali processi evolutivi del sistema fisico-ambientale dipendono dagli importanti elementi idrografici del Rio S. Girolamo e del Rio S. Lucia. L'area è caratterizzata da un'elevata vulnerabilità dovuta a fenomeni di esondazione fluviale a ridosso di centri abitati e infrastrutture, causati da intensi eventi di precipitazione e inondazione costiera. In corrispondenza dei corsi d'acqua di Rio S. Girolamo e di Rio di S. Lucia è presente una pericolosità idraulica fino a H_{i4}. La pericolosità geomorfologica è pari a Hg₁. In origine il Rio di S. Lucia presentava un tracciato sinuoso, successivamente rettificato e regimato in tempi recenti a protezione delle zone urbanizzate limitrofe allo stagno. In sintesi, il maggior pericolo geologico di quest'area è dato dalle alluvioni e dai fenomeni di esondazione, cosicché l'**arch. P. Falqui** rileva che in corso di progettazione si è tenuto conto del fatto che l'infrastruttura da realizzare in sede propria si instaura per la maggior parte sui detti sedimenti alluvionali.

Si ipotizza un tratto interamente di nuova realizzazione, prevedendo che il percorso si sviluppi in sede promiscua sul lungomare della Maddalena Spiaggia, per poi affiancarsi alla S.S.195 in sede propria ed attraversare il ponte sul Rio San Girolamo. Sulla base del progetto in itinere del nuovo ponte sul Rio San Girolamo, la proposta progettuale prevede due soluzioni alternative nell'ipotesi che la S.S.195 venga declassata nel breve termine a strada provinciale, ovvero che resti strada statale. Nel caso di declassamento, il PFTE prevede d'introdurre due corsie ciclabili monodirezionali all'esterno dei margini esistenti di carreggiata, oltre una corsia pedonale riservata;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

di contro qualora la strada permanga statale, il PFTE prevede lo sviluppo di una passerella ciclo-pedonale parallelamente al nuovo ponte.

Relativamente ai tratti iniziali di percorso sugli argini lagunari e, in generale, in corrispondenza degli attraversamenti di canali e rii, come previsti dal PFTE, per l'**ing. M. Ponti** s'impone che il RTP garantisca le condizioni di sicurezza delle opere d'arte percorse lungo l'itinerario, in considerazione dell'eventuale incremento dei fattori di rischio. Pertanto, per gli attraversamenti interessati s'impongono requisiti in termini di sicurezza idraulica – espressa dalla sussistenza del franco idraulico di norma – e di idoneità strutturale dell'opera d'arte, rilevando i casi in cui l'esito negativo della verifica imponga l'adozione di specifiche soluzioni progettuali.

Proseguendo nell'esposizione dell'itinerario, superato il ponte sul Rio San Girolamo, l'**arch. P. Falqui** illustra come la pista ciclabile proceda in sede promiscua lungo la S.S.195, dirigendosi verso il mare e raggiungendo Villa D'Orri, oltre cui perviene all'ingresso della ZI di Sarroch. Da qui, dirigendosi verso l'abitato di Sarroch, il tratto ciclopedonale abbandona la S.S.195 per immettersi in una strada panoramica sulla quale il tracciato si sviluppa in sede propria bidirezionale. Il percorso prosegue il suo sviluppo sulla strada comunale che, ad Occidente, costeggia lo stabilimento industriale Ex Raffinerie SARAS, ora Sarlux s.r.l. controllata della SARAS S.p.A.

Relativamente a questo ambito, nel segmento d'itinerario tra il termine del Tratto B2 "La Maddalena Spiaggia-ZI Sarroch" e l'inizio del successivo Tratto B3 "ZI Sarroch-Abitato di Sarroch", si apre una discussione tra i presenti sulla dimensione ambientale dei luoghi. Pur caratterizzata da diversi corsi d'acqua, gli insediamenti petrolchimico-industriali e le correlate infrastrutture di approdo marittimo contraddistinguono la dimensione paesaggistica ed ambientale di questo ambito. Cospicché nel merito del percorso in adiacenza alle Ex Raffinerie SARAS, i presenti accolgono con vivo interesse che – come comunicato dall'**arch. P. Falqui** – alcuni componenti del RTP siano consulenti della Sarlux s.r.l. per il recupero delle aree adiacenti l'impianto delle Ex Raffinerie SARAS, rappresentando un ulteriore beneficio all'azione progettuale del team incaricato del PFTE. Inoltre, poiché l'area non risulta mappata PAI, il **RTP** ritiene indispensabile verificare l'equilibrio dell'infrastruttura ciclabile da realizzare in sede propria su sedimenti alluvionali.

In stretto concorso con l'Amministrazione comunale di Sarroch, il RTP ha definito l'attraversamento urbano, appena dopo che l'itinerario ciclabile costeggia il Ciclodromo comunale, procedendo in sede promiscua sulla via Cagliari, fino a superare la S.S.195 sul sottopasso lungo la Via San Giorgio, oltre cui la pista attraversa il paesaggio agricolo correlandosi, in arrivo a Villa San Pietro, con i sentieri diretti verso il Parco delle Foreste di Gutturu Mannu al cui interno è incorporato il territorio montano comunale. Attraversato il centro abitato di Villa San Pietro (fine Tratto B4), la pista ciclabile procede inizialmente in sede propria bidirezionale lungo il Riu Pula e si reimmette



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

nella viabilità principale attraverso una nuova rotatoria sulla strada comunale di via Europa, all'ingresso di Pula. Oltre alla nuova rotatoria – risultata la soluzione ottimale alle criticità del caso – , su questo tratto d'itinerario rilevano le modalità adottate per collegare il loop ciclabile di Pula – di competenza dell'Amministrazione comunale – all'itinerario in discussione. Infatti, il tracciato prosegue in sede propria bidirezionale sull'argine del Riu Pula e si connette alla pista ciclabile in sede riservata – realizzata su Viale Nora e sulla strada comunale Santa Vittoria –, proseguendo fino a Nora (Pula) percorrendo l'omonimo viale fino alla Chiesa di Sant'Efisio dove termina il Cammino.

