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 2018

INDICE

1. Inquadramento normativo 1

2. Strumenti di governance 2

3. Il ruolo del Responsabile dell'Alta Vigilanza 3

4. Obiettivi della relazione annuale del RAV 4

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

5.1 Fonti Finanziarie 7

5.2 Stato di avanzamento del CIS 8

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 Territoriale[1], 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 Sardegna[2].
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:

- Il NUVEC (Nucleo di Verifica e Controllo) dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, (già l'UVER-Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici) 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;
- Il NUVAP (Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici), già l'UVAL (Unità 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 Territoriale [3].

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.

Sul sito dell'Agenzia, nell'ambito delle azioni di comunicazione è presente il portale riguardante i Contratti istituzionali di Sviluppo.

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 elevato livello di strategicità.

[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. 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, anche sulla base di quanto emerso dall'analisi effettuata dal NUVEC il cui rapporto è in allegato, alcuni elementi di approfondimento sull'andamento del CIS, partendo da una base condivisa con il RUC che, in data 04/06/2019, ha inviato la relazione di propria competenza[4]. La relazione del RUC relativa all'anno 2018 è stata presentata al Responsabile dell'Alta Vigilanza con nota del RUC in data 29/4/2019, n. 13911, approvata con alcune correzioni dal Comitato di Attuazione e Sorveglianza che si è tenuto il 23/05/2019, trasmessa dal RUC nella versione definitiva con nota n. 18051 del 4.6.2019 pervenuta in data 10/10/2019, n. prot. AICT 0015931.

[4] La relazione del RUC, approvata dal CAS ai sensi degli articoli 7 c. 4 e 8 c. 3 del CIS "*..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",è stato sottoscritto il 6 marzo 2013, 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 Civile[5] per fronteggiare l'emergenza nel settore traffico e mobilità delle province di Sassari ed Olbia-Tempio

Il Costo dell'opera pari a 930,7 milioni di euro era completamente coperto alla sottoscrizione, con un apporto percentuale del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007/2013 pari a circa l'80%.

L'opera complessiva è stata originariamente divisa in dieci lotti, dallo 0 al 9, cui si aggiungevano 2 interventi: il primo relativo alla progettazione per appalto integrato ed il secondo relativo alla manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del Ponte sul Rio Padrongianus al Km 311+860 della 125 Orientale Sarda, per un totale di 12 interventi. A questi in seguito alle determinazioni del CAS del 19/07/2017, ratificate da CC del 21/07/2017, nel CIS sono stati inseriti due nuovi interventi:

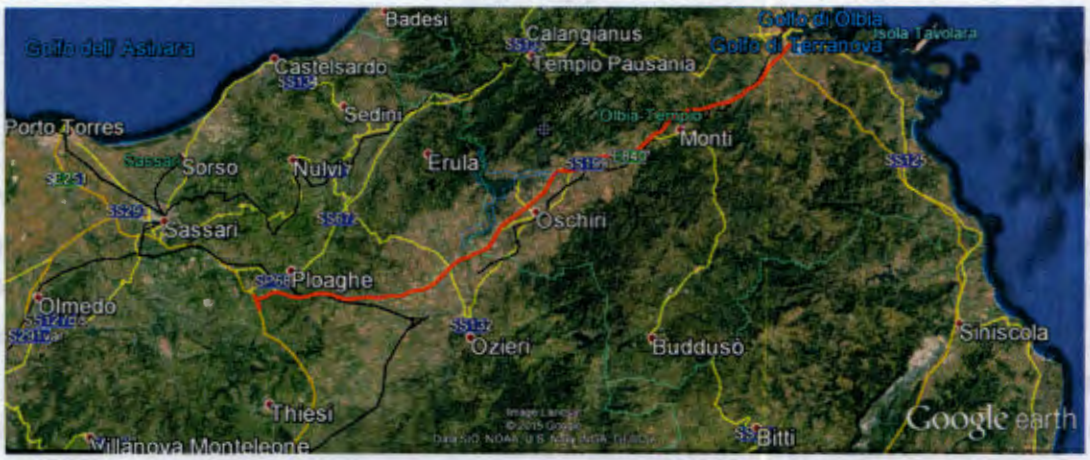
a) Progetto delle opere di completamento del Lotto 8;
b) Progetto di adeguamento e razionalizzazione degli impianti relativi ai pannelli a messaggio variabile controllo elettronico della velocità e videosorveglianza del traffico.

All'ultimazione dei lavori, (inizialmente prevista nel 2017 ma oggi è spostata al 2022) , 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.

