

Allegato 2 – Relazioni tecniche

Contratto Istituzionale di Sviluppo S.S. Sassari – Olbia

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 0

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 1

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 2

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 3

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 4

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 5

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 6

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 7

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 8

Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia. Lotto 9

Lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del Ponte sul Rio Padrongianus al km 311+860 della SS 125 “Orientale Sarda”.

Spese per attività di progettazione per appalto integrato. Adeguamento al tipo “B” (4 corsie) dell’itinerario Sassari – Olbia.

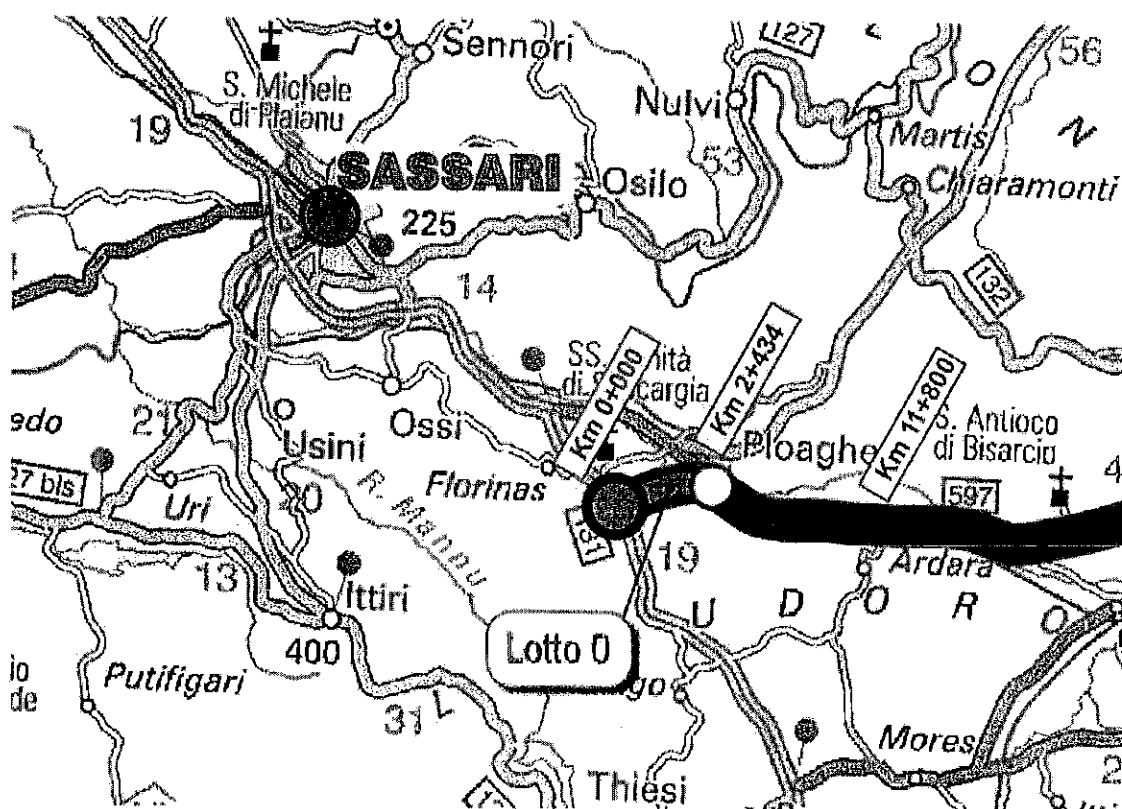
**Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia
Lotto 0**

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.



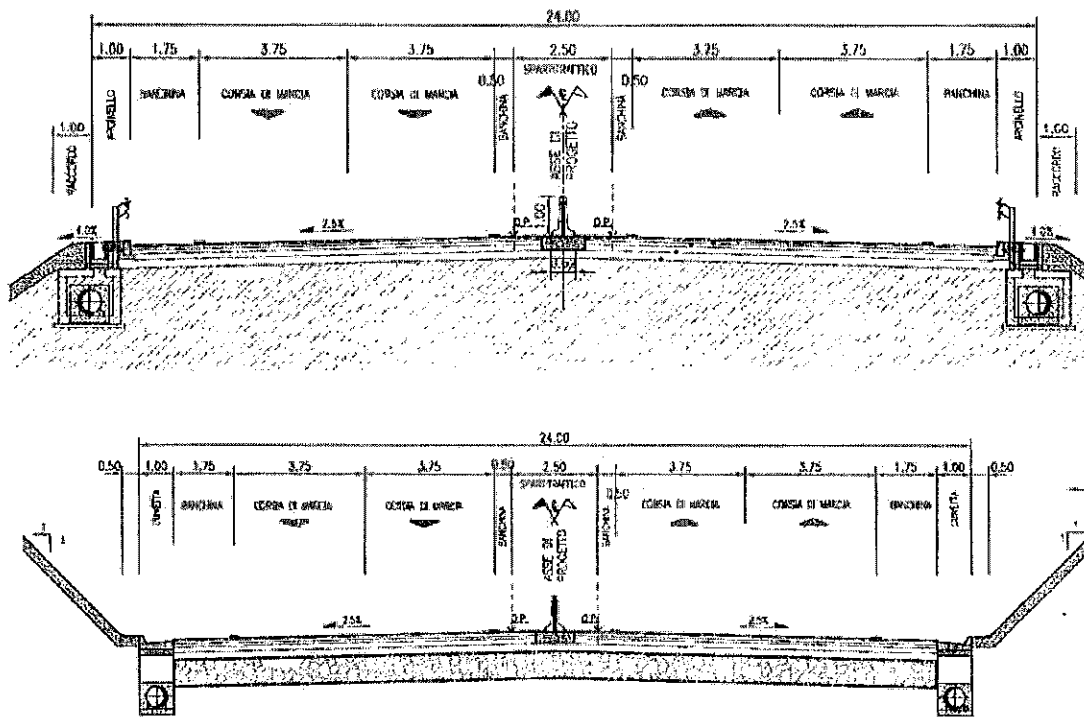
L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

Il tracciato del "lotto 0" ha una lunghezza di circa 2,434 km, inizia in corrispondenza dell'intersezione con la SS 131 Carlo Felice al km 192+700 e termina in corrispondenza dell'inizio del successivo Lotto 1, a seguito intersezione con l'esistente SS 597 prevedendo inoltre

l'adeguamento di circa 2 km dell'esistente SS 131, per consentire la realizzazione del relativo svincolo.

L'opera ricade nei Comuni di Codrongianus e Ploaghe, nella Provincia di Sassari.

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- due cavalcavia a campata unica in corrispondenza degli svincoli SS 131 e SS 597;
- due sottopassi scatolari.

Per garantire la continuità di esercizio della viabilità locale interferita in direzione Nord/Sud sono state previste opere di attraversamento della viabilità di progetto. La continuità lungo l'asse Est/Ovest della rete stradale esistente è garantita mediante la realizzazione di viabilità complanari in dx e sx alla bretella di collegamento tra la SS. 131 e l'esistente SS. 597; anche per il tratto di SS. 131 di circa 2 km oggetto di adeguamento è stata prevista la realizzazione di viabilità complanari da ambedue i lati.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.

RA

- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 2,434 di nuova strada statale
- n° 2 svincoli a trombetta (SS 131 al km 0+000) e (SS 597 al km 2+040)

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale..

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo Lotto 0.

RB

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	intera tratta	Lotto D
Infrastruttura					
ANAS	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della sicurezza di circolazione	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari-Olbia 75 min)	minuti	16	1
		Variazione della velocità massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)	km/h	110	110
		Variazione della capacità potenziale Attuale 15.000 veicoli / giorno su SS 131 e 7100 veicoli / giorno su SS 597.	veicoli/giorno	23.000	23.000
		Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21	2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
- Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 01.03.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri con alcune prescrizioni; nello specifico,

il Genio Civile di Sassari pur rilasciando parere di massima favorevole, manifestava la necessità di verificare con i progettisti alcuni dettagli del progetto di riordino idraulico;

il Ministero per i Beni e le attività culturali e per le soprintendenze per i beni Archeologici e BAPSAE manifestando le problematiche inerenti importanti sui archeologici insistenti sull'area individuata per la costruzione dell'opera, pur esprimendo parere favorevole, rimandava ad una successiva fase, da intendersi chiusa al momento della completa definizione della mappatura delle presenze archeologiche dell'area interessata dal progetto, invio di un parere più articolato contenente tutte le prescrizioni ritenute necessarie.

- Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 245/12 del 05/05/2011 e la relativa retifica n 262/14 del 12/05/2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 01/03/2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
- In relazione al parere del Genio Civile sono stati trasmessi, con nota prot. 18468-P del 05/05/2011, ulteriori elaborati relativi alle opere idrauliche affinché il Genio stesso possa esprimere il nulla osta di competenza.
- Bando di gara Determina ANAS n° 120398 del 06.09.2011

- **Attività procedurali in corso:**

Il 06.06.2012 è avvenuta l'efficacia dell'aggiudicazione alla Ditta Appaltatrice.