Oltre la Chiesa di Sant'Efisio, l'itinerario prosegue come ciclabile su un primo tratto in sede promiscua lungo la strada vicinale Perdu Locci, oltre cui avanza in sede propria nell'area di Porto d'Agumu e Fox 'e Sali-Monte, sviluppandosi in località Is Morus – nei pressi del Forte Village – sul tratto litoraneo fino alla spiaggia di Santa Margherita di Pula. Costeggiata ad Oriente la località omonima, l'itinerario prosegue verso il promontorio di Monti Sa Guardia.

Percorsa Via Flumendosa su sede promiscua fino all'incrocio con la S.S.195, il tragitto avanza per un breve tratto in sede propria bidirezionale e, con un attraversamento rialzato, imbocca la Via Sant'Antonio. In tal modo il percorso ciclabile evita la S.S.195 per circa 3 km, proseguendo a monte in sede promiscua, per poi immettersi in sede propria bidirezionale sulla strada podereale che corre parallelamente alla statale. Il tratto d'itinerario perviene sino al complesso turistico di Capo Blu e, per superare la S.S.195, sfrutta l'attraversamento previsto dall'ARST per la fermata del trasporto pubblico. Proseguendo dalle pendici orientali del promontorio Monti Sa Guardia, l'itinerario perviene fino al villaggio turistico Chia Resort. Su un tratto interamente di nuova realizzazione, il PFTE prevede due soluzioni alternative: una si sviluppa su sede propria monodirezionale per 3,6 km circa lungo la S.S.195 e sulla S.P.71, rispettivamente in affiancamento ed in allargamento. L'alternativa prevede uno sviluppo pari quasi al doppio della precedente, procedendo sul versante meridionale del Monte Sa Guardia in corrispondenza del percorso panoramico dell'antica Strada Romana in sede propria bidirezionale. I 6 km circa dell'alternativa – con un tratto iniziale ancora carrabile fino all'accesso ai ripetitori – rivelano, peraltro, elevate condizioni di degrado, risultando che l'infrastruttura da realizzare in sede propria dovrà tener conto che l'area attraversata dal Rio di Chia è esposta a una pericolosità idraulica fino a H_i4, e lungo un tratto a mezza costa presenta una pericolosità geomorfologica prevalentemente in Hg2 e Hg3, oltre che in Hg4. In sede di progettazione, pertanto, s'impone la verifica dello stato di disgregazione delle formazioni sedimentarie e la presenza di possibili fenomeni di dilavamento, sebbene la presenza della pista ciclabile lungo il lato costiero della dorsale di Monte Sa Guardia contribuisca alla valorizzazione di un percorso attualmente poco conosciuto, ma di grande pregio paesaggistico



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

sino alla Torre di Chia. Secondo l'**arch. P. Falqui**, data la vicinanza con la costa e la presenza della foce di tre diversi corsi d'acqua – Rio Mannu - Rio di Chia e del Rio Baccu Mannu –, in fase di progettazione il RTP ha valutato che l'infrastruttura da realizzare in sede propria possa disporsi su sedimenti lacustri e alluvionali, imponendo la verifica e la caratterizzazione dei depositi. Procedendo, il tratto di pista ciclabile di nuova realizzazione si sviluppa per oltre 2 km nel Comune di Domus De Maria. In tale tratto iniziale, il tracciato si sviluppa in sede propria bidirezionale lungo Viale Chia, mentre in corrispondenza dello Stagno di Chia la pista ciclabile è in sede promiscua fino al villaggio turistico Chia Laguna, dal quale parte l'itinerario ciclabile diretto a Giba.

Compiuta la descrizione dell'itinerario B "Cagliari-Chia", l'**arch. P. Falqui** prosegue nell'esposizione progettuale dell'**Itinerario A "Cagliari-Villaputzu"**, prospettandone una descrizione sintetica per soffermarsi sugli aspetti rivelatisi critici.

L'itinerario A si sviluppa dal tratto terminale della spiaggia del Poetto di Quartu S.E. fino all'insediamento abitato di Villaputzu, costituendo nel tratto d'itinerario da Cagliari a Villaputzu un segmento appartenente alla più ampia rete ciclabile EuroVelo.

L'arch. P. Falqui rammenta quanto già precedentemente accennato sul tragitto tra Cagliari e Villasimius. Esso segue la S.P.17, discostandosene occasionalmente per integrarsi con il contesto territoriale attraversato. Oltrepassata Villasimius, l'itinerario prosegue sulla S.P.18, ovvero allontanandosi da essa per spingersi verso gli insediamenti turistici della costa. Doppia Costa Rei l'itinerario si innesta sulla S.P.97 e, superata la località di Feraxi, procede lungo la S.P.20 fino a raggiungere l'Orientale Sarda.

Il tratto iniziale dell'itinerario ciclabile procede dal Margine Rosso di Quartu S.E. fino alla frazione di Flumini di Quartu, sviluppandosi su un progetto che prevede la realizzazione del raccordo di pista ciclabile tra il tratto terminale della Spiaggia del Poetto di Quartu – Viale Lungomare del Golfo – e la pista ciclabile esistente che si sviluppa dalla rotatoria di raccordo tra la Via Leonardo da Vinci (tratto di penetrazione urbana della S.P.17) e la Via M. Polo (tratto di penetrazione urbana della S.P.15). Il progetto prevede l'adeguamento funzionale del tratto di pista ciclabile esistente che si sviluppa lungo la Via Leonardo da Vinci fino a Flumini e la messa in sicurezza attraverso la realizzazione delle opere riguardanti le intersezioni e gli attraversamenti. Per il tratto in esame si contempla l'adeguamento della pista esistente e, per il restante sviluppo, la realizzazione di una pista ciclabile in condivisione con i veicoli in sede promiscua.

