



**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 “Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi”.

Progetto di Fattibilità tecnica ed economica.

Gara n. 35/2017 - CUP F71B15000610002 - CIG 70942990BD – Ente attuatore ARST S.p.A.

Aggiudicatario: R.T.P. – Studio Solmona s.r.l. (mandatario),

Dodi Moss s.r.l., ing. Pier Luigi De Biasio, dott.ssa Maddalena Moroso (mandanti)

(GU 5^a Serie Speciale - Contratti Pubblici n. 84 del 20.07.2018)

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

Esame del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica.

Riferimenti normativi

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

Premesse

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



**REGIONE 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

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’av. Salvatore Perra, dirigente del Servizio Negoziale ed Appalti della stessa ARST, è nominato Responsabile del Procedimento nella fase di affidamento.

Redatto da ARST lo Studio della Rete regionale degli itinerari ciclabili, con Deliberazione n. 6/22 del 31.1.2017 la Giunta Regionale ha proceduto alla sua approvazione insieme all’elenco di cinque itinerari prioritari classificati come invariati, dei quali predisporre la progettazione dell’intero tracciato, attuabile con il suddetto finanziamento. Tra i cinque itinerari prioritari individuati è compreso l’itinerario ciclabile “Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi (115,84 km)”.

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

Relativamente all’itinerario ciclabile “Alghero - Porto Torres - Sassari – Badesi”, nell’adempimento degli impegni assunti, ARST ha provveduto tramite appalto di servizi (Bando di gara n. 35 Prot. ARST n. 8988 del 30.05.2017), predisponendo apposita procedura ad evidenza pubblica (GURI - 5ª Serie Speciale - Contratti Pubblici n. 64 - 07.06.2017) per l’affidamento dei servizi di ingegneria relativi alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica della direttrice d’itinerario “Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi”, 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



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

completamento delle procedure di affidamento, con Deliberazione dell'Amministratore Unico n. 1046 del 19.01.2018 ARST ha affidato l'incarico al raggruppamento temporaneo di professionisti (RTP) composto da: Studio Solmona s.r.l. (mandatario); Dodi Moss s.r.l., ing. Pier Luigi De Biasio, dott.ssa Maddalena Moroso (mandanti).

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

Attraverso le attività di competenza del RTP, ARST ha sviluppato il PFTE dell'itinerario ciclabile "Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi", riconoscibile quale elemento di pianificazione di una complessa rete multiuso che comprende l'articolato sistema infrastrutturale regionale.

Nello specifico della rete dei percorsi ciclabili, l'itinerario in questione è concepito come parte del sistema di mobilità ciclistica diffusa a livello regionale, consentendo peculiari modalità di fruizione del territorio attraversato. Questo approccio impone di valutare le ricadute economiche e sociali generate, in considerazione dell'intento di valorizzazione le risorse paesistico-ambientali e culturali del territorio attraversato. Fornita indicazione dell'orientamento progettuale, il PFTE procede ad un esame iniziale del contesto territoriale al cui interno s'inserisce il percorso ciclabile in oggetto. Esaminato il quadro generale e gli obiettivi d'intervento, il progetto presenta i riferimenti assunti per l'analisi di fattibilità tecnica ed economica con riguardo alle condizioni di compatibilità ambientale (CAM), alle caratteristiche costruttive e dimensionali – in considerazione di linee guida, normativa tecnica e Certificazione EuroVelo –, alla normativa paesaggistico-ambientale e urbanistica d'ambito nazionale, regionale e locale, compresa la sussistenza di vincoli connessi, la presenza di testimonianze archeologiche e di criticità idrogeologiche (PAI e PUC). Definita la procedura d'individuazione delle aree oggetto d'intervento, il PFTE specifica in termini di assetto, consistenza e disponibilità delle stesse aree, completando la presentazione del metodo di lavoro progettuale con le prime indicazioni/prescrizioni necessarie alla stesura del Piano di Sicurezza e con l'esame sintetico degli aspetti procedurali di attuazione dell'intervento descritto.

Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile "Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi", il PFTE si riferisce agli ambiti territoriali d'approfondimento in cui l'itinerario è suddiviso. Per esso si distinguono due tratti, A e B, fornendo preliminarmente per ciascuno indicazioni approfondite sul sub-contesto ambientale e urbanistico, sulle finalità e sulle ricadute socio-economiche, nonché sull'analisi dei costi



**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

predisposta distinguendo, dal punto di vista della tipologia del percorso ciclabile, fra piste in sede propria, percorsi promiscui e attraversamenti. L'approfondimento progettuale prosegue con l'identificazione di lotti funzionali in numero di cinque per ciascuno dei due Tratti A e B:

Tratto A: ALGHERO - PORTO TORRES:

- Lotto 1: penetrazione urbana Alghero
- Lotto 2: S.S. n. 291 – La Corte
- Lotto 3: La Corte – S.P. n. 34
- Lotto 4: S.P. n. 34 – Ponti Pizzinnu
- Lotto 5: Penetrazione urbana Porto Torres

Tratto B: PORTO TORRES – BADESI:

- Lotto 1: Porto Torres – Marina di Sorso
- Lotto 2: Marina di Sorso – Lu Bagnu
- Lotto 3: Lu Bagnu – Castelsardo
- Lotto 4: Castelsardo – Valledoria
- Lotto 5: Valledoria – Badesi

Secondo le risultanze progettuali indicate dal RTP, l'analisi di fattibilità tecnica ed economica del Progetto in esame dettaglia nel merito di ciascun lotto dei due Tratti individuati, provvedendo alla descrizione del percorso inquadrato sul territorio, anche con l'ausilio di un suo sintetico report fotografico, specificando su tipologia della pista ciclabile, materiali impiegati e costi di realizzazione.

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. 40479 del 20.11.2018), 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. 44627 del 19.12.2018) che, ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990 e s.m.i., vale quale comunicazione di avvio del procedimento.

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

Regione Autonoma della Sardegna (RAS), Assessorato dei Trasporti, Direzione Generale dei Trasporti,

RAS, Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, Direzione Generale della Pianificazione ed Urbanistica Territoriale e della Vigilanza Edilizia,

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

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 dei Lavori Pubblici, Servizio territoriale opere idrauliche di Sassari (STOISS),

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

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

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

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

Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici ed Etnoantropologici di Sassari e Nuoro,

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Sassari e Nuoro,

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna,

Prefettura di Sassari,

ANAS S.p.A.,

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale Territoriale Centro Nord e Sardegna M.C.T.C., Sezione di CAGLIARI,

RFI – Rete delle Ferrovie Italiane S.p.A., DTP Cagliari,

Provincia di Sassari,

Comune di Sassari,

Comune di Alghero,

Comune di Porto Torres,

Comune di Sorso,

Comune di Castelsardo,

Comune di Badesi,

Comune di Valledoria,

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.,



**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

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

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

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

Il PFTE è stato reso disponibile alla consultazione – come da elenco elaborati allegato alla Nota d'indizione della Conferenza – 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 08.01.2019 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.

In particolare, ai sensi dell'art. 27 commi 3 e 4 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., trattandosi della fattispecie normativa suindicata, chiamati Enti e Amministrazioni ad esprimere il proprio parere, autorizzazione o nulla osta, comunque denominati, richiesti dalla vigente normativa sul PFTE dell'itinerario ciclabile in oggetto, il Servizio dell'Assessorato ha provveduto a richiedere:

- A tutte le Amministrazioni e ai soggetti invitati, ivi compresi gli enti gestori di servizi pubblici a rete per i quali possono riscontrarsi interferenze con il progetto, di pronunciarsi obbligatoriamente sulla localizzazione e sul tracciato dell'opera, anche presentando proposte modificative, nonché a comunicare l'eventuale necessità di opere mitigatrici e compensative dell'impatto.



**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

- 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 richiedano, ai sensi dell'art. 2, c. 7, L. n. 241/1990, integrazioni documentali e/o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'Amministrazione stessa o non direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni.

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

- 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



**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, le Amministrazioni coinvolte devono rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza (art 14-bis, c. 2, lett. c), L. n. 241/1990).

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

- siano congruamente motivate;
 - siano formulate esplicitamente in termini di assenso e dissenso;
 - in caso di dissenso indichino obbligatoriamente, ma ove possibile, le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso;
 - le prescrizioni o condizioni – eventualmente indicate ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso – devono esprimersi in modo chiaro e analitico, specificando se sono relative a un vincolo derivante da una disposizione normativa o da un atto amministrativo generale, ovvero discrezionalmente apposte per la migliore tutela dell'interesse pubblico.
- Fatti salvi i casi in cui disposizioni del diritto dell'Unione Europea richiedono l'adozione di provvedimenti espressi, la mancata comunicazione della determinazione entro il termine assegnato di quarantacinque giorni dalla ricezione della Nota d'indizione, ovvero la comunicazione di un parere privo dei requisiti previsti dall'art. 14-bis, c. 3, L. n. 241/1990, equivalgono ad assenso senza condizioni.

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

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

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.



