



Agenzia per la Coesione Territoriale

I Contratti Istituzionali di sviluppo sull'itinerario stradale
Delibera CIPE n. 62/2011

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

Relazione Annuale del Responsabile dell'Alta Vigilanza
sullo stato di attuazione del Contratto
(articolo 8, comma 2)

Anno 2017



INDICE

1.	Inquadramento normativo.....	1
2.	Strumenti di governance.....	2
4.	Obiettivi della relazione annuale del RAV	5
5.	Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione dell'itinerario stradale "Sassari – Olbia"	6
5.1	Fonti Finanziarie	7
5.2	Stato di avanzamento del CIS	9
6.	Considerazioni conclusive.....	11
	Allegati.....	12



1. Inquadramento normativo

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (di seguito CIS) è uno strumento di programmazione negoziata, introdotto dalla Delibera CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011, art. 5 "*Attuazione rafforzata: il Contratto Istituzionale di Sviluppo*" e, successivamente, regolamentato a livello legislativo dal Decreto Legislativo n. 88 del 31 maggio 2011, art. 6, nel quale è previsto che il Ministro delegato stipuli, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con gli altri eventuali Ministri interessati, nonché con le Regioni e le Amministrazioni competenti, un "contratto istituzionale di sviluppo", quale strumento di attuazione della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC, già Fondo per le Aree Sottoutilizzate) allo scopo di imprimere un'accelerazione ai processi di realizzazione di grandi infrastrutture di rilievo strategico nazionale così finanziate, anche in concorso con altre fonti finanziarie, senza nel contempo sacrificare le imprescindibili esigenze di controllo, verifica e trasparenza che devono sovrintendere alla spesa pubblica.

Nel perseguimento di tali scopi, il CIS contiene dunque: l'individuazione puntuale e specifica degli interventi in cui è articolato l'investimento complessivo e la relativa tempistica (ivi inclusa quella delle singole fasi endo-procedimentali autorizzative), assumendo il rispetto dei cronoprogrammi quale elemento essenziale; i fabbisogni e risultati attesi; gli elementi di sostenibilità finanziaria, economica e gestionale dell'intera opera; l'indicazione dei reciproci impegni e responsabilità; un correlato sistema sanzionatorio, per i casi di inadempimenti e fatti imputabili, e la possibilità di attivazione di poteri sostitutivi; adeguati criteri di monitoraggio, valutazione e verifica.

Ad oggi, sono stati stipulati un Contratto istituzionale di sviluppo per gli itinerari stradali e tre Contratti istituzionali di sviluppo per le direttrici ferroviarie, come previsto dalla delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011:

1. Itinerario stradale Sassari-Olbia (sottoscritto in data 6 marzo 2013);
2. Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (sottoscritto in data 2 agosto 2012);
3. Direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (sottoscritto in data 18 dicembre 2012);
4. Direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo (sottoscritto in data 28 febbraio 2013).

Ogni CIS si compone dell'Intesa, con la quale le Parti sottoscrittrici si obbligano ad adempiere tutti gli obblighi previsti nel Contratto e a partecipare ai relativi organismi di governance, e del Contratto vero e proprio (articolato e allegati tecnici).

Per la Sassari-Olbia l'Intesa è stata sottoscritta dal Ministro delegato per la Coesione Territoriale (che sovrintende alle attività di coordinamento e vigilanza sul complessivo processo di attuazione del Contratto) e dai Ministri dell'Economia e Finanze, delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Ambiente e dei Beni Culturali; mentre il CIS in senso stretto (articolato e allegati tecnici) è stato firmato da: Ministro delegato per la Coesione, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Presidente della Regione Autonoma della Sardegna, da un lato, e il concessionario nazionale (Anas S.p.A.), dall'altro.



2. Strumenti di governance

Il CIS "Sassari-Olbia" mostra alcune peculiarità nella governance dettate dalla presenza, oltre che del Responsabile Unico del Contratto (RUC) anche del Responsabile dell'Alta Vigilanza (RAV). Ciò discende dal fatto che, a differenza degli altri CIS, tale Contratto demanda alla Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica, ora Agenzia per la Coesione Territoriale¹, non la responsabilità del contratto bensì "l'alta vigilanza" sulla sua attuazione (art. 8, comma 1). Il Responsabile Unico del Contratto (RUC) è, in questo caso, individuato in ambito regionale nella persona del Direttore Generale pro tempore dell'Assessorato dei Lavori Pubblici della Regione Sardegna².