L'itinerario prosegue da Flumini di Quartu fino alla spiaggia di Capitana, in corrispondenza del Camping "Pini e Mare" e della fermata ARST. Si tratta di una pista ciclabile interamente di nuova realizzazione, su sede propria monodirezionale ed in affiancamento alla Via Leonardo da Vinci. Nel



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

tratto iniziale di Flumini, la pista ciclabile attraversa il Riu su Pau seguendo l'anello viario costituito dalla Via Leonardo da Vinci e dalla Via Michelangelo, e proseguendo sulla litoranea S.P.17.

Il terzo Tratto prosegue sulla S.P.17 fino alla rotatoria di Geremeas che raccorda la viabilità di accesso a Kal'e Moru con Via delle Sequoie, in collegamento con la nuova S.S.125. Lungo l'itinerario si attraversa un contesto d'interesse paesaggistico-ambientale. Esso è caratterizzato dal promontorio di Cala Regina e dal sistema di spiaggia di Mari Pintau. Qui si prevede una pista ciclabile a sviluppo asimmetrico: il tratto monodirezionale in sede propria, affiancato alla Via L. da Vinci, procede fino all'inizio della salita per il promontorio di Cala Regina, proseguendo in sede promiscua monodirezionale fino a Kal'e Moru; la corsia opposta si sviluppa in sede propria.

Avanzando sulla S.P.17, l'itinerario procede dalla rotatoria in località Geremeas/Kal'e Moru fino all'ingresso del villaggio turistico di Torre delle Stelle, in località Cann'e Sisa, in corrispondenza della fermata ARST. Anche in questo caso si prevede una pista ciclabile di nuova realizzazione a sviluppo asimmetrico, monodirezionale in sede promiscua lungo la S.P.17, e monodirezionale proveniente da Villasimius in sede propria in corrispondenza del rettilineo di Geremeas. Questa soluzione agevola il traffico veicolare in un tratto viario particolarmente tortuoso e con un livello di difficoltà media. *In alternativa*, l'**arch. P. Falqui** illustra l'ipotesi di realizzare 1 km ca. di pista bidirezionale in sede propria con fondo naturale, in corrispondenza della valle di Geremeas. L'alternativa si discosta dalla S.P.17 subito dopo il ponte del Rio di Geremeas, percorrendo una pista ricavata su tratti di sentieri esistenti, fino a raccordarsi all'incrocio per Baccu Mandara. Questa soluzione migliorerebbe qualità e sicurezza della percorrenza ciclabile, agevolando il fluire del traffico veicolare nel tortuoso tratto viario.

L'itinerario prosegue ancora sulla S.P.17, dall'ingresso di Torre delle Stelle fino all'ingresso dell'insediamento turistico residenziale della frazione Solanas (Sinnai). Si prevede un tratto di pista ciclabile di nuova realizzazione, che si sviluppa lungo i promontori costieri caratterizzanti il settore, offrendo scorci panoramici di rilevante interesse. Lungo tutto il suo sviluppo, il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile monodirezionale in sede promiscua nel sedime della S.P.17. Infatti, l'**arch. P. Falqui** ribadisce che le caratteristiche geometriche della litoranea e quelle morfologiche del contesto ambientale non offrono soluzioni alternative praticabili che migliorino qualità e sicurezza della circolazione ciclabile. Questo aspetto caratterizza l'intero tratto iniziale del percorso fino a Solanas, escludendo la possibilità di usufruire di tratti di penetrazione agraria anche per via di importanti pendenze che non sarebbero ammissibili per le caratteristiche tecniche che, invece, il percorso ciclabile deve possedere. Da Solanas l'itinerario procede verso il promontorio di Capo Boi lungo la strada litoranea S.P.17. Inizialmente l'itinerario ciclabile si sviluppa all'interno dell'insediamento di Solanas, in sede promiscua lungo la viabilità esistente, a bassa intensità di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

traffico, procedendo su un breve tratto viario con fondo naturale, oltre un piccolo guado di nuova realizzazione, ed innestandosi sulla strada litoranea S.P.17. Da questo punto la pista prosegue con la medesima sezione nell'impegnativa salita a tornanti che porta fino al promontorio di Capo Boi. La conformazione dei luoghi consente di ritenere plausibile la realizzazione di un percorso alternativo bidirezionale su sede propria, sfruttando un sentiero dell'esistente distribuzione poderale – quindi escludendo l'affiancamento alla S.P.17 –, su fondo in sterrato, con pendenze medio-basse e sezione larga fino a 4 m ca. Inquadrato il sistema nell'ambito di riferimento, esso risulta caratterizzato da due piane alluvionali di due importanti corsi d'acqua, il Rio Foxi e il Rio di Solanas. Il bacino idrografico del Rio di Solanas ed il settore costiero compreso tra Capo Boi e il promontorio di Solanas racchiudono la piana alluvionale costiera e l'antistante sistema di spiaggia. Nella piana alluvionale del Rio Foxi le fasce pedemontane costituiscono la dominante morfologica dei bordi della piana del Rio Foxi a Villasimius dove occupano estese porzioni di territorio di un paesaggio collinare fino a 100 m di quota s.l.m. Attualmente tali fasce pedemontane rappresentano dei territori marginali in cui è possibile riconoscere processi di erosione e degrado della coltre pedologica e della copertura forestale, risultando di transizione tra il sistema agricolo delle piane e il sistema forestale dei rilievi, spesso interessate da attività agricole estensive, oppure ricoperte da vegetazione spontanea più o meno degradata. L'approfondimento sulle caratteristiche del contesto ambientale – in corrispondenza delle Sezioni 17-17 e 18-18 – evidenzia quindi una morfologia collinare di depositi tale che, all'indispensabile affinamento progettuale, potrebbe conseguire l'obbligo di ripristino dei versanti degradati, limitando l'adottabilità dell'alternativa. In tali ipotesi, le caratteristiche geometriche della strada litoranea e le caratteristiche orografiche e morfologiche dell'ambito non offrono alternative praticabili che consentano l'ottimizzazione della qualità e della sicurezza della circolazione ciclabile.