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

Presso la sede della Direzione Generale dei Lavori Pubblici dell'Assessorato, alle ore 10.45 del 08.01.2019 si sono aperti i lavori della convocata Presentazione del PFTE. Sono presenti:

RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Servizio territoriale opere idrauliche di Sassari - STOISS, Settore Opere idrauliche ed Assetto idrogeologico, Responsabile: Ivo Dario Temussi;

RAS, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna - ARPAS, Direzione Generale, Dipartimento di Sassari e Gallura, Funzionari: Simona Canu, Antonello Cossu;

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 "Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi". Studio Solmona s.r.l. (mandatario): Renzo Solmona, Dario Solmona; Dodi Moss s.r.l. (mandante): Gabriella Innocenti;

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

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

Comune di Alghero, Assessore alle Politiche della Pianificazione urbana e delle Finanze: Alessandro Balzani;

Comune di Sorso, Servizio lavori pubblici, espropriazioni, sicurezza nei luoghi di lavoro, Responsabile: Maurizio Loriga;

Comune di Castelsardo, Sindaco: Franco Cuccureddu.

Oltre ai sopra indicati Responsabile del Procedimento -, l'ing. A. Boccone, Dirigente ARST S.p.A. - e RTP Affidatario - ingg. R. Solmona e D. Solmona, arch. G. Innocenti -, per l'Assessorato Regionale dei Lavori Pubblici, Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza stradale (STS), sono presenti:

Direttore: Massimiliano Ponti,

Responsabile Settore Viabilità statale e regionale: Paolo Pani,

Funzionario Settore VS: Gian Piero Cossu.

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

RAS, Assessorato dei Trasporti, Direzione Generale dei Trasporti;

RAS, Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, Direzione Generale della Pianificazione



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

ed Urbanistica Territoriale e della Vigilanza Edilizia;

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

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

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

RAS, Presidenza, Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna, Direzione Generale; Corpo Forestale e Valutazione Ambientale, Servizio CITES Territoriale di Cagliari;

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

Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici ed Etnoantropologici di Sassari e Nuoro;

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Sassari e Nuoro;

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna;

Prefettura di Sassari;

ANAS S.p.A.;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale Territoriale Centro Nord e Sardegna M.C.T.C., Sezione di CAGLIARI;

Provincia di Sassari;

Comune di Sassari;

Comune di Porto Torres;

Comune di Badesi;

Comune di Valledoria;

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 – ENAS.



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

Preliminarmente il **Direttore del Servizio** dà atto dell'avvenuta regolare convocazione della Conferenza nei termini e con la procedura prescritta, assumendo le funzioni di Presidente, assistito dall'ing. P. Pani; 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, il **Direttore del Servizio** presenta agli intervenuti il RUP dell'intervento in oggetto, ing. A. Boccone, e il prof. I. Meloni, Direttore del CIREM/UNICA, Centro Interuniversitario Ricerche che è consulente scientifico-metodologico di ARST nello studio finalizzato alla pianificazione e realizzazione della Rete regionale degli itinerari ciclabili della Sardegna (D.G.R. n. 6/22 del 31.1.2017) e nell'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) della Sardegna (D.G.R. n. 60/20 dell'11.12.2018), nonché in collaborazione con l'Assessorato nell'ambito del supporto tecnico-scientifico di elevato contenuto specialistico da fornire relativamente all'attività del Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale.

Nell'ambito dell'intervento relativo all'Itinerario ciclabile "Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi", invitato a introdurre l'approccio progettuale e fornire le necessarie indicazioni preliminari, l'**ing. A. Boccone** nell'illustrazione riferisce d'aver inquadrato l'intervento all'interno degli obiettivi assunti nell'elaborazione del PRMC della Sardegna. Poiché questo rappresenta lo strumento attraverso il quale inserire la mobilità ciclistica nelle politiche dei trasporti regionali, adottando criteri di integrazione dell'itinerario e, quindi, della rete ciclabile d'afferenza con l'articolato contesto economico territoriale, ambientale, urbanistico e trasportistico regionale, l'**ing. A. Boccone** precisa che l'esame degli aspetti contestuali ha posto in luce la localizzazione di grandi attrattori e generatori di domanda. Nell'area territoriale dell'itinerario in questione tali attrattori/generatori s'identificano nei porti di Porto Torres ed Alghero – di per se meta turistica di rilievo – e nell'aeroporto di Alghero. Pertanto, secondo le gerarchie infrastrutturali precisate nel Piano regionale delle Infrastrutture (DGR n. 22/1 del 07.05.2015), l'Itinerario ciclabile "Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi" rappresenta sia il primo intervento individuato nella scala delle priorità delineate nell'obiettivo di contribuire ai collegamenti fra i suddetti attrattori/generatori di domanda, sia il primo dei cinque interventi prioritari individuati nel 1° Intervento funzionale relativo alla "Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili", per il quale l'Assessorato ha individuato ARST quale soggetto attuatore, affidandogli la progettazione e la realizzazione dei relativi lavori.

L'**ing. A. Boccone** richiama le finalità programmatiche della Società, soffermandosi in particolare sulle competenze di ARST circa i servizi multimodali per la mobilità collettiva, approfondendo su trasporto pubblico locale, promozione delle forme di mobilità sostenibile – rete di collegamento, servizi d'accesso, intermodalità auto-bus-ciclomobile, tipologia di traffico (passeggeri/merci) –, interventi coordinati – parcheggi di scambio, piste ciclabili, ottimizzazione coincidenze tra trasporto



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

extraurbano e urbano/metropolitano, elettrificazione linee ferroviarie turistiche, ecc. –, in una logica di forte integrazione strumentale dei servizi infrastrutturali.

Secondo l'ing. **A. Boccone** rileva porre all'attenzione del caso che la disponibilità da parte di ARST di alcune delle linee ferroviarie isolate – e, in particolare, degli oltre 500 km delle linee a scartamento ridotto del sistema ferroviario turistico del Trenino Verde della Sardegna –, insieme a quella di caseggiati, stazioni e case cantoniere dismesse – da destinare a nuove funzioni connesse al processo di infrastrutturazione sostenibile del territorio –, consentono di contribuire efficacemente al conseguimento degli obiettivi di mobilità e intermodalità perseguiti dalla stessa Società regionale. In questo articolato sistema si raffigurano – ribadisce l'ing. **A. Boccone** – nette le competenze e l'esperienza di ARST individuata, appunto, quale soggetto attuatore delle fasi progettazione e realizzazione dei lavori di cui al suddetto 1° Intervento funzionale di *Realizzazione della rete regionale degli itinerari ciclabili*, relativamente al quale per la presentazione del PFTE dell'itinerario ciclabile "Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi", lo stesso RUP cede la parola ai progettisti intervenuti ai fini dell'esposizione del progetto.

L'ing. **R. Solmona** introduce e spiega con richiamo agli elaborati di progetto. L'impostazione dell'itinerario ciclabile "Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi" individua tratti di percorsi ciclabili che, esistenti sul territorio, sono convenientemente connessi tra loro attraverso l'impostazione di specifiche condizioni progettuali, – come caratterizzate dal mezzo di trasporto in termini di qualità costruttive e dimensionali – e dai requisiti ambientali, paesaggistici, urbanistici,... delle località attraversate dall'itinerario stesso.

Per l'itinerario il PFTE prevede di riferirsi a distinti ambiti territoriali, identificati a seguito di un'analisi d'approfondimento che ha differenziato dieci porzioni complessive, ciascuna corrispondente ad un lotto d'intervento per riconoscibili requisiti propri. Nello specifico, per ciascuno dei due tronchi A e B s'identificano cinque lotti funzionali sulla base dell'esame compiuto sul sub-contesto territoriale d'inserimento, con riferimento agli obiettivi generali assunti ai fini della realizzazione del sistema di mobilità sostenibile – prettamente ciclistica, nel caso in progetto –, diffusa a livello territoriale. I campi d'analisi riguardano gli ambiti trasportistico, turistico, economico, oltre che il patrimonio paesaggistico-culturale, l'integrazione con la rete ciclabile regionale, nazionale ed europea, insieme a quella degli itinerari locali, l'integrazione intermodale, i risvolti salutistico-ricreativo, quelli promozionali, educativi e di sicurezza dell'itinerario ciclabile.

In termini di compatibilità ambientale – spiega l'ing. **R. Solmona** – il riferimento progettuale guarda ai Criteri Ambientali Minimi (CAM) come elementi che – dal punto di vista della riduzione dello impatto ambientale – sono utili per indirizzare gli enti pubblici alla razionalizzazione di consumi/ acquisti, in relazione al ciclo di vita del servizio/prodotto. Nel caso, lo studio di soluzioni progettuali a ridotto



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

impatto ambientale richiama CAM appropriati ad identificate problematiche, quali: inserimento naturalistico e paesaggistico, sistemazione aree a verde, riduzione del consumo di suolo e mantenimento della permeabilità dei suoli, riduzione dell'impatto sul microclima e dello inquinamento atmosferico, selezione/utilizzo dei materiali. Il PFTE prevede che nelle successive fasi di sviluppo progettuale s'imponga l'indispensabile rimando verso CAM appropriati – ad es. ai quali riferirsi nella selezione dei materiali del progetto –, ricorrendo poi al protocollo ambientale LEED per misurare gli effettivi benefici raggiunti.