Ciascuna delle Amministrazioni coinvolte ed il concessionario nominano, altresì, un Referente Unico di Parte (RUP), con il compito di assicurare il coordinamento interno alle rispettive organizzazioni, al fine di garantire il rispetto dei cronoprogrammi di competenza, relazionandosi all'uopo con i responsabili di procedimento.

All'interno del CIS operano i seguenti organi collegiali:

- il Comitato di Coordinamento, composto dai soggetti sottoscrittori del Contratto e dagli altri Ministri che hanno espresso l'intesa, che si riunisce di norma ogni due anni e, quando necessario, in via straordinaria; al Comitato partecipano senza diritto di voto, per il CIS Sassari-Olbia, il RUC ed il RAV;
- il Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS), presieduto dal RUC e composto dal RAV, dai RUP e dal Responsabile regionale della programmazione FSC, che si riunisce ordinariamente due volte l'anno e, in via straordinaria, ogni qualvolta il RUC lo ritenga necessario, al fine di verificare l'andamento del CIS, intervenire per superare le criticità, proporre all'Autorità Politica delegata per la Coesione Territoriale e, quindi al Comitato di Coordinamento, eventuali iniziative di adeguamento finanziario, realizzativo e temporale degli interventi.

Completano il quadro della "governance" del CIS:

- l'UVER (Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici), ora NUVEC (Nucleo di Verifica e Controllo) dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, che esegue verifiche semestrali sullo stato di attuazione degli interventi inseriti nel CIS e, nella qualità di autorità di audit, verifiche sulla regolarità della spesa; il NUVEC redige annualmente un rapporto sull'attività svolta (Rapporto annuale di verifica) ad uso del RUC;
- l'UVAL (Unità di Valutazione degli Investimenti Pubblici), ora NUVAP (Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici) del Dipartimento per le Politiche di Coesione, responsabile delle valutazioni di efficienza dell'investimento.

¹ Dal maggio 2015 la funzione è passata nella competenza dell'Agenzia per la Coesione Territoriale – istituita ai sensi dell'art. 10 comma 1 del Decreto Legge 31/08/2013 n. 101, convertito dalla Legge 30/10/2013 n. 25 – ed in capo al Direttore dell'Agenzia.

² I compiti del RUC sono disciplinati all'art.8, comma 3 del CIS. In seguito al rientro nel regime ordinario dalla gestione commissariale ex OPCM n° 3869/2010, scaduta il 31/12/2012, il CIS prevede tra i compiti del RUC anche quelli di sottoporre al CAS i quadri economici proposti da ANAS S.p.A. e, soprattutto, di gestire fino a 48 mesi la contabilità speciale già aperta dal Commissario delegato per l'emergenza, ma con intestazione al Presidente della Regione.



3. Il ruolo del Responsabile dell'Alta Vigilanza

Il coordinamento delle attività di raccordo tra il Comitato di Attuazione e Sorveglianza e gli Organi Politici Centrali, come stabilito all'articolo 8, comma 2, spetta al Responsabile dell'Alta Vigilanza, individuato nella persona del Direttore pro tempore della Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica, ora Agenzia per la Coesione Territoriale³.

Il RAV predispone annualmente un'apposita Relazione sullo stato di attuazione del Contratto, acquisendo dal RUC gli elementi e le informazioni ritenute necessarie, al fine di evidenziare i risultati, gli eventuali ritardi e le inadempienze a carico delle Parti, per la successiva sottoposizione all'autorità politica. Le competenze, previste dall'articolo 8, comma 2, del CIS, sono:

- riferire periodicamente all'autorità politica o, su richiesta della medesima, sullo stato di attuazione del contratto;
- richiedere al RUC e acquisire dallo stesso, in qualunque momento, tutti gli elementi inerenti al CIS, in particolare, sullo stato di attuazione del Contratto;
- proporre all'autorità politica, nei casi in cui se ne ravvisi l'opportunità, la convocazione del Comitato di Coordinamento;
- chiedere al RUC di convocare il CAS e, ove il RUC non provveda entro 5 giorni lavorativi, procedere in via autonoma e diretta alla convocazione del CAS;
- attivare strumenti e iniziative utili a garantire la pubblicità e l'accesso alle informazioni connesse al programma di interventi;
- accertare la sussistenza delle condizioni per l'attivazione dei poteri straordinari e sostitutivi e, sentito il CAS, riferire all'Autorità politica per le iniziative di competenza.