La discussione scaturita fra gli intervenuti – per le limitazioni conseguenti ai rilievi dell'arch. P. Falqui sui processi di erosione e degrado di quel contesto –, approda all'analisi dei presenti sul sistema di distribuzione poderale. Dalle osservazioni emerge che con tutta probabilità si tratta di strade di servizio all'acquedotto ex ESAF, pertanto devono essere approfondite le condizioni d'accesso e d'uso, solo successivamente potrà essere chiaro secondo quali modalità potrà ammettersene l'impiego ai fini dell'itinerario in argomento.

Ulteriore proposta in alternativa riguarda la prosecuzione dell'itinerario sulla litoranea S.P.17, da Capo Boi fino alla località di Porto Sa Ruxi. L'ipotesi di progetto prevede lo sviluppo di una pista monodirezionale in sede promiscua, interamente di nuova realizzazione, lungo lo sviluppo della S.P.17, in un tratto di strada, peraltro, distante dalla linea di costa. La proposta alternativa ovvia all'alta difficoltà di percorrenza del tratto in progetto, generata dall'elevata pendenza e



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

dall'andamento a tornanti del tracciato di provinciale a cui si appoggia. Essa prevede il ricorso ad una pista bidirezionale in sede propria, con fondo naturale, discostandosi inizialmente dalla S.P.17 in corrispondenza di Cala Pirastu, e realizzando la pista su un sentiero esistente, fino a raccordarsi nuovamente con la S.P.17 in corrispondenza dell'ingresso alle spiagge di Porto sa Ruxi.

Il **prof. I. Meloni** interviene sull'approccio progettuale adottato ai fini dell'ottimizzazione della qualità e della sicurezza della percorrenza ciclabile. A fronte dei già citati requisiti di pianificazione e degli standard tecnici adottati per il SNCT a cui appartiene la Ciclovía della Sardegna, l'intento di non ostacolare le condizioni di scorrevolezza del flusso veicolare in un tratto viario particolarmente tortuoso quale risulta la S.P.17, rileva rispetto all'ipotesi della percorrenza ciclabile su sede promiscua. In termini di sicurezza stradale, le condizioni di compatibilità dell'itinerario ciclabile con il flusso veicolare – soprattutto nel periodo turistico, in concomitanza con l'intensificata circolazione dei mezzi pubblici – escludono che su una strada provinciale con proprie limitazioni di velocità da 90 km/h a 50 km/h, possano adottarsi ulteriori limiti che, nel caso, ridurrebbero la velocità fino 30 km/h.

Nel merito, i **delegati CM Cagliari** condividono le perplessità espresse dal prof. I. Meloni, impegnando il RTP a fornire gli indispensabili approfondimenti, necessari, ad esempio, ai fini di accertare l'ammissibilità del ricorso alla riduzione del traffico fino a 30 km/h, a fronte di condizioni del flusso veicolare necessariamente da analizzare dettagliatamente in progetto. Come rilevato precedentemente, il **prof. I. Meloni** ribadisce l'urgenza che il PFTE sia opportunamente integrato con approfondite ipotesi d'itinerario alternative, precisando sull'impatto ambientale, tecnico ed economico – servendosi a tal fine di valutazioni parametriche – di ogni nuova opzione e favorendo il raffronto con le altre ipotesi, ai fini dell'eventuale sua adozione.

Proseguendo sull'itinerario, si conferma l'adozione di un percorso ciclabile sulla litoranea S.P.17, pur se in un tratto distante dalla linea di costa, dalla località di Porto Sa Ruxi a quella di Foxi (Porto di Carbonara), prevedendo una pista ciclabile in sede propria e un tratto monodirezionale in sede promiscua. Procedendo, l'itinerario ciclabile abbandona la S.P.17 e da Foxi perviene fino a Campulongu, località residenziale a vocazione turistica del Comune di Villasimius. La ciclabile si sviluppa lungo la viabilità interna comunale in un tratto distante dalla linea di costa, prevedendo una pista integralmente in sede promiscua che attraversa Campulongu sino ai margini dell'abitato di Villasimius da dove procede in corsia riservata monodirezionale con fondo in asfalto verso la viabilità principale del centro urbano. In uscita dal centro urbano di Villasimius verso Cala Pira (Castiadas), sino al centro abitato di Sant'Elmo e oltre fino a quello di Costa Rei – dopo un primo tratto in sede propria previsto di nuova realizzazione, in allargamento della sezione stradale, in arrivo a Costa Rei –, la pista ciclabile procede con sezione monodirezionale lungo la S.P.18 con