In termini di prefattibilità ambientale, lo studio ha analizzato le opere previste nel PFTE in ciascuno dei lotti funzionali individuati, in termini di motivazione dell'opera, di riferimento programmatico – in rapporto agli strumenti urbanistici comunali e sovraordinati e ai piani di settore (Zone SIC, EPS, EFS, PPR, PUC), compreso lo specifico regime vincolistico dell'area d'ogni lotto esaminato – e ambientale – in termini geologici e geomorfologici, nonché d'inquinamento acustico (rumore), di qualità dell'aria e di peculiarità paesaggistiche –, consentendo di sintetizzare le indispensabili conclusioni. Gli esiti assunti – prosegue **l'ing. R. Solmona** - consentono di valutare le criticità emerse, il ricorso a misure di mitigazione, vagliando il progetto sulla rispondenza agli obiettivi di sostenibilità assunti. Talvolta, le criticità progettuali emerse vanno oltre l'obiettivo condiviso dello studio di prefattibilità ambientale.

È il caso del Tratto B – Lotto 3 “Lu Bagnu – Castelsardo” che, nelle previsioni di prefattibilità a base di gara, inizia dalla frazione di Lu Bagnu, si sviluppa a partire dalla pista ciclopedonale esistente, corre lungo la S.S. 200, attraversa Castelsardo fino alla zona periurbana del borgo e si collega alla S.S. 134 verso Multeddu. In questo lotto – come nei Lotti 2 “Marina di Sorso – Lu Bagnu” e 4 “Castelsardo – Valledoria” del medesimo Tratto B – s'identificano particolari criticità di carattere idraulico e geomorfologico, con gran parte del territorio attraversato che, nel Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI), presenta il massimo fattore di rischio, ricadendo in aree con pericolosità da frana molto elevata (Hg4). Inoltre, per l'instabile stato delle fasce fluviali si è imposta un'appropriata analisi stralcio. In questi casi di criticità, il PFTE ha previsto l'incremento delle condizioni di sicurezza del percorso, propedeutico alla realizzazione dell'itinerario stesso, provvedendo ad accurate opere di messa in sicurezza e di mitigazione del rischio, oltre che garantire maggiori condizioni di fruibilità. Talvolta la ricognizione dell'ambito locale e i rapporti avviati con amministrazioni e enti interessati hanno consentito di acquisire utili indicazioni sulle necessità del territorio e sulle oggettive possibilità d'intervento, imponendo al PFTE il riesame del percorso previsto in corso di prefattibilità, per renderlo non solo più attrattivo, ma anche tecnicamente ed economicamente più attuabile.

Circa le caratteristiche costruttive e dimensionali perseguite in corso di redazione del PFTE, **l'ing. R. Solmona** richiama il Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (D.M. 30 novembre 1999, n. 557), sia per la larghezza minima della corsia ciclabile – pari ad 1,50 m,



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

riducibile ad 1,25 m nel caso di due corsie contigue, di uguale/opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima di 2,50 m –, sia per le specifiche di pavimentazione in termini di materiali e colorazione, di segnaletica orizzontale e di regolarità delle superfici, di separazione della pista ciclabile dalla parte di carreggiata destinata agli altri veicoli (spartitraffico). Egli chiarisce che perseguire nel PFTE in esame le *Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili* – di cui al suddetto Regolamento – ha consentito di finalizzare il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza, percorribilità, riconoscibilità e sostenibilità ambientale della tipologia di mobilità in Progetto, operando in maniera organica, valutando caso per caso strategie e proposte più esaurienti. Prosegue l'**ing. R. Solmona** riferendosi alle tipologie di sezione stradale degli itinerari ciclabili, sia per piste urbane che extraurbane, distinguendo tra percorsi in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata) e in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale), e si sofferma sulla progettazione di dettaglio delle intersezioni con la viabilità. Per esse, riconoscibili quali elementi di maggiore criticità in termini di sicurezza – giacché trattasi di aree non riservate, ma in necessaria condivisione con altre tipologie di veicoli –, il PFTE prevede di operare ricorrendo alla differenziazione della pavimentazione stradale e/o ad apposita segnaletica orizzontale. Peraltro, le problematiche di sicurezza decrescono in corrispondenza di un accesso a una zona urbana con il limite di 30 km/h (per semplicità, Zona 30) o di un'intersezione opportunamente rialzata in affiancamento all'attraversamento pedonale. Pertanto, per le maggiori condizioni di sicurezza da garantire ai ciclisti si è optato, ove possibile, per l'adozione di queste particolari soluzioni tecniche.

In relazione agli indispensabili riferimenti alla normativa di settore, l'**ing. R. Solmona** richiama il sistema di mobilità ciclistica della Regione Sardegna (PRMC), riferendosi alle Linee guida per la pianificazione, progettazione e realizzazione del sistema stesso. Oltre alla Legge n. 208/1991, "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane" ed al già citato D.M. n. 557/1999, il tecnico richiama requisiti di pianificazione (attrattività, fruibilità, interconnessione, intermodalità, servizi opzionali) condivisi e standard tecnici di progettazione (attrattività, sicurezza, percorribilità, segnaletica e riconoscibilità, servizi) di cui all'Allegato A del D.M. 20 luglio 2017, n. 375 "Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul sistema e sui requisiti del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT)", nonché le Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica (Legge 11 gennaio 2018, n. 2), secondo la proposta di classificazione delle ciclovie di FIAB e lo standard di certificazione EuroVelo delle reti ciclabili europee di alta qualità. La Relazione Generale del PFTE (elaborato progettuale D.01(1).RGN.REV02) – conclude l'**ing. R. Solmona** – chiarisce sui riferimenti di certificazione EuroVelo assunti nel PFTE in discussione, specificando che al di là dei requisiti della



**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

ciclovìa, lo standard EuroVelo rappresenta un importante contributo per la definizione di rilevanti livelli di qualità dell'itinerario in discussione.

Nel merito, il **Direttore del Servizio** rileva che in conformità alla Direttiva MIT n. 133 dell'11.04.2017 e al Protocollo di Intesa per la progettazione e la realizzazione della "Ciclovìa della Sardegna" all'interno del sistema della Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche Italiane – sottoscritto dalla RAS in data 09.08.2017 –, nonché in osservanza allo schema del protocollo d'intesa tra RAS e MIT, redatto sulla base del Decreto MIT 29.11.2018 "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche" (G.U. n.18, 22.01.2019), ai fini della redazione del PFTE degli itinerari costituenti la Ciclovìa della Sardegna e, quindi, anche in questo caso specifico si applicano i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici adottati per il SNCT di cui all'art. 7 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione" del suddetto Decreto MIT 29.11.2018. In caso contrario, l'intervento viene escluso dalla Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche Italiane, perdendo i finanziamenti appositamente erogati.

Avvalendosi della proiezione delle tavole di progetto, l'**ing. D. Solmona** descrive sinteticamente i due Tratti A e B e, per ciascuno di essi, i rispettivi cinque lotti d'intervento, soffermandosi su alcune delle criticità rilevate in corso di progettazione.

Tratto A:

- Lotto 1: penetrazione urbana Alghero
- Lotto 2: S.S. n. 291 – La Corte
- Lotto 3: La Corte – S.P. n. 34
- Lotto 4: S.P. n. 34 – Ponti Pizzinnu
- Lotto 5: Penetrazione urbana Porto Torres

Tratto B:

- Lotto 1: Porto Torres – Marina di Sorso
- Lotto 2: Marina di Sorso – Lu Bagnu
- Lotto 3: Lu Bagnu – Castelsardo
- Lotto 4: Castelsardo – Valledoria
- Lotto 5: Valledoria – Badesi

Tratto A. Alghero - Porto Torres. Il tratto d'itinerario connette due centri urbani di rilevanza strategica, riconoscibili quali attrattori/generatori di domanda, Alghero e Porto Torres, il primo meta turistica e sede dell'aeroporto della Sardegna Nord-occidentale, il secondo – fra i più importanti approdi dell'Isola –, sede di servizi marittimi di collegamento intraregionale, interregionale e internazionale e di servizi ferroviari intraregionali. Per la rete di connessioni, il PFTE prevede di realizzare il collegamento più breve fra i due centri, sfruttando reti esistenti, proposte progettuali già presentate o in elaborazione. L'itinerario si origina dalla stazione ferroviaria di Alghero (Sant'Agostino) – prevedendo al suo interno la collocazione di un punto di sosta attrezzato con info point e una ciclostazione (scambio intermodale) –, prevedendo all'uscita da Alghero un'alternativa alle ipotesi 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

prefattibilità. L'itinerario procede verso Nord fino a Fertilia su parte delle piste ciclabili esistenti nel centro urbano. Affiancandosi alla S.P. n. 291, esso costeggia l'aeroporto di Alghero-Fertilia e, procedendo su strade vicinali, arriva al borgo "La Corte". Da qui l'itinerario prosegue verso la zona periurbana dove si prevede un'apposita area di sosta. Sempre in direzione Nord e in affiancamento alla S.P. n. 93, il tragitto giunge al centro di Stintino da dove si sviluppa verso occidente, utilizzando la disponibilità di strade vicinali fino alla vicinale di Ponti Pizzinnu da dove prosegue per fare ingresso a Porto Torres. Il percorso all'interno del centro urbano si snoda parzialmente su piste in sede propria già realizzate, giungendo sul lungomare da dove, attraverso la rete esistente, perviene fino alla locale stazione ferroviaria.