[5] OPCM n°3869/2010 e OPCM n°3895/2010

CIS Sassari – Olbia



5.1 Fonti Finanziarie

La copertura finanziaria del CIS alla sottoscrizione 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 cof. statale	Risorse liberate POR 2000-2006	Totale Finanz.
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

La tabella seguente mostra l'attuale situazione del CIS, che tiene conto, a valle del Comitato di Coordinamento del 20 luglio 2017, dell' inserimento di due nuovi interventi finanziati con economie maturate nel CIS, delle previsioni aggiornate dei cronoprogrammi e della riduzione del finanziamento da 930,7 milioni a 875,7 milioni, a seguito dello svincolo di 55 milioni euro per economie.

La tabella mostra anche l'avanzamento finanziario a tutto il 2018 dei singoli interventi e del CIS nel suo complesso, dato dal rapporto Costo realizzato/ costo vita intera, e le fasi procedurali al 31/12/2018.

Titolo Progetto	Iter Procedurale	Importo Finanziato						costo vita intera	Costo Realizzato Fino al 2018	costo realizzato/ costo vita intera	Costo 2019	Costo Da realizzare			
	Fase procedurale attuale (1)	FSC-FAS	Risorse Ordinarie	PAC	Risorse Liberate	Altre Fonti (2)	Totale					2020	2021	2022	2023
SSOT00 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari -Olbia - Lotto 0	Funzionalità	28,00	0,00	21,60	0,00	0,00	49,60	49,60	41,90	84,60	1,62	3,00	3,00	0,00	0,00
SSOT01 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 1	Funzionalità	4,50	0,00	0,00	77,70	0,00	82,20	82,20	78,60	95,60	0,95	2,63	0,00	0,00	0,00
SSOT02 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell' itinerario Sassari Olbia. Lotto 2	Esecuzione Lavori	151,80	0,00	0,00	0,00	0,00	151,80	110,35	11,00	10,30	26,74	36,26	36,35	0,00	0,00
SSOT03 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 3	Collaudo	123,50	0,00	0,00	0,00	0,00	123,50	123,50	106,00	85,90	1,00	7,60	8,87	0,00	0,00
SSOT04 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 4	Esecuzione Lavori	91,10	0,00	0,00	0,00	0,00	91,10	81,41	9,50	11,70	7,20	35,96	28,77	0,00	0,00
SSOT05 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 5	Esecuzione Lavori	52,60	0,00	0,00	7,40	0,00	60,00	60,00	6,33	10,50	19,27	25,20	9,20	0,00	0,00
SSOT06 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 6	Esecuzione Lavori	72,90	0,00	0,00	0,00	0,00	72,90	72,90	25,60	35,00	41,76	5,57	0,00	0,00	0,00
SSOT07 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 7	Funzionalità	74,65	0,00	0,00	19,90	0,00	94,60	94,60	79,30	83,80	15,30	0,00	0,00	0,00	0,00
SSOT08 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 8	Collaudo	90,20	0,00	0,00	0,00	0,00	90,20	90,20	75,94	84,20	14,24	0,00	0,00	0,00	0,00
SSOT08-com - Adeguamento al tipo B (quattro corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia - Lavori di ricostruzione del Ponte sul Rio Enas lungo la viabilità comunale e bitumatura complanari	Progettazione Esecutiva	10,40	0,00	0,00	0,00	0,00	10,40	10,40	0,00	0,00	1,33	6,00	2,00	1,00	0,05
SSOT09 - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari Olbia. Lotto 9	Collaudo	18,40	18,70	0,00	0,00	0,00	37,10	37,10	32,80	88,40	4,33	0,00	0,00	0,00	0,00
SSOT-PA - Lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del Ponte sul Rio Padrongianus al km 311+660 della SS 125 Orientale Sarda.	Chiusura Intervento	0,00	2,90	0,00	0,00	0,00	2,90	2,90	2,90	74,70	0,74	0,00	0,00	0,00	0,00
SSOT-PMV - Adeguamento al tipo B (quattro corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia - Adeguamento e razionalizzazione degli impianti relativi a Pannelli a Messaggio Variabile (PMV), controllo elettronico della velocità e dotazione di telecamere TVCC sull'intera infrastruttura	Progettazione Esecutiva	5,40	0,00	0,00	0,00	0,00	5,40	5,40	0,00	0,00	0	1,10	3,50	0,48	0,20
SSOT-pr - Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari-Olbia. Spese per attività di progettazione per appalto integrato.	Verifiche e controlli	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	4,00	4,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		727,45	21,60	21,60	105,00	0,00	875,70	624,56	473,87	57,45	134,58	123,32	91,69	1,48	0,25

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 realizzato[6]: **€ 6.051.202,08**;
- Percentuale di avanzamento iniziale[7]: **0,65%**.