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

fondo in asfalto in sede promiscua, in condivisione con i veicoli. Caratterizzandosi per una difficoltà che si accresce a causa della pendenza e dei tornanti del tracciato, con limiti di sicurezza che devono tener conto della percorribilità su sezione monodirezionale in sede promiscua, secondo l'**arch. P. Falqui** il tratto panoramico Villasimius-Cala Sinzias rivela un'innegabile valenza paesaggistico-ambientale della quale, per le condizioni di tracciato, non risulta semplice accrescere l'accessibilità ed il godimento, se non ammettendo maggiori costi d'intervento. A fronte dell'espressa rilevanza di quest'ambito di costa, soprattutto se relazionato con le soluzioni progettuali di altre ciclabili d'ambito nazionale – la Ciclovia del Vento con i tratti panoramici a strapiombo sul Garda – il **prof. I. Meloni** e il **Direttore del Servizio** invitano il RTP ad individuare soluzioni progettuali che, pur se apparentemente ardite, consentano di mettere in risalto un punto focale, ovvero un panorama che esalti l'indiscutibile valenza paesaggistico-ambientale dei luoghi, risultando in definitiva lo stesso panorama un simbolo rappresentativo ed esclusivo di quell'itinerario, convenientemente rispondente all'opera di sensibilizzazione ed implementazione del turismo naturalistico intrapresa dall'Assessorato.

L'**arch. P. Falqui** rileva ancora su specifici ambiti di paesaggio. Oltre il passaggio che consente di spingersi fino al porto di Villasimius, si evidenziano: il tratto verso Punta Molentis, appena dopo Simius, puntualizzando sugli interventi previsti dall'amministrazione di Villasimius – il percorso è stato suggerito dal Comune stesso, comprendendo un tratto già finanziato dall'Assessorato regionale degli Enti Locali –; gli interventi contemplati nel territorio comunale di Castiadas – messa in sicurezza di un tratto stradale panoramico, soggetto a fenomeni franosi –; gli interventi indicati dal Comune di Muravera a sostegno dei collegamenti verso la spiaggia di Colostrai; le ipotesi alternative relative all'utilizzo del vecchio tracciato della S.S.125 nell'itinerario San Priamo – Muravera; i necessari raccordi con la S.S.125 per Villaputzu con sezione da realizzare in sede propria; l'attraversamento del fiume Flumendosa nel tratto in cui l'itinerario ciclabile si ricollega alla S.S.125.

Nel merito di tali aspetti il **prof. I. Meloni** richiede dettagliate analisi di traffico a supporto delle ipotesi in progetto ed in alternativa. A tal fine, considerate le attività del concomitante Servizio di sviluppo e implementazione di un sistema informativo del Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CReMSS) – aggiudicate verso il raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) con mandataria SITECO informatica S.r.l. –, il **Direttore del Servizio** rileva le sinergie che possono essere messe in campo nel caso in oggetto, coordinando insieme l'attività di competenza del RTP con quella del RTI, ed impegnandosi al tal fine, in modo da facilitare la produzione/acquisizione dei dati. L'**arch. P. Falqui** conclude la descrizione dell'itinerario, richiamando l'attenzione verso i suoi ultimi tratti: essi si sviluppano da Portu de s'Illixi (Muravera) al



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

villaggio di San Priamo (Muravera), arrivando al centro abitato di Muravera e, quindi, concludendosi in quello di Villaputzu. La pista ciclabile ha sezione monodirezionale su fondo in asfalto in sede promiscua con i veicoli, caratterizzandosi per una difficoltà media/alta a causa della geomorfologia dell'area attraversata, della presenza di ampie zone umide e alluvionali, oltre che per il diversificarsi delle categorie stradali impegnate nello sviluppo del tracciato. La pista ciclabile attraversa il centro urbano di Muravera, prevedendo che costeggi il canale con una sezione monodirezionale su fondo in asfalto in sede promiscua con i veicoli, proseguendo sino all'attraversamento del Flumendosa nel tratto in cui si ricollega alla S.S.125 per Villaputzu, con sezione da realizzare in sede propria. Relativamente ai punti dell'itinerario e con richiamo al passaggio del Flumendosa nel Sarrabus, sul collegamento Muravera - Villaputzu, l'**ing. M. Ponti** evidenzia l'opportunità che il RTP si coordini con lo STOICA, giacché nel corso della discussione instauratasi fra i presenti, il RTP è messo al corrente di un intervento di messa in sicurezza del Ponte di Ferro da parte della Provincia con un finanziamento di 700 mila euro, e di un ulteriore finanziamento di oltre 4 milioni di euro per la creazione di una nuova campata in cemento armato sul lato verso Muravera, prevedendo la realizzazione di una nuova corsia, esterna al ponte di ferro, da utilizzare come pista ciclo-pedonale.

Conclusa la presentazione del PFTE da parte dell'arch. P. Falqui, l'**ing. M. Ponti** cede la parola ai delegati presenti perché esprimano le loro osservazioni.

I **delegati della Città Metropolitana di Cagliari** (CM Cagliari) prendono la parola richiamando l'*Accordo procedimentale per la realizzazione nell'ambito del Cammino di Sant'Efisia di una pista ciclopedonale coincidente con l'itinerario prioritario Cagliari - Pula (Santa Margherita)* – di cui alla Convenzione (art. 15 L. n. 241/1990) sottoscritta tra l'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici, la CM Cagliari e l'ARST al fine di garantire lo svolgimento coordinato delle attività necessarie per consentire che la tratta Cagliari - Nora dell'intervento prioritario della Rete Regionale degli itinerari ciclabili "Chia - Pula (Santa Margherita) - Cagliari - Villasimius - Villaputzu", assuma la valenza di percorso ciclopedonale, costituendo l'itinerario culturale-naturalistico-religioso "Cammino di Sant'Efisia". Già convenuto che il PFTE dell'itinerario ciclabile "Chia - Pula (Santa Margherita) - Cagliari - Villasimius - Villaputzu" sia reso nelle disponibilità della CM Cagliari da parte di ARST, l'**ing. N. Carboni** richiama le connessioni del tracciato ciclabile con il percorso pedonale del Cammino di Sant'Efisia, in relazione a: le condizioni di percorribilità dell'itinerario previsto su sede promiscua, gli accostamenti e gli attraversamenti della S.S.195, i costi da sostenere in previsione del PFTE – in particolare per espropri ed opere, anche in attinenza con le interferenze dell'itinerario con la S.S.195 che impongono rilevanti impegni finanziari e, quindi, obbligano a più approfondite verifiche progettuali –, il cronoprogramma d'intervento prefissato in relazione all'approvazione dei