Tratto B. Porto Torres – Badesi. L'itinerario connette i centri urbani di Porto Torres e Badesi, riconoscibili strategicamente giacché del primo si è già detto, mentre il secondo è un popolare centro turistico, sede dell'area SIC "Foci del Coghinas". Identificate le peculiarità delle zone attraversate, dal punto di vista paesaggistico rileva il percorso costiero sul Golfo dell'Asinara. Su di esso la dislocazione di centri turistico-urbani per riconosciute risorse ambientali, culturali e archeologiche presenti, motiva l'alta attrattività turistico-ricreativa dei luoghi. Dalla stazione ferroviaria di Porto Torres – dove si propone una ciclo stazione con infopoint e punto sosta per gli scambi intermodali – l'itinerario procede verso occidente su parte delle piste ciclabili realizzate lungo la litoranea della S.P. n. 81 di Platamona, prevedendo qui saranno la dislocazione di almeno tre punti di sosta. Giunto alla Marina di Sorso, esso prosegue verso il centro urbano su una strada di penetrazione e poi su sede propria costeggiando il Golfo fino a Lu Bagnu. Qui l'itinerario si allinea sui progetti di valorizzazione della fascia costiera di Sorso e di Castelsardo, sviluppandosi sul lato mare su sede propria per connettersi alla rete ciclabile di penetrazione urbana verso Sorso. L'itinerario prosegue sulla S.S. 200 verso occidente, fino alla zona periurbana di Castelsardo. Presso il porto di Castelsardo si prevede l'ubicazione di un info point con ciclo stazione e di un'area di sosta (intermodalità). Peraltro rileva osservare che per l'accesso all'area portuale si prevede il ricorso ad una pista che, per la complessa orografia del territorio, si avvale di una struttura a sbalzo destinata alla penetrazione promiscua al borgo. L'itinerario attraversa il centro storico di Castelsardo da dove procede verso la costa (Baja Ostina) e prosegue su sentieri storici fino al borgo di La Ciaccia, percorso in sede promiscua e attrezzato con un'area di sosta, un infopoint e una ciclo stazione. Da quest'area la pista ciclabile esistente raggiunge le foci del Coghinas – servite da un'area di sosta –, consentendo di proseguire sull'argine del fiume in sede propria e in parte su una struttura a sbalzo ancorata al ponte che attraversa il fiume. L'itinerario arriva alla costa (Baia Mimosa), prosegue su esistenti sentieri pedonali, ricorrendo ad una banchina in legno per preservare il paesaggio e ridurre al minimo l'impatto



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

ambientale. La pista avanza sino all'esistente pista ciclabile di penetrazione al centro urbano di Badesi.

Tratto A - Lotto 1: penetrazione urbana Alghero. Ai fini della definizione del Lotto, il riferimento progettuale alla strumentazione urbanistica vigente riguarda il Piano Regolatore Generale (PRG) di Alghero e, in termini di viabilità, il correlato Piano Urbano del Traffico (PUT). Il PUT ha sviluppato una proposta per gli itinerari ciclabili, qui impiegata per la definizione del Lotto, sia in ambito urbano che extraurbano, nell'intento di garantire condizioni di continuità, capillarità e sicurezza alla rete e assicurare l'accesso alle maggiori funzioni e ai luoghi d'interesse. Nel presentare il Lotto, l'**ing. D. Solmona** richiama le competenze dell'Amministrazione comunale di Alghero con l'introduzione di alcune modifiche dello spazio viario e la promozione di iniziative mirate a favorire l'uso della bicicletta – bike to work, bike sharing, incremento di rastrelliere urbane, programmi di sensibilizzazione,... – specificando su aspetti già condivisi con l'Amministrazione comunale stessa.

L'**ing. Alessandro Balzani**, Assessore alle Politiche della Pianificazione urbana e delle Finanze di Alghero, interviene confermando il riferimento progettuale del PFTE al PUT di Alghero e ribadendo il consenso dell'Amministrazione sugli aspetti di continuità garantiti fra il percorso in progettazione e la rete comunale, nonché sulla capillarità dell'itinerario indispensabile per l'accesso a funzioni e luoghi d'interesse.

Su richiesta degli intervenuti, l'**ing. D. Solmona** rileva sugli elementi funzionali dell'itinerario: cicloservizi e ciclostazione in particolare, avendo previsto che a stazione ferroviaria di Alghero ospitasse l'inserimento di un punto di sosta attrezzato con info point e una ciclostazione per permettere lo scambio intermodale (Tavola E49.AB.PRG). I presenti rilevano subito che l'ubicazione dei cicloservizi non è progettuale definita, mentre per la ciclostazione deve essere opportunamente verificata la localizzazione e l'estensione dimensionale – per le funzioni che essa deve garantire – e le interferenze con i percorsi del flusso veicolare. Analogamente si evince verso l'accesso dell'itinerario all'aeroporto di Alghero. In questo ambito, pur tenendo conto dello stato di fatto e del possibile cambiamento alla viabilità – coordinandosi con il progetto della futura rotatoria fronte aeroporto e predisponendo già da ora la pista ciclabile sul lato stradale più sicuro –, il progetto della pista ciclabile deve verificarsi accertando la congruità dello stesso accesso rispetto ai servizi presenti in quell'area. Nel merito, rileva l'**ing. A. Balzani**, devono definirsi appropriate soluzioni di dettaglio che non escludono, comunque, il già condiviso consenso dell'Amministrazione alle predisposte elaborazioni di massima, giacché l'intervento accoglie presupposti e previsioni del PUT sia in ambito urbano che potenziando la rete ciclabile dell'agro da Fertilia all'aeroporto fino a La Corte. L'analisi del Lotto prosegue introducendo la soluzione prevista in alternativa alle ipotesi iniziali di prefattibilità circa l'attraversamento sulla rotatoria di via Liguria.



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 A - Lotto 2: S.S. n. 291 – La Corte. Questo Lotto ricade nel territorio di Sassari: il PFTE si riferisce al suo vigente Piano Urbanistico Comunale (PUC) ed al suo Piano generale del Traffico urbano (PGTU), attraversando l'area dell'agro tra Alghero e La Corte. Dall'aeroporto di Alghero-Fertilia, il Lotto si sviluppa principalmente in zona agricola, percorrendo aree di primaria importanza produttiva su una pista che, avvalendosi della maglia di strade locali e di sentieri vicinali, si prevede in sede promiscua, conformemente al PGTU di Sassari. Trattandosi di pista con problematiche di sicurezza da garantire anche a diverse e interferenti tipologie d'utenza, sia per l'indispensabile attraversamento dell'intersezione tra una strada provinciale e una statale – S.P. n. 42 e S.S. n. 291 – che per la sede promiscua sulla quale la stessa pista è stata impostata, il PFTE prevede il ricorso a soluzioni proporzionate agli esiti dell'approfondimento trasportistico. L'elaborazione diparte dalla analisi dell'entità e della tipologia del flusso di traffico, cosicché nel caso in esame ed in altri ad esso affini – verificata, seppure in tempi dichiarati *limitati*, la sussistenza di condizioni ancora abbastanza contenute del concomitante flusso di traffico –, il progetto ricorre necessariamente all'inserimento di barriere fisiche con modulazione del flusso. Ad es., per l'inserimento in sicurezza della pista ciclabile sull'intersezione suddetta, ci si avvale di un'isola centrale spartitraffico con il concomitante restringimento delle corsie di marcia lungo la strada statale. Diversamente, in casi ove l'impatto deve essere ulteriormente contenuto e le condizioni d'afflusso lo consentono, si ricorre a spartitraffico di più misurato effetto (siepi, alberature,..). In ogni caso, va commisurato l'apporto della segnaletica orizzontale e verticale ai fini della sicurezza, imponendosi un più mirato ricorso ad essa, oltre che intervenire sui materiali del progetto, ad es. preferendo bitumi/asfalti drenanti per contenere l'impatto sull'ambiente e ridurre l'effetto *run-off*.