Nell'ambito della sua attività, il RAV acquisisce presso il RUC e presso le Istituzioni centrali e locali di volta in volta coinvolte, informazioni sull'andamento del Contratto ed eventuali ragioni che determinino impedimenti per la sua realizzazione.

In merito alle azioni di comunicazione, definite nei Piani della Comunicazione e già approvate dai Comitati di Attuazione e Sorveglianza, è stato attivato, a partire dal mese di maggio 2014, il "Portale OpereCis", realizzato e gestito da Invitalia S.p.A società in *house* incaricata⁴ dal RAV delle attività di assistenza tecnica su tutti i CIS finora sottoscritti.

Il Portale presenta aggiornamenti costanti sullo stato di attuazione dei CIS e di ogni singolo intervento, con l'obiettivo di consentire ai cittadini di informarsi e di approfondire le tematiche relative alla realizzazione delle opere ferroviarie e stradali in termini di avanzamento progettuale e di qualità della spesa sostenuta. All'interno del Portale sono contenute infatti informazioni sulle tempistiche e sui costi degli interventi, unitamente ad aggiornamenti costanti delle news provenienti dal territorio, dalla rassegna stampa dei principali quotidiani nazionali e locali. Tutto ciò è parte integrante di un sistema volto alla massima trasparenza e alla partecipazione collettiva nei processi di realizzazione di tali opere, connotate da un

³ Istituita ai sensi dell'art. 10 comma 1 del decreto Legge 31/08/2013 n. 101, convertito dalla Legge 30/10/2013 n. 25.

⁴ Convenzione DPS – Invitalia del 3 agosto 2012, registrata alla Corte dei Conti l'11 gennaio 2013, a valere sulle risorse FSC dedicate ex Delibera CIPE n. 62/2011.



elevato livello di strategicità. In sinergia con le altre istituzioni partecipanti al CIS, si opererà un percorso finalizzato a consentire la condivisione e a rendere vicendevolmente fruibili le informazioni relative alla realizzazione di tali opere presenti sui rispettivi portali web.



4. Obiettivi della relazione annuale del RAV

Come già specificato al precedente paragrafo 3, tra i compiti del Responsabile dell'Alta Vigilanza vi è quello di predisporre, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del CIS *"la relazione annuale sullo stato di attuazione del contratto [.....] per la successiva sottoposizione al Ministro"*.

Con la relazione in oggetto si intendono rappresentare all'Autorità politica alcuni elementi di riflessione e di approfondimento sull'andamento del CIS, partendo da una base condivisa con il RUC che, in data 01/06/2017, ha inviato la relazione di propria competenza⁵.

La relazione del RUC relativa all'anno 2017 è stata presentata e approvata nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza che si è tenuto il 08/05/2018.

2

⁵ La relazione del RUC, approvata dal CAS ai sensi degli articoli 7 c. 4 e 8 c. 3 del CIS nella seduta del 08/05/2018, ed inviata al RAV dalla Regione Sardegna con nota protocollo n 23582 del 5 luglio 2018, dovrà essere inviata al CIPE tramite il Ministro delegato.



5. Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione dell'itinerario stradale "Sassari – Olbia"