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

successivi gradi di progettazione, nonché il cronoprogramma di risoluzione delle interferenze. Secondo queste premesse, posta attenzione al fatto che il PFTE che individuerà il tracciato, dovrà approvarsi in sede di Conferenza di Servizi da parte di tutte le amministrazioni e da parte dei soggetti invitati – ivi compresi gli enti gestori di servizi pubblici a rete per i quali possono riscontrarsi interferenze con il progetto –, al di là delle circostanze imprevedibili l'**ing. N. Carboni** pone l'accento sulle conclusioni adottate dalla Conferenza sulla localizzazione del tracciato e sulle opere, sulla anzidetta risoluzione delle interferenze e sulle opere mitigatrici e compensative, giacché esse non possono modificarsi in sede di approvazione dei successivi livelli progettuali, a meno del ritiro e della ripresentazione di un nuovo PFTE. Pertanto per il prosieguo ottimale del procedimento, i **delegati CM Cagliari** ritengono imprescindibile che il PFTE contempa l'impegno di tutti gli Enti a vario titolo interessati dall'opera in oggetto e, in particolare, che esso includa le azioni di propria competenza da prevedersi nel cronoprogramma di questa prima fase progettuale, come ad es. l'esercizio delle competenze amministrative ai fini della risoluzione delle problematiche di declassamento dei tratti di viabilità statale, risultanti interessati dal PFTE dell'infrastruttura ciclo-pedonale. I **delegati CM Cagliari** rilevano che lo studio ARST del percorso è stato approfondito ed integrato, in stretto raccordo con i Comuni attraversati dal percorso religioso del Santo e con il supporto del Comitato tecnico-scientifico del Cammino di Sant'Efisio. Circa le condizioni minime necessarie a garantire la compatibilità e l'inserimento dell'itinerario nell'Atlante nazionale dei Cammini, ossia al di là delle caratteristiche devozionali del Cammino, è indubbio che la sua definizione e l'affiancamento con la pista ciclabile impongano la necessità di avvalersi di un approfondimento che del percorso in progetto accerti l'osservanza di tutti gli aspetti tecnici, funzionali e prestazionali previsti fra le regole del Cammino. Relativamente a tale adempimento l'**arch. P. Falqui** chiarisce che per l'elaborazione progettuale ci si è attenuti alle indicazioni ricevute, salvo i pochi casi in cui non è stato possibile per assenza di ogni alternativa tecnicamente plausibile. Pertanto, secondo l'**ing. N. Carboni** s'impone la necessità che gli aspetti progettuali citati siano adeguatamente analizzati, acquisendo la certezza che i costi così determinati corrispondano alle ipotesi previste nel PFTE. Nel merito del rilievo espresso – secondo l'**ing. M. Ponti** –, a fronte delle indispensabili analisi dei costi di progetto e, quindi, degli indispensabili finanziamenti già nelle disponibilità della CM Cagliari, rilevano anche le risorse riconducibili all'ulteriore finanziamento di 1,5 mln € dell'Azione 4.6.4 del POR FESR 2014 – 2020. Redatto il PFTE e reso da ARST nelle disponibilità della CM Cagliari, una volta definito l'itinerario da Cagliari a Chia (Domus De Maria), per l'**ing. M. Ponti** il tratto di percorso in comune con il Cammino di Sant'Efisio potrà assumere la valenza di un intervento stralcio, funzionale ed immediatamente attuabile che – nell'ambito della Convenzione sottoscritta (19.12.2018) con CM Cagliari e ARST nel



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

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

merito dell'*Accordo procedimentale per la realizzazione nell'ambito del Cammino di Sant'Efisio di una pista ciclopedonale coincidente con l'itinerario prioritario Cagliari - Pula (Santa Margherita)* – potrà avvalersi anche del succitato finanziamento dell'Azione 4.6.4 del POR FESR 2014 – 2020, contribuendo a contenere ogni perplessità della CM Cagliari nell'affrontare il previsto impegno economico-finanziario.

Secondo questo approccio, il **Direttore del Servizio** ritiene conseguibile la prevista ottimizzazione dell'intervento, rendendo il RTP più completo/esauriente il PFTE dell'itinerario in esame da trasferire nelle disponibilità della CM Cagliari ai fini della prosecuzione delle convenute attività di competenza. Lo stesso **ing. M. Ponti** rileva che per le concordate ipotesi di collaborazione tra le Amministrazioni coinvolte, a fronte di alcune auspicabili soluzioni, risultanti, però, talvolta affatto conseguibili – i citati tratti di Cammino previsti su sede promiscua – o ancora parzialmente indefinite – in relazione ai costi d'intervento degli accostamenti e degli attraversamenti previsti per la S.S.195 –, la competenza della CM Cagliari può consentire un'attività di verifica e gestione diretta sull'opera, comprendendo l'accertamento di ammissibilità delle valutazioni parametriche alle quali necessariamente il RTP deve ricorrere in questa fase di progettazione di fattibilità.