In data 12.06.2012 si è proceduto alla consegna delle attività di progettazione che avranno una durata di 210 giorni. In data 31.10.2012 è stato emesso l'O.d.S. per la redazione del progetto esecutivo. Le attività propedeutiche e l'approvazione del progetto esecutivo terminerà entro il mese di agosto 2013.

- **Criticità da superare:**

Al momento non ci sono criticità da superare

b. Attività da intraprendere

In data 12.06.2012 sono state iniziate tutte quelle attività propedeutiche all'avvio dei lavori quali:

- Acquisizione Aree
- Bonifica Ordigni Bellici
- Esecuzione degli Scavi Archeologici
- Risoluzione Interferenze
- Redazione documenti per ottemperanza e progetto esecutivo fino all'approvazione
- Esecuzione monitoraggio ambientale ante operam

Una volta approvato il progetto esecutivo si procederà alla consegna dei lavori.

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 era stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, era stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo netto Euro 49.600.000,00

Quadro economico post gara approvato con ordinanza n. 383/41 del 21/5/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		28.680.300,04	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		3.539.233,38	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva al netto del ribasso d'asta		1.343.299,89	
a4	Totale lavori	a1+a2+a3	33.562.833,31	33.562.833,31
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		1.600.000,00	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		150.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		100.000,00	
b4	Imprevisti	15% a4	5.034.425,00	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		2.110.910,23	
b6	Spese per onorari collaudatori		221.475,55	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% (a1+a2)	48.393,74	
b8	Spese per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	Spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06		120.000,00	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% (a1+a2)	418.853,93	
b12	Monitoraggio post operam		43.122,10	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		18.194,77	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari – art. 240 D.Lgs 163/2006	3% a4	1.006.885,00	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		490.656,72	
b16	Totale Somme a Disposizione		11.527.917,04	11.527.917,04
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.			
		10% a4+b16		4.509.075,04
	arrotondamento			174,61
	Totale Importo Investimento			49.600.000,00

Ad oggi è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'Appaltatore.

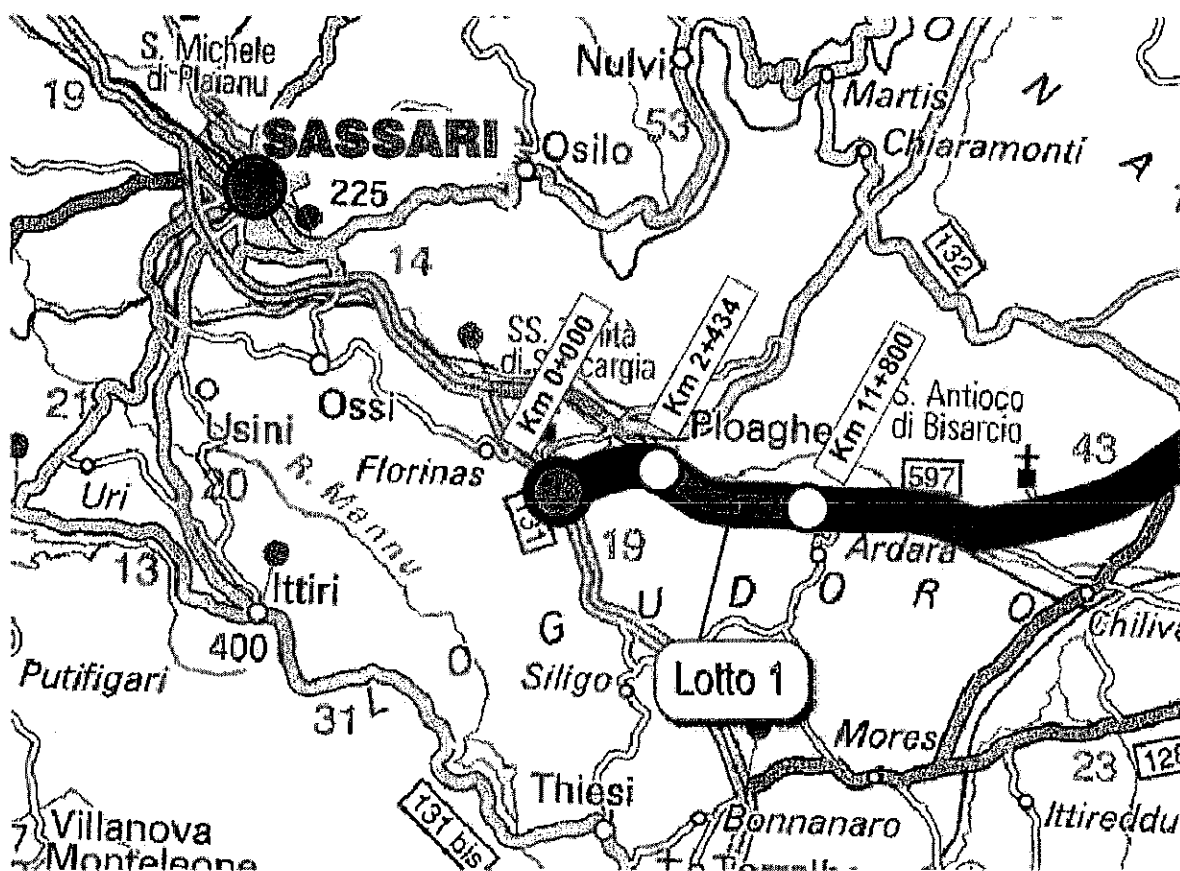
**Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia
Lotto 1**

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

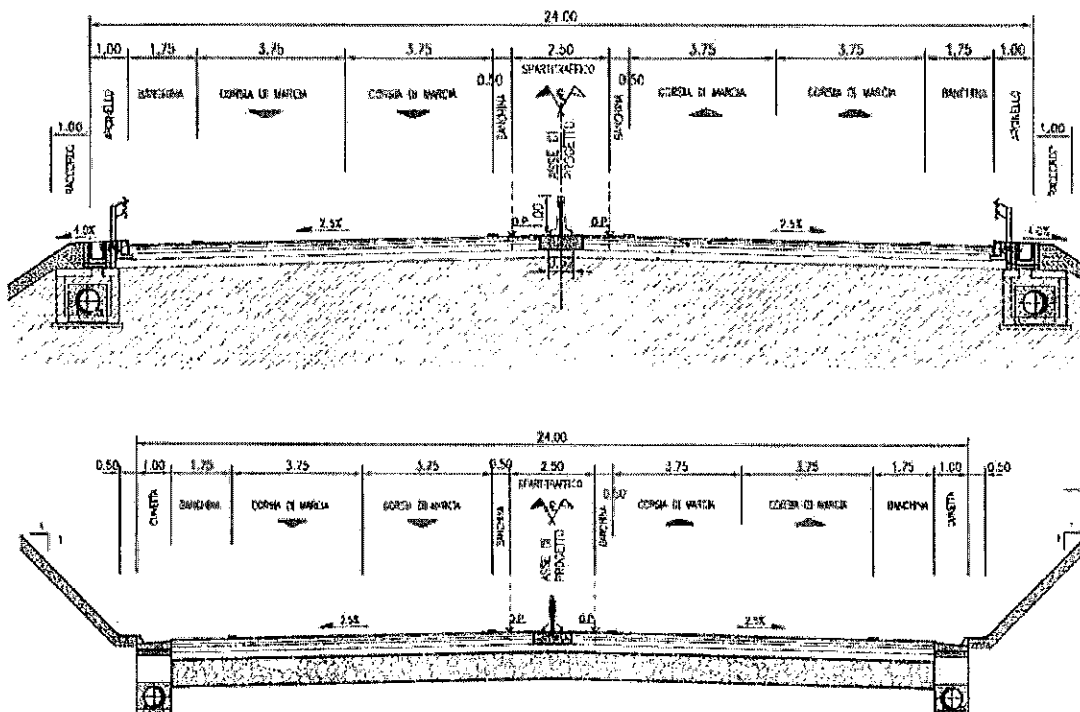
Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.



L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

Il tracciato del lotto 1 ha una lunghezza di circa 9,365 km., inizia in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 0 e termina 100 m. oltre la punta dell'ago della corsia di immissione lato Olbia del nuovo svincolo di Ardara.

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- tre cavalcavia;
- un cavalcaviaferrovia.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 9,365 di nuova strada statale
- n° 1 svincolo (Ardara)
- n° 1 inversione di marcia

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari – Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari – Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari – Olbia e al singolo lotto 1.

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Intera tratta	Lotto 1
<i>Infrastruttura</i>					
ANAS	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della sicurezza di	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari-Olbia 75 min)	minuti	16	2
		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	110	110

circolazione	(Velocità attuale 80 Km/h)		
	Variazione della capacità potenziale	veicoli/giorno	23.000
	Attuale 7.000 veicoli / giorno		23.000
	Aumento sicurezza Intersezioni stradali	cadauno	21
			2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
 - Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 01.03.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri con alcune prescrizioni; nello specifico,
 - il Genio Civile di Sassari pur rilasciando parere di massima favorevole, manifestava la necessità di verificare con i progettisti alcuni dettagli del progetto di riordino idraulico;
 - il Ministero per i Beni e le attività culturali e per le soprintendenze per i beni Archeologici e BAPSAE manifestando le problematiche inerenti importanti sui archeologici insistenti sull'area individuata per la costruzione dell'opera, pur esprimendo parere favorevole, rimandava ad una successiva fase, da intendersi chiusa al momento della completa definizione della mappatura delle presenze archeologiche dell'area interessata dal progetto, invio di un parere più articolato contenente tutte le prescrizioni ritenute necessarie.

- Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 245/12 del 05/05/2011 e la relativa rettifica n 262/14 del 12/05/2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 01/03/2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
- In relazione al parere del Genio Civile sono stati trasmessi, con nota prot. 18468-P del 05/05/2011, ulteriori elaborati relativi alle opere idrauliche affinché il Genio stesso possa esprimere il nulla osta di competenza.
- Bando di gara Determina ANAS n° 102881 del 19.07.2011

- **Attività procedurali in corso:**

Il 22.05.2012 è avvenuta l'efficacia dell'aggiudicazione alla Ditta Appaltatrice.
 In data 30.05.2012 si è proceduto alla consegna delle attività di progettazione che avranno una durata di 210 giorni.
 In data 31.10.2012 è stato emesso l'O.d.S. per la redazione del progetto esecutivo.
 Le attività propedeutiche e l'approvazione del progetto esecutivo terminerà a metà mese di agosto 2013.

- **Criticità da superare:**
 Al momento non ci sono criticità da superare.

b. Attività da intraprendere

In data 30.05.2012 sono iniziate tutte quelle attività propedeutiche all'avvio dei lavori quali:

- Acquisizione Aree
- Bonifica Ordigni Bellici
- Esecuzione degli Scavi Archeologici
- Risoluzione Interferenze
- Redazione documenti per ottemperanza e progetto esecutivo fino all'approvazione
- Esecuzione monitoraggio ambientale ante operam

Si prevede di iniziare i lavori per la fine del mese di agosto 2013

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 era stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, era stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

V.R.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo netto Euro 77.710.000,00

Quadro economico post gara approvato con ordinanza n. 355/34 del 15/5/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		44.697.220,57	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		5.457.216,04	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva al netto del ribasso d'asta		1.484.362,77	
a4	Totale lavori	a1+a2	51.638.799,38	51.638.799,38
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		4.568.291,60	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	15%	7.745.819,91	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		3.140.505,18	
b6	Spese per onorari collaudatori		358.817,80	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% (a1+a2)	75.331,96	
b8	Spese per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	Spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06		180.000,00	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% (a1+a2)	652.007,68	
b12	Monitoraggio post operam		93.037,77	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		27.165,99	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari - art. 240 D.Lgs 163/2006	3%	1.549.163,98	
b15	Totale Somme a Disposizione		19.005.141,87	19.005.141,87
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.			
		10% a4+b15		7.064.394,12
	arrotondamento			1.664,63
	Totale Importo Investimento			77.710.000,00

Ad oggi è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'Appaltatore.

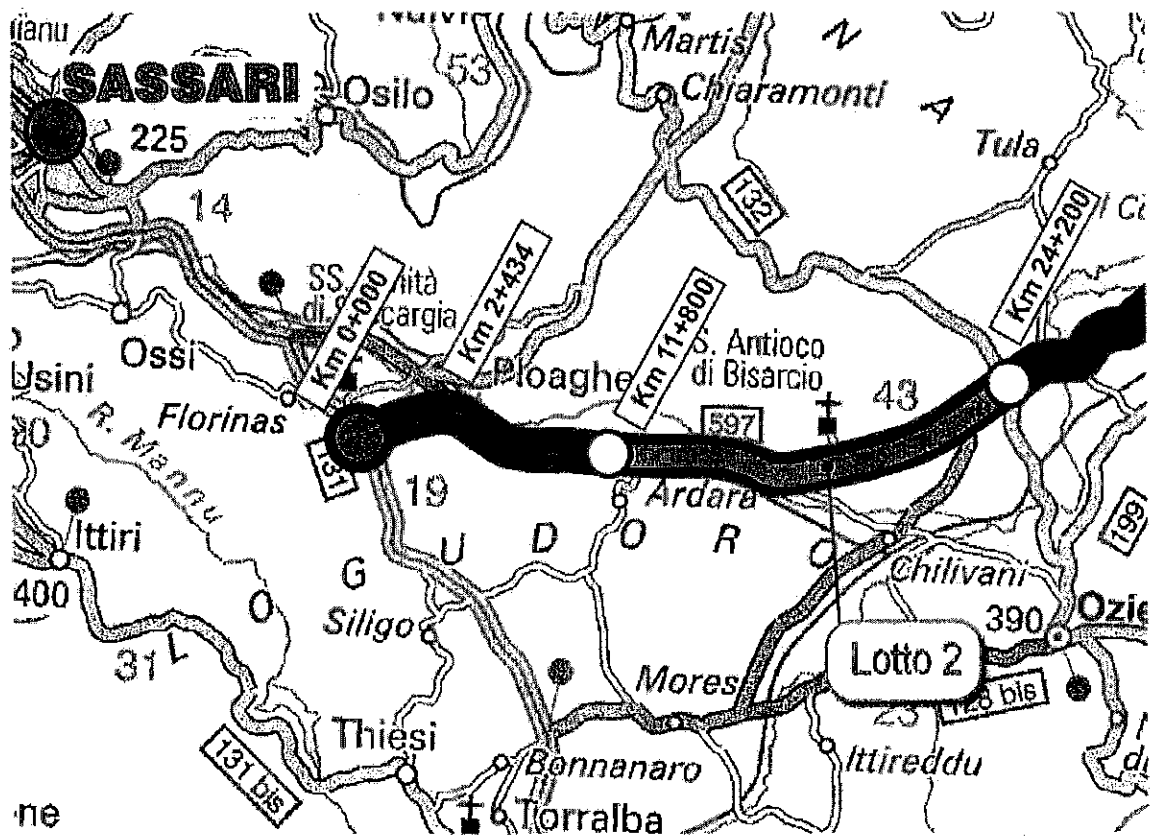
**Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia
Lotto 2**

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.

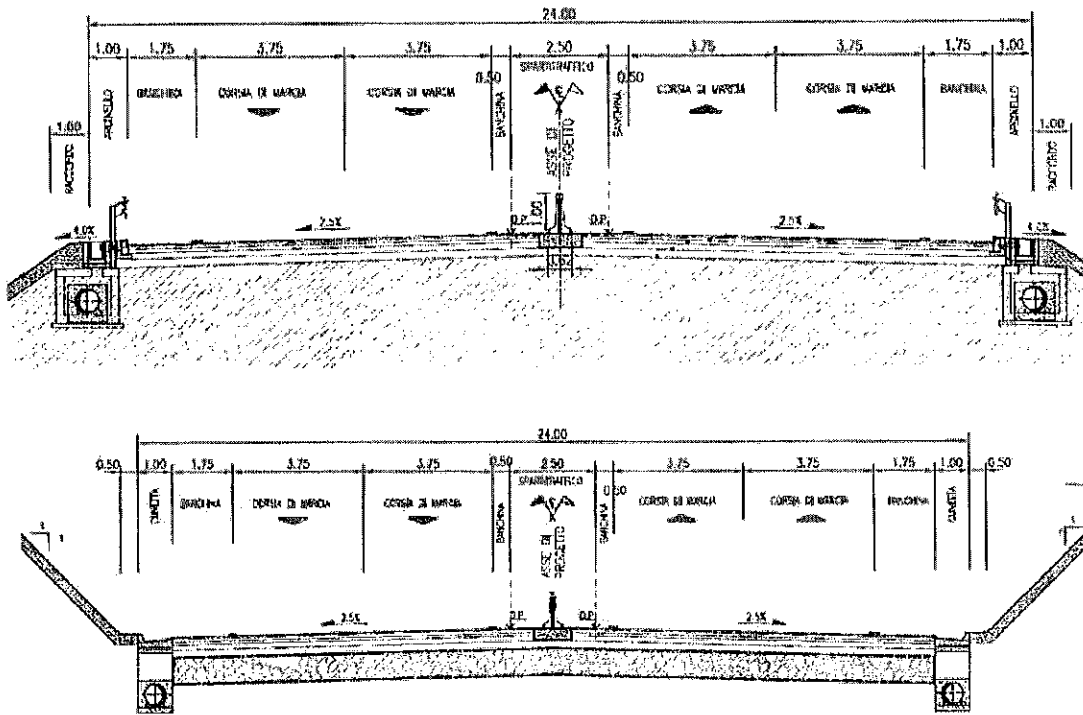


L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

RR

Il tracciato del lotto 2 ha una lunghezza di circa 12,400 km. inizia al km 11+800 in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 1 dopo il nuovo svincolo di Ardara, e termina al km 24+200 prima del nuovo svincolo di Martis.

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- N° 2 cavalcavia a campata unica;
- N° 2 viadotti e N° 2 ponti sulla viabilità principale oltre a n° 3 ponti su quella di servizio; le luci sono da ml 35,5 e ml 41,5. Gli impalcati sono del tipo calcestruzzo-acciaio.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel

RPB

progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 12,400 di nuova strada statale
- n° 1 svincolo, di Sant'Antioco di Bisarcio (Ozieri) al km 17+384
- n° 1 svincolo di Chilivani al km 22+124
- n° 1 attraversamento della SS 597 al km 19+883.