Al 31 dicembre 2018, il costo totale realizzato[8] dal CIS risulta pari a **€ 473,87 milioni di euro,** L'avanzamento della spesa è del **57,46%**[9] e gli interventi sono n.**14**[10].

Rispetto alle previsioni contrattuali che al 2018 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.

Relativamente alla fase procedurale degli interventi del CIS al 31/12/2018, si rileva in sintesi la seguente situazione:

Fase procedurale al 31/12/2018

Fase procedurale attuale	Numero Interventi
Esecuzione Lavori	4
Funzionalità/collaudo	6
Chiusura interventi	1
Verifiche e Controlli [11]	1
Progettazione esecutiva	2
Totale Interventi	**14**

[6] In termini di spesa realizzata antecedentemente alla firma del contratto. Fonte: "Schede Intervento" Allegato 3 al contratto.
[7] 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).
[8] Fonte: dati SGP al monitoraggio del 31/12/2018.
[9] La percentuale di avanzamento della spesa è data dal rapporto tra il Costo realizzato e il Costo attività finanziata.
[10] Si tiene conto delle due nuove opere finanziate con la riprogrammazione di economie di gara dei Lotti 2,3 e 4 nel corso del Comitato di Coordinamento del 20 luglio 2017:

- Opere di completamento del Lotto 8" (10,380 milioni di euro)
- Adeguamento e razionalizzazione degli impianti relativi ai pannelli a messaggio variabile, controllo elettronico della velocità e videosorveglianza del traffico" (5,375 milioni di euro), .

Nel corso del 2018 il Comitato di Attuazione e Sorveglianza, attraverso le due sedute dell' 8/5/2018 e del 17/7/2018 ha:

- Approvato la proposta del R.U.C. di rimodulazione del quadro finanziario degli interventi di cui all'Allegato 1 del CIS e il rilascio delle economie
- Approvato la relazione annuale del RUC;
- Approvato la proposta di rimodulazione del quadro economico del lotto 1, senza modifica del finanziamento.

Lo stato di attuazione degli interventi al 31/12/2018 risulta il seguente:

- sono stati conclusi i lavori dell'intervento del ponte sul rio Padrongianus e nei lotti 0, 1, 3, 7, 8 e 9, sono in corso di esecuzione i lavori nel lotto 2, 5 e 6;
- i lavori del lotto 4 sono sospesi in seguito alla rescissione del contratto d'appalto da parte del Soggetto Attuatore;

La progettazione dei due nuovi interventi inseriti nel CIS è in corso di svolgimento.

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 23/05/2019 e trasmessa con nota n.18051 del 4/6/2019.

6. Considerazioni conclusive

A distanza di circa sei anni dalla sottoscrizione del CIS per la realizzazione dell'itinerario stradale "Sassari - Olbia" e, all'esito delle attività di monitoraggio e del confronto periodico intercorso con il Responsabile Unico del Contratto ed i Referenti Unici di Parte nell'ambito delle riunioni del Comitato di Attuazione e Sorveglianza, corre l'obbligo di effettuare alcune considerazioni.

Rispetto alle previsioni alla stipula, continua ad esserci una situazione di ritardo generalizzato, sia nella tempistica di realizzazione delle opere, sia nell'avanzamento della spesa.

All'atto della sottoscrizione del CIS la realizzazione di tutte le opere era prevista entro il 2017; allo stato attuale, previsioni più realistiche posticipano questa data al 2022.

Tali ritardi che in parte sono dovuti alle "interferenze di soggetti terzi", riguardano sostanzialmente i lotti 2,5,6,4 e sono stati oggetto di un confronto tra RUC e ANAS che, all'esito del contraddittorio, ha condotto lo scorso anno a sanzionare il Soggetto Attuatore per un ritardo di 6 mesi ad esso imputabile, relativo ai

tempi della progettazione esecutiva del Lotto 4, per il quale nel corso del 2018 vi è anche stata una risoluzione contrattuale.

Si rileva che ad oggi la procedura per l'aggiornamento dei cronoprogrammi (Allegato 3) conseguente alle decisioni del Comitato di Coordinamento non si è ancora conclusa.

La relazione del NUVEC, aggiornata ad agosto 2019 (*cfr allegato)* evidenzia la presenza di economie potenziali per ulteriori 61,9 milioni di euro oltre alle economie "dichiarate" in monitoraggio pari a 51,2 milioni di euro. Le economie complessive ammonterebbero quindi a 113,1 milioni di euro. In un'ottica di smobilizzo delle risorse e di accelerazione della spesa, si invita il RUC ad avviare un approfondimento sull'effettiva sussistenza ed entità delle economie.

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. 18051del 4/6/2019 prot. ALCT 15931 del 10/10/2019.*
2. *Relazione del NUVEC "Analisi dello Stato di esecuzione del contratto al 31/08/2019"*