Tratto A - Lotto 3: La Corte – S.P. n. 34. Il Lotto inizia dalla S.P. n. 18, all'ingresso del borgo La Corte – centro strategico dell'itinerario perché in posizione mediana tra Alghero e Porto Torres (Tratto A) e per la presenza della linea di autobus regionale. Per la bassa velocità imposta al traffico veicolare, il progetto vi prevede l'inserimento di un'area di sosta attrezzata dalla quale il Lotto diparte su sede promiscua. L'itinerario si sviluppa a occidente, lungo la S.P. n. 18. Sebbene ancora da assoggettare all'indispensabile verifica di congruità da parte dell'Amministrazione comunale e di quella provinciale di competenza, l'ipotesi di progetto prevede l'introduzione di una Zona 30 dal limite dell'area periurbana di "La Corte", e di due ridotte rotatorie di delimitazione della stessa Zona 30, per favorire la decelerazione delle auto. In alternativa all'ipotesi di prefattibilità, la prosecuzione del Lotto procede su sede propria bidirezionale verso Est, allineandosi sulle S.P. n. 93 e n. 34. L'ing. **D. Solmona** espone la soluzione di tracciato prevista passante sulla S.P. n. 42, in alternativa al percorso originario passante per la S.P. n. 93. Sebbene l'itinerario procede su un tratto appena più lungo di quello inizialmente previsto (≈1,5 km), esso consente di risparmiare 3,5 km ca. del percorso promiscuo



**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

affidente al successivo Lotto A4, presentando una pendenza media più dolce; esso si articola sulla linea del servizio di trasporto pubblico regionale, accrescendo la qualità prestazionale del percorso ciclabile. Così modificato il tracciato che giunge all'intersezione con la vicinale a S-E, l'alternativa garantisce il collegamento con l'itinerario per Stintino, previsto nella Rete regionale degli itinerari ciclabili, confermando la sua validità.

Tratto A - Lotto 4: S.P. n. 34 – Ponti Pizzinnu. Il Lotto inizia all'intersezione tra la S.P. n. 34 e la strada vicinale che porta alla vicinale di Ponte Pizzinnu, ove termina, dopo aver attraversato l'agro della Nurra ricorrendo a strade locali e vicinali, pertanto è previsto in sede promiscua, salvo 500 m su sede propria. Assunto riferimento al PUC ed al PGTU di Sassari, in termini di percorribilità il percorso si mantiene sul suo standard tipico, presentando una difficoltà complessivamente bassa.

L'analisi evidenzia che, nell'attraversare la S.P. n. 42 all'altezza dell'intersezione con la via Badde Tribide, il percorso ricorre all'inserimento di un'isola centrale spartitraffico per garantire condizioni di sicurezza all'attraversamento, provvedendo ad una leggera deviazione delle corsie lungo la S.P. n. 42 (*Elaborato E19.A4.PRG, Intersezione D*), e in quell'area prevede l'ubicazione di una zona di sosta.

Tratto A - Lotto 5: Penetrazione urbana Porto Torres. Il Lotto ricade nel Comune di Porto Torres, imponendo i riferimenti ai relativi PUC e Piano Urbano di Mobilità (PUM), nonché alle condizioni di sviluppo e, talvolta ancora contenute, di criticità del traffico locale. Gli effetti riguardano la congestione del centro storico, a danno della mobilità ciclo-pedonale già subordinata dalla ridotta rete locale che non consente una penetrazione capillare se non sulla fascia costiera. Sebbene suscettibile d'incremento per la favorevole configurazione plano-altimetrica del territorio, l'intervento non può provvedere alla capillarizzazione della rete ciclabile locale. Dovendo comunque garantire una maggiore diffusione della rete e ritenendo indispensabile associarvi adeguati requisiti di sicurezza, per il Lotto si prevede la coesistenza delle diverse componenti di traffico, ricorrendo a sedi proprie laddove i flussi motorizzati sono elevati e la velocità è più sostenuta (strade interquartiere e di livello superiore) ed agendo sulle altre strade con interventi di moderazione del traffico e delle velocità (Zona 30). Sono previsti, inoltre, interventi di restyling concomitanti.

In particolare il PUM prevede la chiusura dell'anello ciclabile urbano, attraverso i collegamenti della pista costiera con il centro storico, l'area archeologica, la zona portuale e la pista dell'itinerario regionale che arriva da meridione. Considerate anche le politiche previste dall'Amministrazione (implementazione del bike sharing con stazioni e biciclette, realizzazione di velostazioni attigue al centro intermodale,...), la pianificazione locale consente di garantire la connessione tra la via Sassari e la ex S.S. n. 131 con la strada litoranea di Platamona (S.P. n. 81). In queste ipotesi il Lotto procede alla penetrazione urbana da un'area agricola extra-urbana verso la zona produttiva fino a giungere in



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

un ambito d'espansione residenziale. L'ing. **D. Solmona** precisa che, a seguito dei colloqui intercorsi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è escluso l'attraversamento ciclabile del Porto che, altrimenti, avrebbe imposto, in ossequio alle condizioni di sicurezza che occorre garantire, l'adozione di una sede propria, a fronte di una viabilità portuale di per se già esigua e che l'ipotesi progettuale avrebbe ulteriormente ridotto. Il percorso termina nella stazione ferroviaria, di fronte alla stazione marittima servita da Trenitalia, soddisfacendo il requisito di intermodalità col trasporto pubblico e con i servizi marittimi. All'interno della stazione ferroviaria è previsto l'inserimento di un'area di sosta completo di ciclostazione e infopoint per favorire gli scambi intermodali.

Tratto B - Lotto 1: Porto Torres – Marina di Sorso. L'itinerario si origina dal porto commerciale, interno all'abitato di Porto Torres, per completarsi in corrispondenza della rotatoria "Rotonda di Platamona" – coincidente con il limite amministrativo tra Porto Torres e Sorso –, dalla quale dirigersi verso la spiaggia di Marina di Sorso. Il riferimento alla pianificazione locale rimanda al PUC di Porto Torres ed a quello di Sorso, alle previsioni del PUM di Porto Torres e al Piano di Utilizzo dei Litorali (PUL) di Sorso. Mentre il PUL con il relativo Piano di Gestione disciplinano gli ambiti demaniali marittimi ricadenti nel territorio comunale e identificano i litorali suscettibili di utilizzazione turistico-ricreativa, il riferimento al PUC consente di discernere tra zone turistiche opportunamente disciplinate con propri piani attuativi, e zone di salvaguardia per rilevabili condizioni di pregio ambientale e/o d'interesse archeologico, individuando – in particolare, nel PUC di Sorso – specifiche sottozone H3.2 riconoscibili quali aree da assoggettare a riqualificazione ambientale – giacché degradate da attività antropiche realizzate senza autorizzazioni/permessi –, corrispondente a interventi di messa in sicurezza, bonifica ambientale e recupero/restauro paesaggistico. Riconosciuta la vocazione turistica della S.P. n. 81 e programmata la valorizzazione della fascia costiera – come elaborata dal confinante Comune di Sorso –, l'Amministrazione di Porto Torres ha previsto di rafforzare la rete ciclabile locale e d'integrarla a quella regionale, attraverso il collegamento con la pista Sassari – Ozieri. La pista ciclopedonale dalla Rotonda alla Marina di Sorso è prevista in conformità alla valorizzazione della fascia costiera intrapresa dal Comune di Sorso: essa attraversa la pineta che costeggia il mare, lo stagno di Platamona e la Marina di Sorso fino ad incrociare la S.P. n. 130 che conduce al termine del Lotto. Nel merito delle criticità più rilevanti del Lotto, l'ing. **D. Solmona** si sofferma sulle criticità presenti in diversi ambiti di litorale compresi tra la spiaggia di Balai e la spiaggia di Abbacurrente, oggetto di una Ordinanza Sindacale del Comune di Porto Torres emessa a salvaguardia della pubblica incolumità. L'area è perimetrata dal PAI con grado di pericolosità geomorfologica elevata e molto elevata e i risultati dell'approfondimento compiuto dal RTP ai fini dell'individuazione delle tipologie di intervento più idonee, hanno tenuto conto della documentazione tecnica prodotta dalle Amministrazioni di competenza (Soprintendenza delle Belle Arti e Paesaggio per le Province di Sassari e Nuoro,...).



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

Con riferimento a questi ambiti, nel merito del tratto di pista ciclabile in sede propria sul lato sinistro della S.P. n. 81, il tecnico specifica sulla necessità tecnica di allargare la carreggiata attuale con una barriera ed una pista ciclabile (rispettivamente di 0,50 m e 2,50 m di larghezza), procedendo con appositi scavi del costone di roccia adiacente al limite interno della carreggiata stessa, giacché non è tecnicamente realizzabile uno sbalzo sul limite esterno, per causa dei sussistenti problemi geologici e geotecnici e dei correlati fenomeni erosivi. Ove necessario – precisa l'**ing. D. Solmona** –, si rinforzerà la parete laterale con rete paramassi e interventi di ingegneria naturalistica.