In quest'ottica, la discussione fra i presenti riporta l'attenzione sull'impegno di ARST circa i contenuti del 3° Atto aggiuntivo (18.12.2018) alla Convenzione RAS-ARST del 6.11.2015, ovvero sugli ulteriori itinerari che, già ricompresi nella rete regionale oggetto di pianificazione, impegnano ARST al rispetto delle prescrizioni dettate dal MIT nella redazione del "Progetto di fattibilità tecnica ed economica" dell'intera Ciclovia della Sardegna. Il **Direttore del Servizio** manifesta l'urgente utilità che la fase di progettazione di tutti gli itinerari previsti e, in particolare, dell'itinerario in prosecuzione – Tortolì-Villaputzu – partano in continuità con questo oggetto della Conferenza.

I **delegati ARST** prendono atto.

Riprendendo le argomentazioni precedentemente espresse, le **delegato del Servizio Tutela del Paesaggio e Vigilanza Sardegna meridionale** richiamano l'attenzione dei presenti sull'esigenza di approfondire le modalità d'inserimento dell'itinerario su particolari ambiti di paesaggio – in particolare, quelli corrispondenti ai tratti lagunari ed a quelli panoramici delle S.P.18 e S.P.17 – messi in evidenza nel corso dell'esposizione, giacché la prevista infrastrutturazione genera modificazioni percettive dei luoghi, sia sui tratti di percorso previsti lungo gli argini stagnali che su quelli di nuova realizzazione, con o senza separazione dall'adiacente flusso veicolare. A tale proposito, il **Direttore del Servizio** puntualizza trattarsi non di una tipica infrastrutturazione stradale, quanto di un indispensabile elemento di connessione che si appoggia alla rete infrastrutturale esistente, riducendo sensibilmente il consumo del territorio. Per la qualità naturalistica dell'itinerario, per le relazioni paesaggistico-ambientali predisposte favorendo modalità



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

diversificate di mobilità sostenibile – e, in particolare, quella ciclistica –, garantendo condizioni di richiamo e fruibilità di quei luoghi da parte di diverse tipologie turistico-sportive, secondo l'**ing. M. Ponti** l'itinerario si qualifica grazie ad elevati indicatori di ciclabilità e di attrattività, approdando a valori medio-alto [Cagliari (Quartu Sant'Elena) - Villasimius e Villasimius - Villaputzu] ed alto [Cagliari - Pula (Santa Margherita)] dei corrispondenti indici di qualità. Secondo lo stesso **Direttore di Servizio**, appoggiandosi ad un sistema di relazioni interpoderali, nonché a servizio dell'attività agraria e/o delle lottizzazioni che sorgono in quelle aree – sino a prevedere l'eventualità di ammettere l'utilizzo di percorsi in promiscuo –, l'attenzione delle Amministrazioni intervenute deve orientarsi alla piena comprensione dell'intervento e delle peculiarità del territorio, analizzando le implicanze sugli ambiti lagunari e sulle rilevanze panoramiche richiamate nei tratti in condivisione sulle S.P.17 e S.P.18, in linea con l'opera di sensibilizzazione e implementazione del turismo naturalistico intrapresa dalla RAS attraverso la valorizzazione e/o la creazione di percorsi naturalistici ed itinerari ciclabili, ossia rendendo l'Isola agevolmente percorribile a piedi e in bicicletta sia in ambito urbano che rurale.

Per l'itinerario in discussione, secondo il **Direttore del Servizio**, risulta di ulteriore rilievo la connessione dell'itinerario A "Cagliari – Villaputzu" alla prevista uscita da Quartu Sant'Elena. Inizialmente ipotizzata dal Servizio Mobilità, Infrastrutture viari e Reti del Comune di Cagliari – PON METRO 2014/2020 – in corrispondenza della rotatoria del Margine Rosso, il RTP ha provveduto, di contro, a superare il problema di collegamento con la S.S.554, localizzandolo in posizione avanzata rispetto alle previsioni iniziali. Nel merito, si richiede al RTP di verificare la soluzione adottata presso gli uffici competenti dell'ANAS S.p.A. e del Comune di Quartu S.E. Analogamente si conclude per il tratto d'itinerario che arriva alla località di Giorgino, imponendosi di acquisire dal Comune di Cagliari le previste modalità di arrivo così che il RTP possa definire coerentemente il coordinamento del tratto d'itinerario di competenza. A tale proposito, i **delegati del Settore idrico e viario della CM Cagliari** rivelano che è in corso un'attività di coordinamento – indipendentemente dall'origine del finanziamento correlato – di tutti i previsti interventi di mobilità sostenibile, così da poterli organizzare fra loro, specificando per ognuno condizioni e limiti, compresi i tratti d'innesto tra un segmento d'itinerario e quello seguente. Conseguentemente il **Direttore del Servizio** invita i delegati CM Cagliari a predisporre rapidamente le condizioni d'accordo, indispensabili per comunicare formalmente al RTP incaricato del PFTE in oggetto le corrispondenti modalità di avvio e conclusione dell'itinerario. I **delegati del Settore idrico e viario della CM Cagliari** confermano ogni sollecitudine dei propri Uffici per la definizione decisiva del detto accordo.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

A seguito della discussione intercorsa fra i presenti, l'ing. V. Ciuti rinnova la disponibilità del CACIP alla definizione delle specifiche progettuali emerse, peraltro già fornita al RTP a seguito del divieto posto da ANAS S.p.A. agli attraversamenti a raso della S.S. n. 195, ovvero relativamente alla rotatoria su progetto CACIP in corrispondenza della strada Conti Vecchi. Nel caso l'ing. V. Ciuti esprime piena disponibilità del CACIP per gli approfondimenti riguardanti la definizione delle proprietà delle aree interessate dall'itinerario e, quindi, l'individuazione completa delle aree da espropriare, nonché ad intervenire – per le proprie competenze – nell'elaborazione e sottoscrizione dell'accordo. Tuttavia – precisa l'ing. V. Ciuti – si ritiene che le aree oggetto di esproprio possano ridursi ad episodi quasi irrilevanti: all'atto di cessione verso il soggetto gestore – sia la CM Cagliari, o l'Amministrazione titolare del Cammino oppure del percorso ciclo-pedonale – l'accordo di cui sopra dovrà definirne l'impegno ai fini dell'indispensabile manutenzione infrastrutturale. In queste ipotesi di coordinamento, il **Direttore del Servizio** ritiene utile definire sin d'ora la data dell'incontro fra Assessorato, CM Cagliari, ARST e CACIP, fissata di comune accordo fra i delegati e senza bisogno di convocazione alcuna, per il 1° Luglio p.v. presso gli Uffici della RAS, provvedendo ARST alla convocazione del RTP.