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale..

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo lotto 2.

INDICATORI DI RISULTATO

Referente Indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Intera tratta	Lotto 2
	<i>Infrastruttura</i>				
	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari- Olbia 75 min)	minuti	16	2,5
ANAS		Variazione della velocità	km/h	110	110

sicurezza di circolazione	massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)			
	Variazione della capacità potenziale Attuale 5.100 veicoli / giorno	veicoli/giorno	23.000	23.000
	Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21	2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. _____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
 - Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 19.07.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri;
 - Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 492/41 del 10.08.2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 19.07.2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare in argomento ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
 - In data 31.07.2012 è pervenuta l'esclusione dalla VIA per il Lotto 2 che esaurisce le criticità che erano ostative all'appalto del medesimo lotto.
 - Con Ordinanza n° 906/88 del 20/11/2012 il Commissario Delegato ha approvato il progetto in linea tecnica.

- Con Ordinanza n° 953/91 del 5/12/2012 il Commissario Delegato ha disposto il finanziamento dell'opera.
- Effettuata Pubblicazione del bando di gara sulla G.U. in data 24.12.2012.
- Inviata la lettera di invito ai concorrenti in data 07.02.2013.

- Attività procedurali in corso:
Espletamento della gara d'appalto.
- Criticità da superare:
Al momento non ci sono criticità da superare

b. Attività da intraprendere
Ultimazione della gara di appalto.

Cronoprogramma generale
Vedi cronoprogramma
Vedi scheda intervento.

c. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo lordo

Euro

151.770.000,00

Quadro economico per appalto approvato con ordinanza n. 906/88 del 20/11/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori a base di Appalto			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura		95.094.605,15	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso	7,50%	7.132.095,39	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva	3%	2.852.838,15	
a4	Totale lavori più servizi	a1+a2+a3	106.079.538,69	106.079.538,69
a5	a detrarre Oneri relativi alla Sicurezza non soggetti a ribasso		7.132.095,39	
a6	Importo lavori soggetto a ribasso	a4-a5	97.947.443,30	
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		5.386.788,00	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	10%	10.507.953,87	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		10.257.526,28	
b6	Spese per onorari collaudatori		499.500,00	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% a1+a2	153.544,50	
b8	per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06	0,10%	105.079,54	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% a1+a2	1.328.947,11	
b12	Monitoraggio post operam		222.925,46	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		32.924,96	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari - art. 240 D.Lgs 163/2006	3%	3.152.386,16	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		630.477,23	
b16	Totale Somme a Disposizione		32.893.053,11	32.893.053,11
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 5, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10%		13.797.259,18
	Totale Importo Investimento			151.770.000,00

Ad oggi è in corso la gara d'appalto

Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia
Lotto 3

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

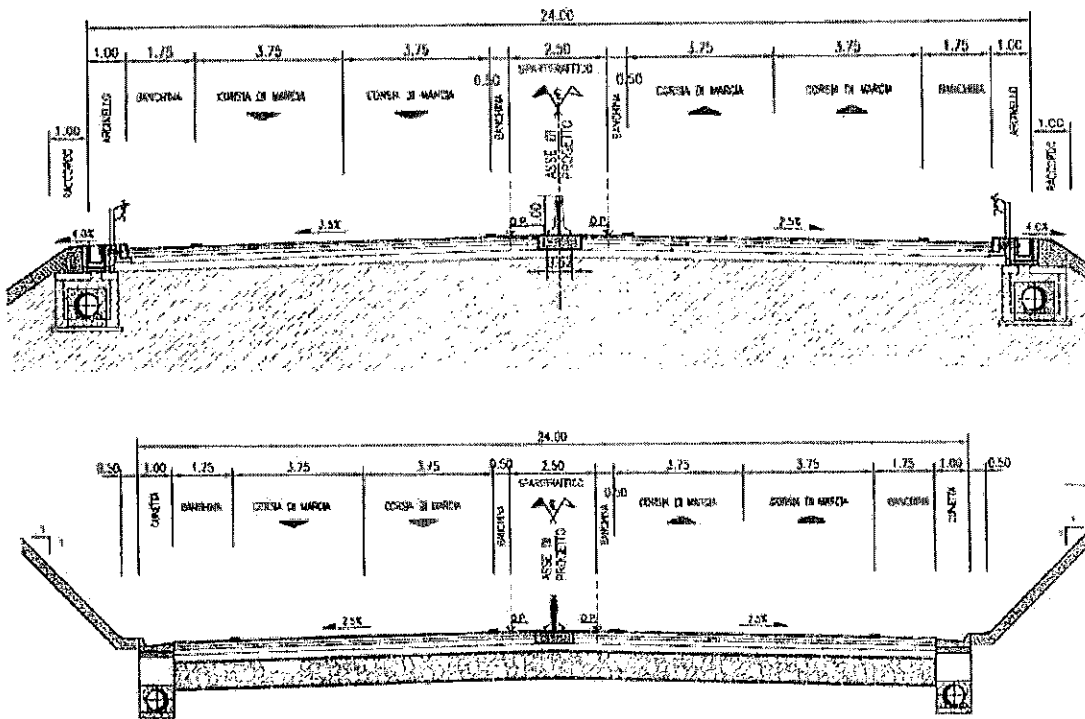
Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.



L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

Il tracciato del lotto 3 ha una lunghezza di circa 11,900 km. inizia al km 24+200 in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 2 incluso il nuovo svincolo di Martis (24+537) e termina al km 36+100 prima del nuovo svincolo di Oschiri (km 36+859).

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- N° 6 cavalcavia a campata unica;
- N° 7 ponti sulla viabilità principale e n° 3 ponti su quella di servizio; le luci sono da ml 15,0 e ml 41,5. Gli impalcati per le campate ml 36,5/41,5 sono del tipo calcestruzzo-acciaio.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm, e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

RR

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 12,900 di nuova strada statale
- n° 1 svincolo, di Martis al km 24+537
- n° 1 svincolo di Tula al km 26+064
- n° 1 svincolo n° 6 al km 31+383
- n° 1 svincolo n° 6° al km 34+324
- n° 2 collegamenti per la viabilità secondaria della SS 597 ai km 27+355 e 30+523.

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale..

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo lotto 3.

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	intera tratta	Lotto 3
	<i>Infrastruttura</i>				
	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari- Olbia 75 min)	minuti	16	2,5
ANAS		Variazione della velocità	km/h	110	110

sicurezza di circolazione	massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)			
	Variazione della capacità potenziale	veicoli/giorno	23.000	23.000
	Attuale 5.100 veicoli / giorno			
	Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21	4

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. _____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
 - Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 19.07.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri;
 - Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 492/41 del 10.08.2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 19.07.2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare in argomento ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
 - espresso parere favorevole dal Comitato Tecnico Scientifico in data 08.11.2011.
 - In data 17.08.2012 il Commissario Delegato ha trasmesso l'Ordinanza di approvazione del progetto ed ha autorizzato l'indizione dell'appalto dell'opera. Con nota del

04.09.2012 il Commissario Delegato ha fornito integrazioni sulla copertura economica del lotto.

- Pubblicazione del bando di gara sulla G.U. in data 21.09.2012.
- Inviata la lettera di invito ai concorrenti in data 25.10.2012.
- Presentate le offerte entro il 12.12.2012.
- In corso verifica dei progetti da parte della Commissione di gara.

- Attività procedurali in corso:
Espletamento della gara d'appalto.

- Criticità da superare:
Nessuna criticità.

b. Attività da intraprendere

Ultimazione della gara di appalto.

Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

c. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del ____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo lordo

Euro

173.850.000,00

Quadro economico per appalto approvato con ordinanza n. 623/67 del 17/8/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori a base di Appalto			
a1	Sommario i Lavori a Corpo e a Misura		106.663.303,81	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso	7,50%	7.999.747,79	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva	3%	3.199.899,11	
a4	Totale lavori più servizi	a1+a2+a3	117.862.950,71	117.862.950,71
a5	a detrarre Oneri relativi alla Sicurezza non soggetti a ribasso		7.999.747,79	
a6	Importo lavori soggetto a ribasso	a4-a5	109.863.202,92	
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		5.983.424,70	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	10%	11.786.295,07	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		14.644.444,44	
b6	Spese per onorari collaudatori		618.784,07	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% a1+a2	172.223,90	
b8	per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06	0,10%	117.862,95	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% a1+a2	1.490.619,67	
b12	Monitoraggio post operam		471.827,97	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		38.954,84	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari -- art. 240 D.Lgs 163/2006	3%	3.535.888,52	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		707.177,70	
b16	Totale Somme a Disposizione		40.182.503,83	40.182.503,83
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 5, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10%		15.804.545,45
	Totale Importo Investimento			173.850.000,00

Ad oggi è in corso la gara d'appalto

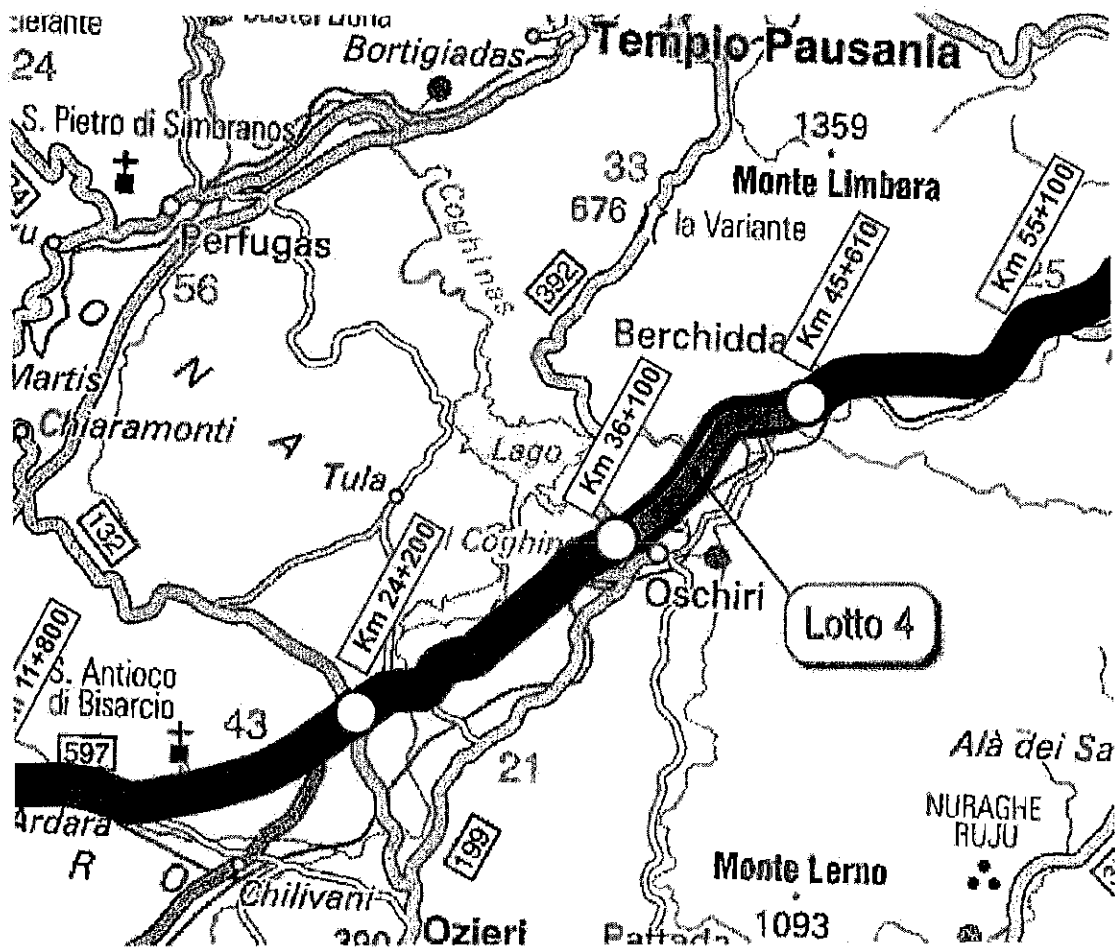
Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia
Lotto 4

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.

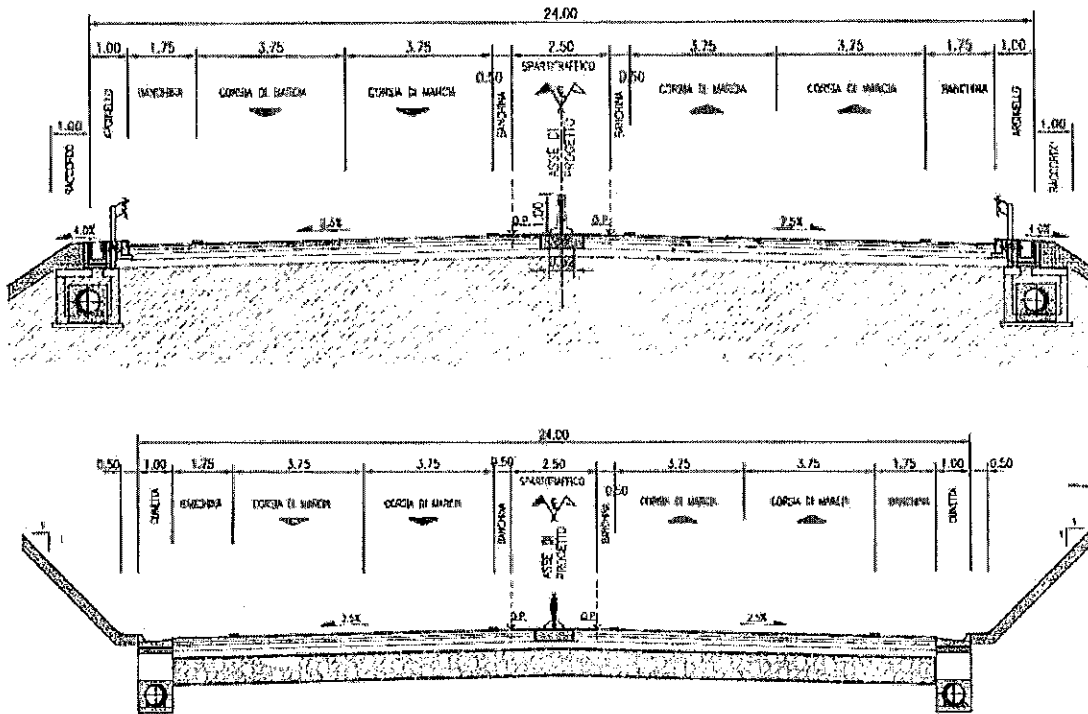


L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

Handwritten signature

Il tracciato del lotto 4 ha una lunghezza di circa 9,510 km, inizia al km 36+100 in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 3 incluso lo svincolo di Oschiri (36+859) e termina al km 45+610 dopo lo svincolo di Berchidda (km 44+893).

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- N° 3 cavalcavia a campata unica;
- N° 4 ponti sulla viabilità principale e n° 2 ponti su quella di servizio; le luci sono da ml 36,5 e ml 41,5. Gli impalcati sono del tipo calcestruzzo-acciaio.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel

progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 9,510 di nuova strada statale
- n° 1 svincolo, di Oschiri al km 36+859
- n° 1 svincolo di Berchidda al km 44+893,50
- n° 2 collegamenti tra la viabilità secondaria lato nord e lato sud (km 37+464 e km 40+804).

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari – Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari – Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale..

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari – Olbia e al singolo lotto 4.

INDICATORI DI RISULTATO

Referente Indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	intera tratta	Lotto 4
	<i>Infrastruttura</i>				
	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della sicurezza di	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari- Olbia 75 min)	minuti	16	2
ANAS		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	110	110

circolazione	(Velocità attuale 80 Km/h)		
	Variazione della capacità potenziale	veicoli/giorno	23.000
Attuale 7.000 veicoli / giorno			
Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21	2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

- Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
- A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
- I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
- Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

Pareri già ottenuti:

- Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
- Conferenza dei Servizi effettuata in data 19.07.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri;
- Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 492/41 del 10.08.2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 19.07.2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare in argomento ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
- espresso parere favorevole dal Comitato Tecnico Scientifico in data 08.11.2011.
- Emessa dal Commissario Delegato Ordinanza n° 803/83 in data 16.10.2012 di approvazione e appalto dell'intervento.
- Il bando di gara è stato pubblicato sulla G.U. in data 05.11.2012.
- Trasmessa lettera d'invito alle imprese partecipanti alla gara in data 18.12.2012.

- Presentate le offerte da parte delle ditte entro il 12.02.2013.
- In corso verifica dei progetti da parte della Commissione di gara.

- Attività procedurali in corso:
Espletamento della gara d'appalto
- Criticità da superare:
Nessuna criticità.

- b. Attività da intraprendere
Ultimazione della gara di appalto.

Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

- c. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. _____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex DPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo lordo

Euro

116.000.000,00

Quadro economico per appalto approvato con ordinanza n. 803/83 del 16/10/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori a base di Appalto			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura		78.914.083,18	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso	7,50%	5.918.556,24	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva	3%	2.367.422,50	
a4	Totale lavori più servizi	a1+a2+a3	87.200.061,92	87.200.061,92
a5	a detrarre Oneri relativi alla Sicurezza non soggetti a ribasso		5.918.556,24	
a6	Importo lavori soggetto a ribasso	a4-a5	81.281.505,68	
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		1.124.392,50	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	10%	8.720.006,19	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		2.437.780,11	
b6	Spese per onorari collaudatori		551.429,58	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% a1+a2	127.418,62	
b8	per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06	0,10%	87.200,06	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% a1+a2	1.102.824,31	
b12	Monitoraggio post operam		315.988,00	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		33.241,93	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari - art. 240 D.Lgs 163/2006	3%	2.616.001,86	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		523.200,37	
b16	Totale Somme a Disposizione		18.254.483,53	18.254.483,53
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 5, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10%		10.545.454,55
	Totale Importo Investimento			116.000.000,00

Ad oggi è in corso la gara d'appalto

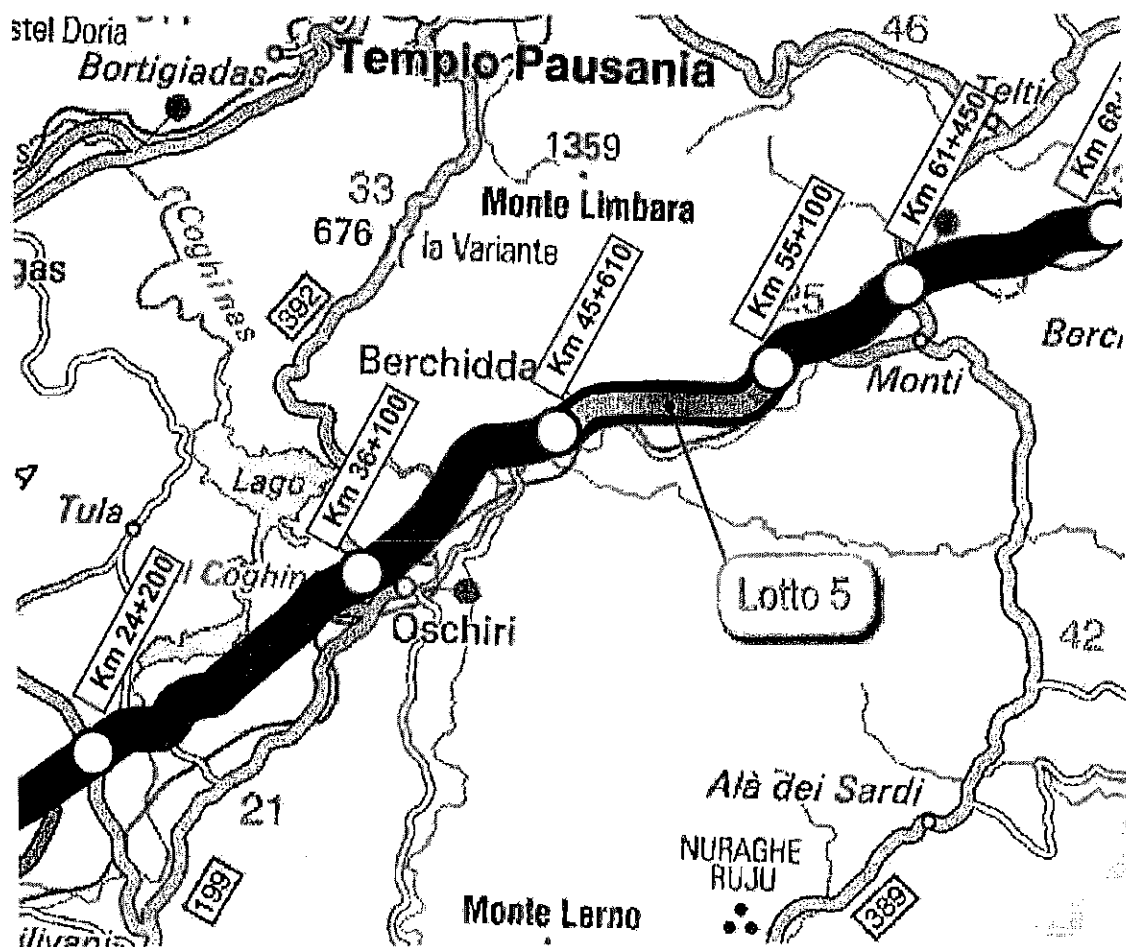
Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia
Lotto 5

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.

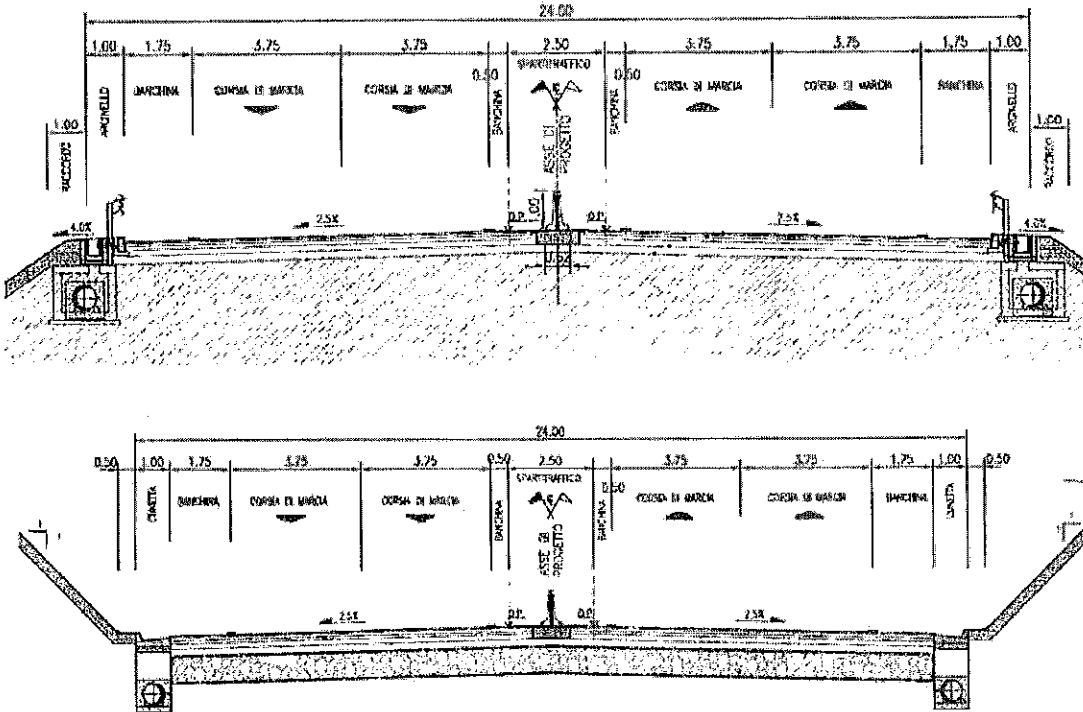


L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

DB

Il tracciato del lotto 5 ha una lunghezza di circa 9,440 km. inizia al km 46+610 in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 4 dopo lo svincolo di Berchidda (km 44+893) e termina al km 55+050 prima dello svincolo di Monti (km 56+300).

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- N° 1 viadotto a due campate da ml 41,5;
- N° 5 ponti ad una campata con luce da ml 15,0 a 41,5;
- N° 3 cavalcavia da ml 32,0 a 54,0.

Gli impalcati con luce superiore a 36,5 ml sono del tipo in "acciaio-calcestruzzo", quelle inferiori a travi prefabbricate in c.a.p.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

KA

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 9,440 di nuova strada statale
- n° 1 svincolo, Berchidda (semi quadrifoglio)
- n° 1 inversione di marcia al km 51+452

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto.

Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo lotto 5.

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	intera tratta	Lotto 5
<i>Infrastruttura</i>					
	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari-Olbia 75 min)	minuti	16	2

ANAS	della rete e della sicurezza di circolazione	Variazione della velocità massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)	km/h	110	110
		Variazione della capacità potenziale	veicoli/giorno	23.000	23.000
		Attuale 8.000 veicoli / giorno			
		Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21	2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. _____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
 - Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 04.08.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri;
 - Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 494/43 del 10.08.2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 04.08.2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare in argomento ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
 - Bando di gara Determina ANAS n° 57129 del 23.04.2012

- Attività procedurali in corso:

In data 30.05.2012 è stata trasmessa la lettera d'invito alle ditte partecipanti all'appalto.
In data 08.10.2012 l'ANAS ha disposto l'aggiudicazione definitiva dell'intervento a seguito di gara d'appalto.

In data 16.10.2012 il Commissario Delegato ha rimodulato il quadro economico a seguito dell'aggiudicazione definitiva.

In data 05.02.2013, dopo aver atteso l'esito di ricorsi al TAR presentati da altre imprese partecipanti alla gara, ANAS ha proceduto ad emettere l'efficacia dell'aggiudicazione.