Tratto B - Lotto 2: Marina di Sorso – Lu Bagnu. Il Lotto inizia dalla Marina di Sorso, all'intersezione tra la S.P. n. 81 e la S.P. n. 130, proseguendo in affiancamento alla S.P. n. 81, in parte come pista ciclo-pedonale e in parte come pista ciclabile, fino alla località di Lu Bagnu. L'itinerario attraversa il territorio del Comune di Sorso dalla Marina di Sorso – strada di penetrazione urbana –, fino a Lu Bagnu dove inizia il territorio del Comune di Castelsardo. Ci si riferisce, pertanto, al PUC vigente di Sorso e al suo PUL. Le aree territoriali immediatamente contigue al litorale – precisa l'**ing. D. Solmona** – sono classificate nel PUC vigente come zone agricole e zone turistiche, con relativi piani attuativi, e come zone H di salvaguardia ambientale, fino a classificarne alcune come sottozone urbanistiche H3.2 da assoggettare a riqualificazione ambientale. In particolare, in questo tratto si rilevano problematiche generate dalla presenza di corsi d'acqua che tagliano trasversalmente la strada dirigendosi verso la costa. In questi casi il progetto ricorre a strutture a sbalzo – a ridosso dei ponti esistenti con pista ciclabile in sede propria – oppure a passerelle in legno di attraversamento delle zone umide, riducendo l'impatto. Nel merito, secondo l'**ing. D. Solmona** rileva quanto già accennato in principio circa la sussistenza di aree con forti criticità idrogeologiche – pericolosità da frana molto elevata (zona Hg4) o elevata (zona Hg3) di cui al citato PAI – riguardanti nel Tratto B in discussione alcuni segmenti d'itinerario lungo la fascia di litorale del Golfo dell'Asinara. In questi ambiti, rileva l'**ing. D. Solmona**, l'erosione delle fasce costiere condiziona la realizzazione di tratti di pista ciclabile previsti in adiacenza ai litorali. Secondo il tecnico ciò impone appropriati interventi di riqualificazione ambientale, propedeutici alla realizzazione delle piste ciclabili prospicienti il mare.

Il **Direttore del Servizio** esprime palese criticità all'approccio progettuale, precisando che se l'intervento in discussione dovesse subordinarsi alla prevista riqualificazione ambientale, si arrischierebbe la riuscita dell'intervento stesso. Trattandosi di una problematica di rilievo, in questo e negli altri casi sui quali l'osservazione progettuale ravvisasse tale analogia, l'azione del RTP deve predisporre per individuare preliminarmente valide opzioni alternative.

L'**ing. D. Solmona** prosegue approfondendo sulle caratteristiche delle porzioni d'itinerario prima citate, riferendosi al Tratto A esaminato e al Tratto B in esposizione. Richiamata la Relazione Generale del PFTE [elaborato D.01(1).RGN.REV02], il tecnico evoca le criticità riscontrabili 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

settore costiero tra la Cappella Balai e la Torre Abbacurrente (Tratto A - Lotto 5), nel settore tra Punta Tramontana e Castelsardo (Tratto B - Lotto 3), nell'ambito tra Castelsardo e La Ciaccia (Tratto B - Lotto 4). Questi settori manifestano proprie problematiche di stabilità associabili alle relative specifiche geomorfologiche. Nel Tratto A - Lotto 5 la Litoranea 14 si sviluppa in prossimità della falesia delimitata dal PAI con grado di pericolosità da frana molto elevato (Hg4). La porzione citata del Tratto B - Lotto 3 segue la strada provinciale e la statale e si sviluppa quasi per intero a mezza costa, con il lato a monte delimitato da fronti di scavo di altezza variabile in roccia e/o in materiale pseudo incoerente, debolmente cementato. Il percorso tra l'abitato di Castelsardo e quello di La Ciaccia, sia che si esamini il tracciato proposto nel PFTE in esame (Tratto B - Lotto 4), sia quello individuato nel progetto di prefattibilità (Lotto 9), presenta molteplici problematiche dal punto di vista geomorfologico, evidenziate anche dal PAI. Lungo tutto il tracciato sono state individuate diverse aree soggette alla perimetrazione del PAI per riscontrate pericolosità d'ambito idraulico (Hi) e da frana (Hg), rimandando gli approfondimenti sugli aspetti geologici, geotecnici ed idraulici agli elaborati specialistici del PFTE (Relazioni geologica, geotecnica e idrologico-idraulica). Peraltro, approfondendo sulla previsione di interventi di ricostruzione e consolidamento dei versanti franosi (falesie), si impone di tenere in debito conto l'eventualità di ricorrere ad opere di rinforzo con terre armate. In taluni casi, precisa l'ing. **D. Solmona**, lungo il tracciato si evidenzia la presenza di diverse aree instabili che il PAI perimetra con grado di pericolosità da frana molto elevato Hg4 (Tratto B - Lotto 1), imponendosi fra le alternative possibili lo spostamento del tracciato della pista ciclabile; in altri casi (Tratto B - Lotto 2) la realizzazione della pista ciclabile deve tener conto della formazione di fronti di scavo su differenti litologie, nonché della variabile instabilità geomorfologica, attraversando aree di più commisurato pericolo da frana (Hg1 e Hg2) fino a quelle di maggiore pericolosità (Hg4). Questi rilievi impongono – ribadisce l'ing. **D. Solmona** – il ricorso alla stabilizzazione (terre armate) dei versanti in corrispondenza del tracciato, ovvero a concomitanti interventi di mitigazione a mare.

Altre alternative rispetto alle ipotesi di prefattibilità riguardano, in particolare, il successivo Lotto.

Tratto B - Lotto 3: Lu Bagnu – Castelsardo. Nelle ipotesi di prefattibilità il Lotto inizia a Lu Bagnu, attraversando Castelsardo fino alla sua zona periurbana. Peraltro, esso presenta pendenze longitudinali anche elevate che accrescono a medio-alta la difficoltà del tracciato. Questa criticità dell'itinerario si affianca a quella di carattere idraulico e geomorfologico, precedentemente rilevata su quel territorio le cui aree sono classificate Hg4 dal PAI. Di conseguenza interfacciandosi con il Comune di Castelsardo, il RTP ha individuato delle soluzioni alternative per il tracciato.

A tal fine se il rimando allo strumento urbanistico locale risale al 1969 con l'ancora vigente Programma di Fabbricazione, rilevano le più recenti iniziative sviluppate dal Comune di Castelsardo ai fini della valorizzazione delle aree naturalistiche (parco urbano naturale a Lu Bagnu) e ad



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

incremento dell'offerta turistica (completamento dei percorsi ciclo-pedonali di accesso al porto turistico ed alle spiagge, ultimazione dei percorsi pedonali verso il borgo medioevale). Il PFTE si propone di ottimizzare le previsioni di prefattibilità, coordinando l'intervento all'esistente pista ciclopedonale tra Lu Bagnu e il porto di Castelsardo. Il Lotto si sviluppa da questa pista, procedendo in sede promiscua verso Lu Bagnu, dove con Zona 30 si assicurano ammissibili condizioni di sicurezza; esso procede in sede propria su una pista esistente lungo la S.S. n. 200 alla fine della quale si arriva nell'area periurbana di Castelsardo. Peraltro, qui la pista esistente si interrompe bruscamente a causa di una frana che l'ha resa inagibile. Il RTP propone la messa in sicurezza del costone roccioso e per risolvere la complicata orografia del costone di Castelsardo e la penuria di spazi disponibili alla viabilità del borgo urbano, l'ing. D. Solmona prevede una soluzione di tracciato del primo tratto di Lotto più sicura e agevole, con la realizzazione di una struttura a sbalzo, assolvendo anche alla funzione di belvedere. La pista procede in sede propria a sbalzo per raccordarsi alla viabilità portuale, in sede promiscua, e da lì proseguire in Zona 30. Sul ponte pedonale il percorso prosegue con l'ausilio di un binario di accompagnamento manuale che consente il superamento delle barriere architettoniche, semplificando il trasporto della bicicletta in salita/discesa ed evitando il ricorso a una passerella ciclabile, di per se incompatibile con le pendenze tecnicamente ammissibili. L'itinerario prosegue su sede propria lungo l'esistente percorso ciclopedonale costiero, evitando l'interferenza con il traffico svincolo in prossimità del ponte sul Rio Frigiano.

Descritte dall'ing. D. Solmona le alternative previste (alternativa Ponte mobile, alternativa A, alternativa B) e chiarite le motivazioni che inducono a ritenere che quella meglio equilibrata tra costi e benefici e più rispondente ai requisiti della Certificazione EuroVelo sia l'alternativa B combinata con quella del Ponte mobile che consente di raggiungere l'entrata di Castelsardo attraverso l'area portuale, nel merito delle ipotesi avanzate sul Lotto, rileva l'intervento del Sindaco di Castelsardo. Il **dott. F. Cuccureddu** propone l'introduzione di un ponticello in legno per superare il fiume (Rio Frigiano) ed evitare la strettoia sul tornante della S.S. n. 200, contribuendo all'intervento anche con risorse dell'Amministrazione. Secondo il **dott. F. Cuccureddu** c'è la possibilità di prevedere, anche solo temporaneamente, un'alternativa all'itinerario proposto, spostandosi verso l'interno e servendosi di una strada di penetrazione agraria verso Valledoria, che consentirebbe una più stabile collocazione anche della pista ciclabile. Infatti, la S.S. n. 200 presenta notevoli criticità per pericolosi distacchi e fenomeni franosi, risultando ad oggi oggetto delle opere di messa in sicurezza (allargamento della scarpata) previste a cura di ANAS S.p.A. e della Provincia di Sassari. Cosicché per non vincolare l'esecuzione dell'intervento in esame – come precedentemente rilevato nel caso



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 Tratto B - Lotto 2 – la sopra richiamata disponibilità della viabilità rurale consentirebbe d'individuare una valida opzione alternativa.