La Presentazione del PFTE si chiude alle ore 13,40.

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, considerato l'ultimo invio della Nota d'indizione della Conferenza di Servizi in oggetto, risulta che entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dalla ricezione della suddetta Nota d'indizione (29.07.2019), 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 n. del		MITTENTE	PARERE SU PFTE
01	10.06.2019	0018938/2019	10.06.2019	R.F.I S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Nessuna competenza
02	12.06.2019	0019284/2019	12.06.2019	RAS, Assessorato degli Enti locali, Finanze e Urbanistica – Direzione generale enti locali e finanze – Servizio Politiche di valorizzazione del	Nessuna competenza



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

				Demanio e Patrimonio immobiliare regionale, Finanze e Supporti direzionali – Settore legale e espropriazioni	
03	13.06.2019	0019305/2019	13.06.2019	RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici – STOICA	Favorevole condizionato nelle successive fasi progettuali
04	14.06.2019	0019725/2019	14.06.2019	CT SARDEGNA – ANAS	Favorevole condizionato alla definizione di dettaglio nelle fasi successive di progetto
05	17.06.2019	0019893/2019	17.06.2019	RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente – Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale – Servizio Ispettorato Ripartimentale di Cagliari	Favorevole condizionato alla definizione di dettaglio nelle fasi successive di progetto
06	12.07.2019	0022572/2019	12.07.2019	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	Evidenziazione delle criticità da definire nelle proposte progettuali ex novo
07	16.07.2019	0022871/2019	16.07.2019	RAS, Assessorato dei Trasporti – Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti	Favorevole condizionato a integrazioni nelle successive di progetto
08	29.07.2019	0024509/2019	29.07.2019	Ente Acque Sardegna – ENAS	Corretta risoluzione delle interferenze e prescrizioni da osservare

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
09	20.08.2019	26224/2019	20.08.2019	RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale – Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale	Richieste correzioni/modifiche/integrazioni progettuali



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

anch'esso allegato al presente verbale.

In ultimo, in adempimento all'*Accordo procedimentale per la realizzazione nell'ambito del Cammino di Sant'Efisio di una pista ciclopedonale coincidente con l'itinerario prioritario Cagliari - Pula (Santa Margherita)*, si è dato seguito all'esigenza emersa durante la Presentazione del PFTE dello scorso 13.06.2019 – alla presenza, fra i diversi delegati, di quelli della Città Metropolitana di Cagliari - Settore Pianificazione Territoriale Strategica e Progetti Comunitari e Settore idrico e viario, del Consorzio Industriale Provinciale Cagliari - CACIP, dell'ARST S.p.A. e della Società Criteria s.r.l. di cui al RTP incaricato – di proseguire nell'opera di ottimizzazione delle soluzioni progettuali previste. Nell'intento di definire le condizioni di coordinamento dell'itinerario in oggetto con gli interventi di mobilità sostenibile previsti e/o in corso di previsione da parte delle Amministrazioni locali interessate dagli stessi itinerari ciclabili – escludendo il rischio di generare condizioni atte a provocare sovrapposizioni e duplicazioni progettuali e/o esecutive nell'esercizio delle attività selezionate ai fini del suddetto Accordo –, l'Assessorato ha convocato – con Nota Prot. RAS n. 20534 del 25.06.2019 – per il successivo 01.07.2019, presso la sede del Servizio assessoriale medesimo, i suddetti delegati. Nel corso dell'incontro e con particolare riferimento al tratto del PFTE coincidente con il Cammino di Sant'Efisio, i delegati della Città Metropolitana Cagliari hanno espresso le proprie osservazioni di competenza tecnico-amministrativa sul PFTE, riservandosi di trasmetterle con apposita Nota, successivamente inviata per le vie brevi al Direttore del Servizio lo 08.07.2019, risultando anch'essa allegata al presente verbale, insieme alle precedenti osservazioni ricevute.

N. d'Ord.	RICEZIONE Data	PROTOCOLLO RAS n.	del	MITTENTE	PARERE SU PFTE
10	08.07.2019	-- --	08.07.2019	Città Metropolitana di Cagliari, Settore Pianificazione territoriale strategica e progetti comunitari	Richieste modifiche/ integrazioni progettuali

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/1BWOzkmXagoDDLQ0eVUA1d7QeldO_Io5m



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

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÙBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione generale
Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale

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

Sebbene gran parte delle Amministrazioni e degli Enti medesimi che hanno provveduto alla trasmissione dei propri pareri motivati, abbiano espresso parere favorevole condizionato nelle successive fasi progettuali, in considerazione degli esiti della Presentazione dello scorso 13.06.2019 e della richiesta di modifiche ed integrazioni al PFTE come specificata per dare seguito alle osservazioni e istanze inoltrate dall'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici, Direzione Generale – Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale, **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 approfondimenti progettuali** – si ribadisce – **indicate nel corso della Presentazione del 13.06.2019 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 sul PFTE in discussione. Acquisiti da parte del Servizio gli elaborati aggiornati del PFTE, il Servizio stesso procederà all'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 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