- Criticità da superare:
Attendere la conclusione dei ricorsi presentati al TAR da due ATI partecipanti all'appalto.

b. Attività da intraprendere

Per la prima decade del mese di marzo 2013 è prevista l'inizio di tutte quelle attività propedeutiche all'avvio dei lavori quali:

- Acquisizione Aree
- Bonifica Ordigni Bellici
- Esecuzione degli Scavi Archeologici
- Risoluzione Interferenze
- Redazione documenti per ottemperanza e progetto esecutivo fino all'approvazione
- Esecuzione monitoraggio ambientale ante operam

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del ____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo lordo

Euro

59.992.000,00

Quadro economico post gara approvato con ordinanza n. 801/81 del 16/10/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		35.833.542,50	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		4.522.415,37	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva al netto del ribasso d'asta		1.266.276,31	
a4	Totale lavori	a1+a2+a3	41.622.234,18	41.622.234,18
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		1.040.820,00	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	15% a4	6.243.335,13	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		1.923.417,57	
b6	Spese per onorari collaudatori		390.047,49	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% (a1+a2)	60.614,65	
b8	Spese per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	Spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06		152.000,00	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% (a1+a2)	524.627,45	
b12	Monitoraggio post operam		290.044,49	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		26.706,49	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari - art. 240 D.Lgs 163/2006	3% a4	1.248.667,03	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		399.781,52	
b16	Totale Somme a Disposizione		12.915.061,81	12.915.061,81
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10% a4+b16		5.453.729,60
	arrotondamento			974,41
	Totale Importo Investimento			59.992.000,00

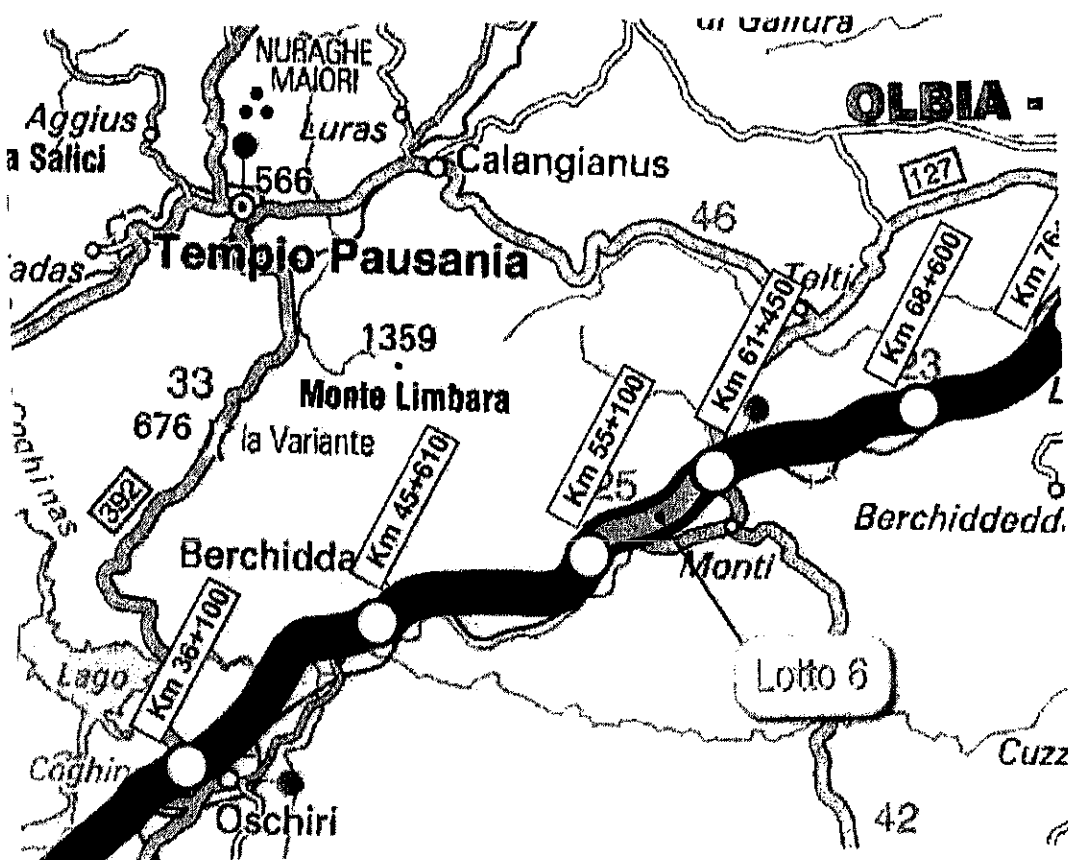
Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia
Lotto 6

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.

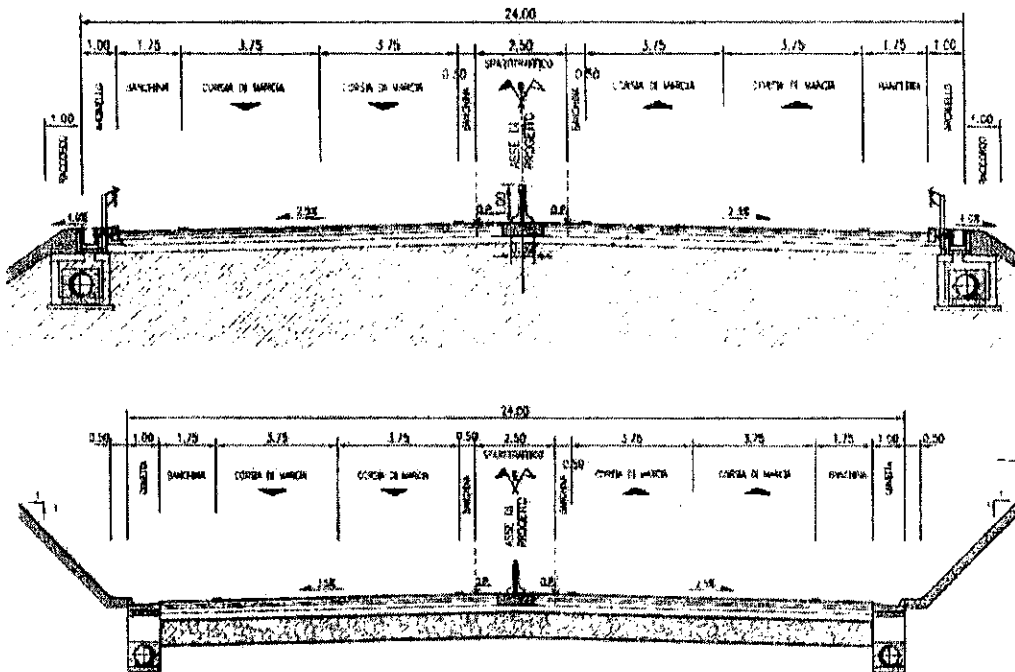


L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

RM

Il tracciato del lotto 6 ha una lunghezza di circa 6,400 km. inizia al km 55+050 in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 5 prima dello svincolo di Monti (km 56+300) e termina al km 61+450 dopo il secondo svincolo di Telti (km 60+900).

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- due cavalcaferrovia al km 55+600 e 56+020;
- due viadotti e quattro ponti sulla viabilità principale con luci variabili da ml 36,5 a 41,5.

Gli impalcati per le campate ml 36,5/41,5 sono del tipo calcestruzzo-acciaio.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel

Handwritten signature or initials.

progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 6,400 di nuova strada statale
- n° 2 svincoli, Monti (a trombetta) e Telti (semi quadrifoglio)
- n° 1 collegamento tra viabilità lato nord e lato sud al km 55+260

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo lotto 6.

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente Indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	intera tratta	Lotto 6
	<i>Infrastruttura</i>				
	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della sicurezza di	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari- Olbia 75 min)	minuti	16	1,5
ANAS		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	110	110

circolazione	(Velocità attuale 80 Km/h)			
	Variazione della capacità potenziale	veicoli/giorno	23.000	23.000
	Attuale 8.000 veicoli / giorno			
	Aumento sicurezza Intersezioni stradali	cadauno	21	2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Lo attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. _____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

Pareri già ottenuti:

- Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
- Conferenza dei Servizi effettuata in data 04.08.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri;
- Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 494/43 del 10.08.2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 04.08.2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare in argomento ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;

Bando di gara Determina ANAS n° 43869 del 30.03.2012

- Attività procedurali in corso:
In data 10.05.2012 è stata trasmessa la lettera d'invito alle ditte partecipanti all'appalto.

In data 08.10.2012 l'ANAS ha disposto l'aggiudicazione definitiva dell'intervento a seguito di gara d'appalto.

In data 16.10.2012 il Commissario Delegato ha rimodulato il quadro economico a seguito dell'aggiudicazione definitiva.

L'efficacia dell'aggiudicazione è attualmente sospesa, a seguito del ricorso presentato al TAR da parte di un'impresa partecipante alla gara di appalto.