Il **Direttore del Servizio** rileva sull'opportunità che il RTP coordini l'intervento sul Lotto in esame con le opere di competenza di ANAS S.p.A. e, al fine di accertare insieme anche lo stato di avanzamento delle opere relative, s'impegna a contattare i referenti di ANAS S.p.A. Circa l'opzione di tracciato che in alternativa all'ipotesi presentata si appoggia alla viabilità rurale interna verso Valledoria, occorrerà coordinarsi con l'Ente Acque della Sardegna-ENAS.

Temporaneamente interrotta l'esposizione, fra i presenti si apre una discussione nel corso della quale gli intervenuti rilevano che non tutte le Amministrazioni ed Enti coinvolti dal tracciato siano stati preventivamente contattati dal RTP, al fine di acquisire preliminarmente le indispensabili indicazioni da coordinare con le finalità che il PFTE deve esprimere. Scaturisce l'esigenza che il RTP incaricato acquisisca da tutte le Amministrazioni locali e sovraordinate e da tutti gli Enti che abbiano propria pertinenza territoriale sugli ambiti attraversati dall'itinerario, indispensabili indicazioni/chiarimenti/ricieste/... di competenza sugli stessi ambiti, nonché gli estremi di eventuali interventi attuativi previsti e/o in corso, garantendo nel PFTE il loro coordinato recepimento, già rilevato indispensabile per l'intermodalità di cicloservizi e ciclostazione nel Tratto A - Lotto 1.

L'**ing. I. Meloni** interviene sui contenuti finora espressi in Presentazione. Sebbene ancora da approfondire – soprattutto in relazione al raccomandato coordinamento progettuale da predisporre nel corso dell'indispensabile intercomunicazione da avviare con gli organismi di competenza –, dalle indicazioni d'itinerario esposte l'elaborazione progettuale non introduce novità e/o approfondimenti anche alternative, rispetto alle soluzioni già predisposte in prefattibilità. L'evidenza si rileva in diversi Lotti di tracciato per i quali, a fronte delle difficoltà del percorso, ovvero in relazione allo stato critico dei luoghi e/o alle caratteristiche dello eventuale flusso di traffico concomitante/interferente, l'elaborazione del PFTE si limita ad interventi di riduzione della velocità, con l'introduzione di apposita segnaletica o di Zona 30, oppure ancora ricorrendo ad accorgimenti tecnici (modulazione del flusso, barriere fisiche,...).

Il PFTE in presentazione difetta degli indispensabili approfondimenti su ipotesi d'itinerario alternative che individuino e ricorrano a tracciati esistenti di percorsi rurali o di opere provvisorie allestite in quei territori. A fronte del multiforme paesaggio e degli ecosistemi acquatici e terrestri attraversati dall'itinerario, nonché delle problematiche di compatibilità ambientale più volte rilevate dal RTP nel corso della Presentazione, il PFTE non presenta alcun chiaro richiamo agli habitat tipici di quei luoghi, neanche in termini di adempimenti di vincolo ai quali l'Autorità di Bacino Regionale della Sardegna, ovvero l'Agenzia regionale del Distretto Idrografico della Sardegna (ADIS) subordinerà la compatibilità ambientale di ogni Lotto di tracciato.



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 Presentazione prosegue con l'esposizione degli ultimi Lotti da parte dell'ing. **D. Solmona**.

Tratto B - Lotto 4: Castelsardo – Valledoria. Il Lotto inizia dalla zona periurbana di Castelsardo (borgo di Malteddu) e arriva alla zona periurbana nel Comune di Valledoria passando per La Ciaccia. Esso procede su storici tracciati esistenti solo per circa il 30% della sua estensione, proseguendo per oltre il 50% in sede propria e per il restante in sede promiscua. Sebbene la pendenza (p) media del percorso sia del 3% ca., picchi molto ripidi ($p > 10\%$) caratterizzano il tratto al di fuori dei parametri EuroVelo ($p \leq 6\%$), tuttavia trattandosi di un segmento circoscritto all'ingresso di La Ciaccia e di un altro nella zona periurbana di Castelsardo (Baja Ostina), il percorso rientra in una fascia di difficoltà medio-alta. Il RTP elabora un'alternativa che si riallaccia alle alternative A e B ipotizzate per il Lotto 3 precedente, consentendo una pendenza media dello 0,78% e con rari picchi oltre il 2% e comunque preponderanti rispetto alle pendenze comprese tra il 4 e il 6%.

Il riferimento progettuale assunto riguarda lo strumento urbanistico di Castelsardo, di cui già si è detto, e il PUC vigente di Valledoria. Quest'ultimo, nell'esigenza di tutelare il paesaggio, prevede una fruizione ecocompatibile del territorio, ricorrendo ad una viabilità più sostenibile attraverso il recupero e la messa in rete dei percorsi naturalistici e la promozione della mobilità lenta. L'esame dell'ambito territoriale d'intervento identifica l'area dell'Imbarcadero quale naturale accesso all'area naturalistica del SIC "Foci del Coghinas". Per causa delle criticità orografiche e nell'impossibilità di adeguare la S.S. n. 200 nella sua estensione, l'analisi progettuale in alternativa si discosta dalle ipotesi di prefattibilità, procedendo l'itinerario costiero su una strada panoramica in sede propria che attraversa la campagna e la macchia mediterranea e prosegue su un percorso pedonale parzialmente storico fino a La Ciaccia. Da qui l'itinerario continua in sede propria, su una pista ciclabile esistente in affiancamento alla strada, sino a Valledoria. Anche in questo caso, all'interno di La Ciaccia si prevede l'istituzione di una Zona 30, con apposita segnaletica.

Tratto B - Lotto 5: Valledoria – Badesi. L'ultimo Lotto non attraversa la città di Valledoria ma la fiancheggia sul versante costiero, fino alla viabilità di penetrazione urbana al Comune di Badesi, passando sulle sponde del Coghinas. In coordinamento con l'Amministrazione comunale di Valledoria, per la pista ciclabile in progetto si prevedono diverse intersezioni con la fitta rete ciclabile comunale, consentendo l'accesso al centro abitato. L'itinerario procede su una strada periurbana a bassa frequenza in sede promiscua fino alle sponde della foce del Coghinas – sottozona urbanistica G/8 "Parco Fluviale Urbano Imbarcadero" – dove il PFTE propone la sistemazione della viabilità esistente (sentiero) per sfruttarla come pista in sede promiscua, in conformità alle prescrizioni indicate per l'area SIC nel PUC di Valledoria. Il Lotto prosegue sulla sponda sino all'incrocio con la S.P. n. 90, imboccando il viadotto esistente in sede propria per evitare promiscuità con i veicoli a causa del traffico elevato. La pista procede all'attraversamento del fiume sul ponte esistente,



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

prevedendo una corsia in sede propria, predisposta su struttura a sbalzo e, quindi, di nuova costruzione, ma evitando in tal modo l'attraversamento articolato e pericoloso della rotatoria. L'ipotesi di allargamento della sezione del ponte con l'individuazione della corsia ciclabile a sbalzo, consegue al fatto che l'altro ponte, ad oggi ancora esistente, andrà demolito perché incompatibile con il Piano Stralcio delle Fasce fluviali.

Secondo gli intervenuti, poiché le valutazioni statiche di allargamento della sezione del ponte sono state predisposte esclusivamente dal RTP, anche in tal caso deve essere sua premura procedere agli indispensabili accertamenti presso gli uffici della Provincia di Sassari che ne hanno la gestione.

Riportato il percorso sulla costa – prosegue l'ing. **D. Solmona** –, risulta un approccio progettuale analogo al precedente, riferendosi ora al PUC del Comune di Badesi che salvaguarda la zona di pregio ambientale alle foci del Coghinas. Pertanto, nel tratto costiero che si sviluppa sulla fascia dunale, nell'area di rispetto dei 300 m del SIC, la pista ciclabile procede su una passerella in legno composito (Wood Plastic Composite, WPC) che, adatta all'attraversamento di zone umide, si sviluppa sul tracciato di un sentiero pedonale. L'ipotesi prevista in alternativa consegue agli abboccamenti con il Comune di Badesi: in tal caso si propone di superare la discesa al mare dell'ultimo tratto con un ponte di nuova costruzione – escludendo considerevoli procedure di esproprio –, proseguendo poi, come già descritto, fino all'esistente tratto di penetrazione a Badesi.

Conclusa la presentazione del PFTE da parte dell'ing. D. Solmona, il **Direttore del Servizio** cede la parola ai presenti, invitandoli ad esprimere le loro osservazioni.