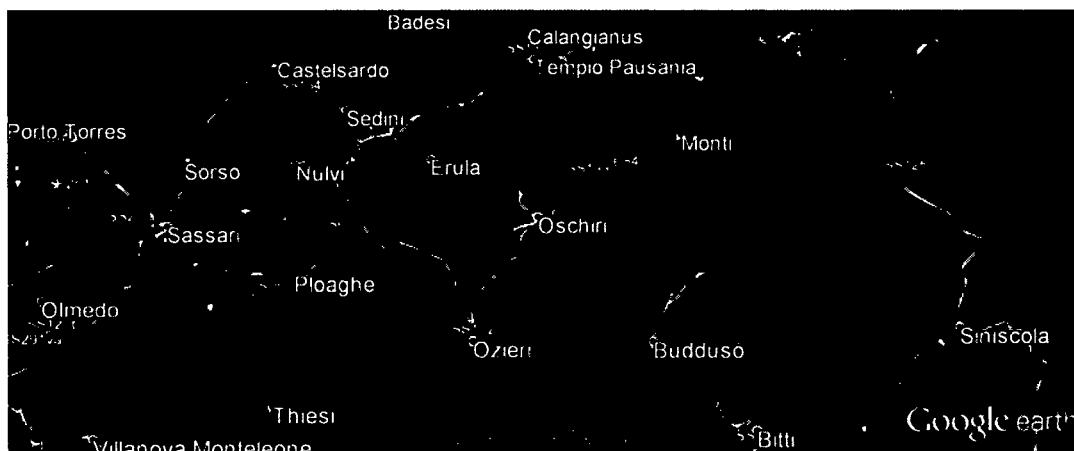
Il Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione dell'itinerario stradale "Sassari – Olbia", sottoscritto il 6 marzo 2013, è costituito da 12 interventi e ha un valore complessivo (costo vita intera opera) di 930,7 milioni di euro, che garantisce una copertura totale del costo attività finanziata, ossia del costo totale del quadro economico dell'opera, con un apporto percentuale del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007/2013 pari a circa l'80%.

L'adeguamento dell'itinerario Sassari-Olbia, che costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna per collegare due città importanti nonché i due principali porti (Olbia e Porto Torres) e aeroporti (Olbia e Alghero) dell'area, intende strategicamente fronteggiare tematiche di sicurezza stradale e di velocizzazione dei tempi di percorrenza.

La scelta di intervenire per l'ammodernamento della strada statale Sassari-Olbia è sempre stata considerata strategica per lo sviluppo dell'intera isola, dal punto di vista della mobilità interna, sia per il transito delle merci, sia per l'incremento dei flussi turistici. A causa della forte mortalità e della necessità di ridurre i tempi di percorrenza, l'opera è stata inserita in un programma di Protezione Civile⁶ per fronteggiare l'emergenza nel settore traffico e mobilità delle province di Sassari ed Olbia-Tempio e consiste in un adeguamento al tipo "B" (4 corsie) suddiviso in 10 lotti, ai quali si aggiungono l'intervento relativo alla manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del ponte sul Rio Padrongianus al km 311+860 della SS 125 "Orientale Sarda" e la redazione della progettazione per appalto integrato, per un totale di 12 interventi. All'ultimazione dei lavori, prevista nel 2017, oltre alla riduzione dell'incidentalità di cui si è detto, si attendono i seguenti risultati:

- riduzione del 21% dei tempi di percorrenza che, per i 77 km della Direttrice, passerebbero dagli attuali 75 minuti a 59 minuti;
- aumento della capacità potenziale veicoli/giorno, con conseguente decongestionamento delle altre arterie, passando dalla media giornaliera attuale di 7.100 veicoli a 23.000 veicoli.

CIS Sassari – Olbia



⁶ OPCM n°3869/2010 e OPCM n°3895/2010



5.1 Fonti Finanziarie

La copertura finanziaria del CIS è riportata nella tabella seguente:

Fonti di Finanziamento da Contratto

Progetto	Costo Totale	Delibera CIPE 120/2009 (FSC)	Delibera CIPE 103/2009 (FSC)	Delibera CIPE 93/2012 (FSC)	OPCM 3841/2010 (FSC)	Riduzione cofinanziamento Statale	Risorse liberate POR 2000-2006	Totale Finanziamenti
ID 861 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 0	49,6	28,0				21,6		49,6
ID 862 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 1	77,7						77,7	77,7
ID 863 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 2	151,8			151,8				151,8
ID 864 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 3	173,9			173,9				173,9
ID 865 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 4	116,0			116,0				116,0
ID 866 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 5	60,0	38,6	14,0				7,4	60,0
ID 867 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 6	72,9	72,9						72,9
ID 868 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 7	94,6			74,7			19,9	94,6
ID 869 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 8	90,2			90,2				90,2
ID 870 - Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 9	37,1	18,4			18,7			37,1
ID 871 - Lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del Ponte sul Rio Padrongianus al Km 311+860 della SS 125 "Orientale Sarda"	2,9				2,9			2,9
ID 986 - Spese per attività di progettazione per appalto integrato. Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia	4,0	4,0						4,0
Totale	930,7	162,0	14,0	606,5	21,6	21,6	105,0	930,7