Il **dott. I. Temussi** interviene ricordando gli adempimenti di cui alla Conferenza di servizi nel merito dell'approvazione del progetto definitivo. Egli prosegue specificando sulle competenze dello STOISS che riguardano solo gli attraversamenti, mentre è dell'ADIS l'autorità nel merito degli accertamenti sulla compatibilità idraulica dell'itinerario. S'impone, pertanto, al RTP l'analisi della Direttiva all'uopo predisposta dall'Autorità di Bacino Regionale della Sardegna. Circa gli attraversamenti esistenti – il **dott. I. Temussi** chiarisce –, agli enti incaricati della loro gestione è affidata l'analisi critica delle modifiche introdotte nell'attraversamento in considerazione, cosicché qualora non fossero verificate, l'amministrazione adotterà misure di salvaguardia temporanee, messe a punto con l'ausilio di competenze complementari (Protezione Civile,...). Nel caso in esame trattasi di un attraversamento di 2^a categoria di competenza regionale. Sebbene si sia incaricata la Provincia di Sassari della gestione, a fronte dello stato dei luoghi, ad oggi alla stessa Amministrazione provinciale s'impone di provvedere almeno alla manutenzione degli argini, provvedendo alla loro pulizia e mantenendoli a vista. Secondo queste evidenze – precisa il **dott. I. Temussi** – è plausibile ritenere più conveniente che l'itinerario proceda sopra l'argine.



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

I **delegati di RFI S.p.A.** richiedono al RTP delle precisazioni nel merito dei tratti d'itinerario in relazione con le linee ferroviarie e i servizi di competenza, con particolare riguardo all'area urbana di Porto Torres. La discussione intrapresa tra i presenti approfondisce sull'ambito richiesto, avendo ipotizzato la localizzazione della ciclostazione all'interno della zona di competenza ferroviaria, mentre risulta ancora indefinita la collocazione dei cicloservizi. Sebbene il **RTP** affermi che la ciclostazione non interferisce con la stazione e la linea ferroviaria, i **delegati di RFI S.p.A.** sollecitano il RTP a predisporre più precise e chiare verifiche per il caso rilevato, sottoponendogli le nei modi previsti.

I **delegati di ARPAS** richiedono al RTP di rivedere le soluzioni previste in aree SIC. Il **RTP** provvede alla proiezione delle tavole relative, fornendo delle delucidazioni nel merito. Peraltro i **delegati di ARPAS** richiedono che il PFTE focalizzi meglio gli aspetti d'interferenza in aree SIC, approfondendoli secondo le necessità del caso, anche in relazione alla procedura di valutazione d'incidenza per il progetto esecutivo. Infatti – come precisa il **Direttore del Servizio** – il PRMC ha propria VAS (11.12.2018).

L'avviata discussione tra i delegati presenti e il RTP riporta in discussione gli elementi funzionali dell'itinerario, relativamente alla localizzazione di cicloservizi e ciclostazione ad Alghero. Già detto nel merito della mancata ubicazione dei cicloservizi, le ipotesi in alternativa conseguono all'insufficiente disponibilità di spazi della stazione catalana (Sant'Agostino), prevedendo il RTP di predisporre la suddetta sede fuori dal Parco urbano, ossia valutando di collocarla presso la nuova struttura indicata. Il dibattito consente di acquisire che tale struttura sia nelle disponibilità dell'Agenzia delle Entrate, esulando quindi le competenze di questa da ogni rapporto d'attinenza con le tematiche in discussione. Se alla previsione di localizzare la sede dei cicloservizi nell'area della Stazione ARST, il RTP evidenzia per la stessa area, quale Parco urbano, l'insufficiente disponibilità di spazi, l'ipotesi si focalizza verso l'area ARST, dichiarandosi i delegati di ARST S.p.A. e di RFI S.p.A. disponibili a valutare l'uso dell'adiacente casello ferroviario esistente e non più in servizio.

Nel merito delle evidenze espresse nel corso della Presentazione, circa le ipotesi progettuali che hanno individuato soluzioni in sede promiscua, ovvero indicato condizioni d'interferenza dello itinerario ciclabile con strade statali e provinciali, o previsto più congrue soluzioni di affiancamento dell'itinerario ciclabile con le stesse strade, il **Direttore del Servizio** manifesta la criticità dell'approccio d'analisi perseguito, riportando all'attenzione del RTP il mancato coordinamento dell'azione di progetto e, quindi in tal caso, dello stesso PFTE con i gestori delle strade interessate dall'itinerario in discussione. Egli sollecita il RTP affinché provveda adeguatamente.

Secondo l'**ing. I. Meloni**, disegnato il percorso ciclabile, è necessario definire i principali passaggi operativi per la realizzazione di un tracciato che, per propri riferimenti tecnici, garantisce maggiore qualità ed omogeneità alla progettazione. Nel merito, l'**ing. I. Meloni** invita ARST S.p.A. e il RTP ad



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

approfondire in termini di segnaletica di indirizzamento e d'informazione (carta dei tipologici): trattandosi del primo progetto di cui al 1° intervento funzionale, l'input riguarda come pensare/ideare/predisporre la cartellonistica d'indirizzamento (totem, informativa d'orientamento/destinazioni,...) che deve essere diversa da quella specificatamente normativa. Essa deve essere opportunamente approfondita (completezza, coerenza, omogeneità formale/funzionale), preferendo una soluzione univoca per l'insieme degli itinerari in progettazione.

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 né nei termini previsti, né oltre essi –, risulta che entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dalla ricezione della Nota d'indizione della Conferenza, al Servizio medesimo sono pervenute dalle seguenti Amministrazioni coinvolte le corrispondenti determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza stessa (art 14-bis, c. 2, lett. c), L. n. 241/1990).

Nell'ordine di ricezione risultano allegati al presente Verbale, parte integrante di esso e ad esso materialmente allegati, i seguenti pareri numerati dal n. 01 al n. 08:

N. d'Ord.	RICEZIONE Data	PROTOCOLLO RAS n. del		MITTENTE	PARERE SU PFTE
01	17.01.2019	1666/2019	17.01.2019	RAS, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna - ARPAS, Direzione Generale, Dipartimento di Sassari e Gallura	Favorevole
02	22.01.2019	2231/2019	23.01.2019	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 Sassari-Olbia Tempio	Favorevole condizionato nelle successive fasi progettuali (Definitivo/Esecutivo)
03	23.01.2019	2396/2019	23.01.2019	ANAS S.p.A.	Favorevole condizionato a modifiche/integrazioni specificate
04	31.01.2019	3255/2019	31.01.2019	RAS, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Direzione Generale del Corpo Forestale e Vigilanza Ambientale – Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale – Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale di Sassari –	Favorevole condizionato a prescrizioni/modifiche/integrazioni specificate



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

				Settore tecnico	
05	01.02.2019	3696/2019	01.02.2019	RAS, Assessorato dei Trasporti, Direzione Generale dei Trasporti	Richieste modifiche e integrazioni progettuali
06	04.02.2019	3609/2019 3756/2019	05.02.2019	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Sassari e Nuoro – Area funzionale Patrimonio archeologico	Favorevole condizionata alla Sorveglianza archeologica costante durante le fasi di lavoro

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

N. d'Ord.	RICEZIONE Data	PROTOCOLLO RAS n. del	MITTENTE	PARERE SU PFTE
07	05.02.2019	4014/2019 06.02.2019	Provincia di Sassari	Favorevole condizionato nelle successive fasi progettuali (Definitivo)

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

N. d'Ord.	RICEZIONE Data	PROTOCOLLO RAS n. del	MITTENTE	PARERE SU PFTE
08	05.02.2019	4014/2019 06.02.2019	RAS, Assessorato dei Lavori Pubblici, Direzione Generale – Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale	Richieste modifiche e integrazioni progettuali

anch'esso allegato al presente verbale.

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

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

https://drive.google.com/drive/folders/1epUr1_sfEzmSMHqQttHpQK7az4BzvUte

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 ovvero favorevole



**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

condizionato nelle successive fasi progettuali, in considerazione degli esiti della Presentazione dello scorso 08.01.2019 e della richiesta di modifiche ed integrazioni al PFTE come specificati, in particolare, per dare seguito alle osservazioni e istanze inoltrate da: ANAS S.p.A. (N. d'Ord. 03); Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale di Sassari – Settore tecnico, Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale, Assessorato regionale della Difesa dell'Ambiente (04); Direzione Generale dei Trasporti, Assessorato regionale dei Trasporti (05); Servizio Infrastrutture di trasporto e Sicurezza stradale, Direzione Generale, Assessorato regionale dei Lavori Pubblici (08), **il Presidente della Conferenza di Servizi delibera di assegnare 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi** decorrenti dalla ricezione del presente Verbale da parte del RTP, **invitando ARST S.p.A. a provvedere nel merito, ossia il RTP incaricato a procedere alle correzioni, integrazioni e ultimazioni progettuali** – si ribadisce – **indicate nel corso della Presentazione del 08.01.2019 e contenute nei pareri motivati allegati al presente verbale come pervenuti al Servizio.**

Interruzione e rinvio della conferenza preliminare

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

Disposizioni finali

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

Dott. Ing. Massimiliano Ponti

IL SOSTITUTO

F.to Dott. Ing. Stefano Porcu