Dati in milioni di euro



Fonti di Finanziamento da dati di monitoraggio del 31/12/2017 in SGP

ID	Intervento	Fondo Sviluppo e Coesione (FSC)	Stato altri provvedimenti	Stato Fondo di Rotazione PAC	Risorse liberate	Totale finanziamenti	Totale costi	Economie
861	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 0	28,0	-	21,6	-	49,6	49,6	0
862	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 1	0,00	-	-	82,2	82,2	82,2	0
863	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 2	151,8	-	-	-	151,8	110,4	41,4
864	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 3	169,4	-	-	-	169,4	123,6	45,8
865	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 4	116,0	-	-	-	116,0	81,4	34,6
866	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 5	52,6	-	-	7,3	59,9	59,9	0
867	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 6	72,9	-	-	-	72,9	72,9	0
868	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 7	74,7	-	-	19,9	94,6	94,6	0
869	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 8	90,2	-	-	-	90,2	90,2	0
870	Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia. Lotto 9	18,4	18,7	-	-	37,1	37,1	0
871	Lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del Ponte sul Rio Padrongianus al Km 311+860 della SS 125 "Orientale Sarda"	-	2,9	-	-	2,9	2,9	0
986	Spese per attività di progettazione per appalto integrato. Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia	4,00	-	-	-	4,00	3,9	0,1
Totale		778,0	21,6	21,6	109,4	930,6	808,4	121,9

Dati in milioni di euro



5.2 Stato di avanzamento del CIS

Al momento della stipula del contratto (6 marzo 2013), il CIS registrava la seguente situazione:

- Numero interventi per i quali era stata già avviata parte dell'iter di realizzazione: **12**;
- Costo complessivo già realizzato⁷: **€ 6.051.202,08**;
- Percentuale di avanzamento iniziale⁸: **0,65%**.

Al 31 dicembre 2017, il costo totale realizzato⁹ dal CIS risulta pari a **€ 389.632.488,38**.

L'avanzamento della spesa è del **48,20%**¹⁰.

Il Costo realizzato nel solo **2017** è pari a **€ 68,3 milioni di euro**

Rispetto alle previsioni contrattuali che al 2017 prevedevano un avanzamento finanziario complessivo di oltre il 90%, si fotografa un netto ritardo. Per le motivazioni si rinvia alla relazione del RUC, allegata alla presente

Per alcuni interventi (Lotti 2, 3, 4 e intervento Spese per attività di progettazione¹¹) si registrano "economie", ammontanti a 121,8 milioni di euro¹².

Nella Tabella che segue¹³ è riportato lo stato di avanzamento per singolo intervento.

Avanzamento della spesa per intervento al 31/12/2017 da contratto e dati da monitoraggio SGP al 31/12/2017

Dati in milioni di euro

Cod	Titolo - Progetto	Finanziamenti Totali (F)	Costo Vita intera (*)	avanzamento previsto da contratto	Economie (E)	Costo realizzato (CR) al 31/12/2017	Avanz. Spesa (CR)/(F-E)	Costo realizzato nell'anno 2017 (CRA)	Costo realizzato nell'anno 2017 (%) (CRA)/(F-E)
861	Lotto 0	49,60	49,60	100%	-	37,50	75,70%	1,27	2,56%
862	Lotto 1	82,19	82,19	100%	-	65,80	80,13%	2,25	2,74%
863	Lotto 2	151,70	110,30	96,9%	41,40	10,02	9,09%	5,76	5,22%
864	Lotto 3	169,30	123,50	96,6%	45,80	85,67	69,36%	36,11	29,24%
865	Lotto 4	116,00	81,40	92,1%	34,50	5,33	6,55%	4,30	5,28%
866	Lotto 5	59,90	59,90	100%	-	1,92	3,21%	1,15	1,93%
867	Lotto 6	72,92	72,92	100%	-	13,61	18,67%	3,31	4,55%
868	Lotto 7	94,57	94,57	100%	-	70,97	75,05%	6,16	6,52%
869	Lotto 8	90,10	90,10	100%	-	66,04	73,24%	1,96	2,18%
870	Lotto 9	37,10	37,10	100%	-	26,92	72,54%	6,03	16,27%
871	Lavori Ponte Rio Padrongianus	2,90	2,90	100%	-	1,94	66,24%	-	0,00%
986	Spese per attività di progettazione	4,00	3,90	100%	0,08	3,93	100,00%	-	0,00%
Totali		930,28	808,38		121,78	389,65	48,20%	68,30	8,45%

⁷ In termini di spesa realizzata precedentemente alla firma del contratto. Fonte: "Schede Intervento" Allegato 3 al contratto.

⁸ È la percentuale della spesa già realizzata al momento della sottoscrizione del contratto, data dal rapporto tra i costi realizzati alla stipula sul totale delle attività finanziate (costo delle attività finanziate).

⁹ Fonte: dati SGP al monitoraggio del 31/12/2017.

¹⁰ La percentuale di avanzamento della spesa è data dal rapporto tra il Costo realizzato e il Costo attività finanziate.

¹² Al netto di 4,5 milioni assegnati al Lotto 1 per maggiori costi relativi ad un contenzioso con l'impresa e derivanti dal Lotto 3.

¹³ Dati SGP al monitoraggio del 31/12/2017



Relativamente alla fase procedurale degli interventi del CIS al 31/12/2017, si rileva la seguente situazione:

Fase procedurale al 31/12/2017

Fase procedurale attuale	Numero Interventi
Esecuzione Lavori	6
Funzionalità/collaudo	4
Chiusura interventi	1
Verifiche e Controlli ¹⁴	1
Totale Interventi	12

Nel corso del 2017 il Comitato di Attuazione e Sorveglianza, attraverso le due sedute del 12/05/2017 e del 19/07/2017, ha:

- Approvato la proposta del R.U.C. di rimodulazione del quadro economico del Lotto 3 per adeguarlo alle lavorazioni previste dalla Perizia di Variante n. 1;
- Approvato la proposta del R.U.C. di rimodulazione dei cronoprogrammi di cui all'Allegato 3 del C.I.S.;
- Approvato la relazione annuale del R.U.C. sullo stato di attuazione dell'opera al 31/12/2016.

Lo stato di attuazione degli interventi al 31/12/2017 risulta il seguente:

- sono stati conclusi i lavori dell'intervento del ponte sul rio Padrongianus e nei lotti 0, 1, 7 e 8, mentre nei lotti 3 e 9, aperti al traffico rispettivamente il 19/12/2017 e il 31/07/2017, sono da completare alcune opere di finitura;
- sono in corso di esecuzione i lavori nel lotto 4;
- i lavori del lotto 5 e 6 risultano sospesi in attesa che si definisca il rapporto contrattuale con la nuova impresa esecutrice;
- i lavori del lotto 2 sono sospesi a causa della procedura di concordato preventivo avviata su istanza dell'impresa Oberosler.

Per le altre informazioni relative ai singoli interventi ed alle attività svolte dal Comitato di attuazione e sorveglianza si rinvia alla relazione del RUC approvata dal CAS nella riunione del 08/05/2018 e trasmessa con nota n.23582 del 5 /7/2018.

Il 21.07.2017 si è tenuta su proposta del RAV, ai sensi dell'art.6 del CIS, la riunione del Comitato di coordinamento nel corso del quale si è fornita ai Soggetti Sottoscrittori lo stato di attuazione del Contratto e sono stati analizzati alcuni specifici aspetti, quali:



Da analisi svolte dal NUVEC (*cf. relazione allegata*) si stima la presenza di economie potenziali per ulteriori 125,1milioni di euro. A tal proposito si invita il RUC ad avviare un approfondimento sull'effettiva sussistenza ed entità di economie dichiarabili.

IL RESPONSABILE DELL'ALTA VIGILANZA

Allegati:

1. *Relazione del Responsabile Unico del CIS per la realizzazione dell'itinerario stradale Sassari-Olbia trasmessa con Nota della Regione Autonoma della Sardegna n. 23582 del 5/7/2018*
2. *Relazione del NUVEC "Analisi dello Stato di esecuzione del contratto al 31/12/2018"*
3. *Verbale del Comitato di Coordinamento del CIS tenutosi il 21/7/2017 inviato con nota AICT 1376 dell'8/2/2018*
4. *Nuovo Allegato 1 al CIS*