- Criticità da superare:
Attendere la conclusione del ricorso presentato al TAR da un'impresa partecipante all'appalto.

b. Attività da intraprendere

Una volta concluso il contenzioso in atto per la gara, si procederà all'efficacia dell'aggiudicazione, alla stipula del contratto e alla consegna delle attività propedeutiche all'avvio dei lavori quali:

- Acquisizione Aree
- Bonifica Ordigni Bellici
- Esecuzione degli Scavi Archeologici
- Risoluzione Interferenze
- Redazione documenti per ottemperanza e progetto esecutivo fino all'approvazione
- Esecuzione monitoraggio ambientale ante operam

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo lordo

Euro

72.929.000,00

Quadro economico post gara approvato con ordinanza n. 802/82 del 18/10/2012

A)	Lavori			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		42.247.469,99	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		5.354.553,25	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva al netto del ribasso d'asta		1.820.548,11	
a4	Totale lavori	a1+a2+a3	49.422.571,35	49.422.571,35
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante.			
b1	Interferenze		859.743,50	
b2	Rilevi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	15% a4	7.413.385,70	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		4.387.396,90	
b6	Spese per onorari collaudatori		509.922,08	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% (a1+a2)	71.498,24	
b8	Spese per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	Spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06		180.000,00	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% (a1+a2)	618.826,30	
b12	Monitoraggio post operam		231.215,21	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		33.056,81	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari - art. 240 D.Lgs 163/2006	3% a4	1.482.677,14	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		473.342,51	
b16	Totale Somme a Disposizione		16.876.064,39	16.876.064,39
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10% a4+b16		6.629.863,57
	arrofondamento			500,68
	Totale Importo Investimento			72.929.000,00

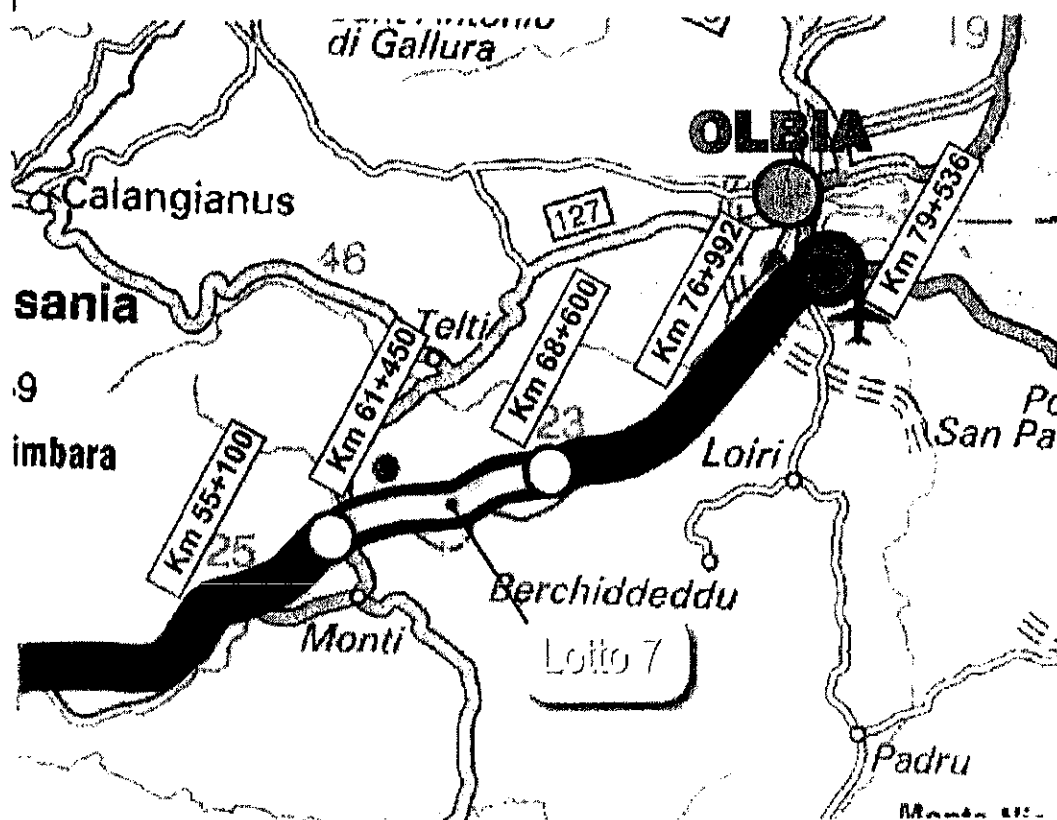
Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia
Lotto 7

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

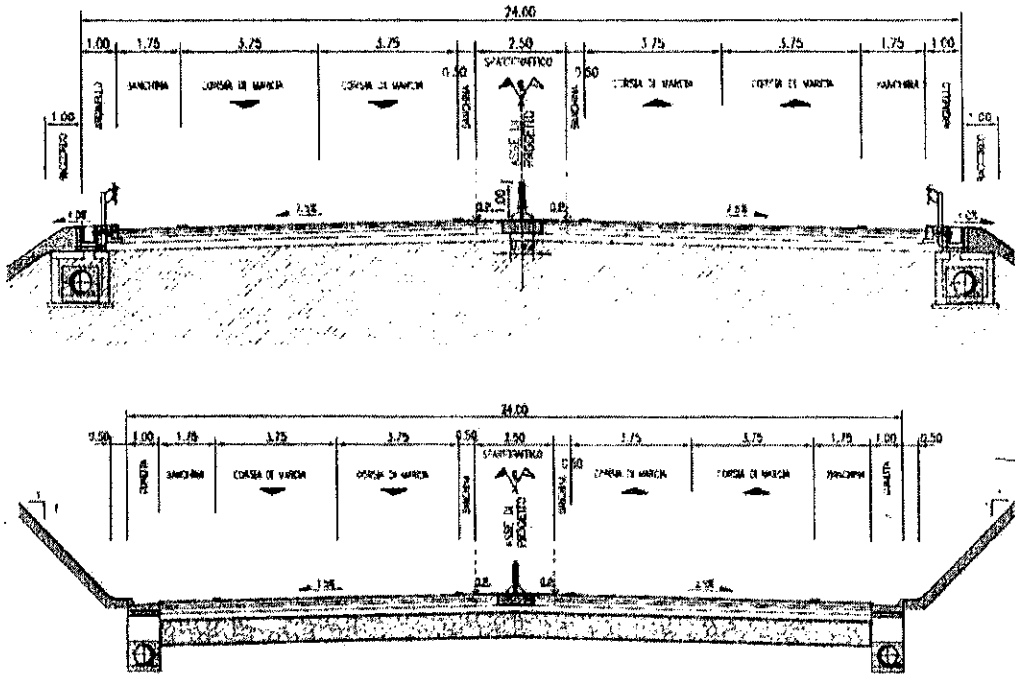
Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svineoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli



L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

Il tracciato del lotto 7 ha una lunghezza di circa 7,150 km, inizia al km 61+450 in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 6 dopo lo svincolo di Monti-Telti (km 60+900) e termina al km 68+600 dopo il secondo svincolo di Enas (km 68+100).

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- un cavalcaferrovia al km 61+914;
- due cavalcavia a campata unica;
- un sottopasso di svincolo;
- cinque viadotti a più campate di cui quattro sulla viabilità principale con luci da ml 41,5; Gli impalcati per le campate da ml 41,5 sono del tipo calcestruzzo-acciaio.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 7,150 di nuova strada statale
- n° 2 svincoli di Enas (uno a trombetta e uno a quadrifoglio)
- n° 1 collegamento tra viabilità lato nord e lato sud al km 66+929

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale..

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo lotto 7.

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Intera tratta	Lotto 7
	<i>Infrastruttura</i>				
	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari- Olbia 75 min)	minuti	16	1,5

ANAS	della rete e della sicurezza di circolazione	Variazione della velocità massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)	km/h	110	110
		Variazione della capacità potenziale	veicoli/giorno	23.000	23.000
		Attuale 8.000 veicoli / giorno			
		Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21	2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del ____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
 - Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 25.07.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri;
 - Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 493/42 del 10.08.2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 25.07.2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare in argomento ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
- Bando di gara Determina ANAS n° 18867 del 13.02.2012

- Attività procedurali in corso:

Handwritten signature/initials

In data 23.03.2012 è stata trasmessa la lettera d'invito alle ditte partecipanti all'appalto.
In data 03.08.2012 l'ANAS ha disposto l'aggiudicazione definitiva dell'intervento a seguito di gara d'appalto.

In data 17.08.2012 il Commissario Delegato ha rimodulato il quadro economico a seguito dell'aggiudicazione definitiva.

Il 28.09.2012 è avvenuta l'efficacia dell'aggiudicazione alla Ditta Appaltatrice.

In data 18.02.2013 si è proceduto alla consegna delle attività di progettazione che avranno una durata di 210 giorni

- Criticità da superare:
Nessuna criticità.

b. Attività da intraprendere

In data 18.02.2013 sono iniziate le attività propedeutiche all'avvio dei lavori quali:

- Acquisizione Aree
- Bonifica Ordigni Bellici
- Esecuzione degli Scavi Archeologici
- Risoluzione Interferenze
- Redazione documenti per ottemperanza e progetto esecutivo fino all'approvazione
- Esecuzione monitoraggio ambientale ante operam

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del ____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo netto Euro 94.570.000,00

Quadro economico post gara approvato con ordinanza n. 621/65 del 17/8/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		55.167.203,03	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		6.988.710,25	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva al netto del ribasso d'asta		1.677.290,46	
a4	Totale lavori	a1+a2+a3	63.833.203,74	63.833.203,74
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		3.931.247,10	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	15% a4	9.574.980,56	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		3.212.391,31	
b6	Spese per onorari collaudatori		716.110,89	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% (a1+a2)	93.358,18	
b8	Spese per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	Spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06		235.000,00	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% (a1+a2)	808.026,87	
b12	Monitoraggio post operam		276.036,28	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		144.229,98	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari - art. 240 D.Lgs 163/2006	3% a4	1.914.996,11	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		617.801,99	
b16	Totale Somme a Disposizione		22.139.179,28	22.139.179,28
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.il.	10% a4+b16		8.597.238,30
	arrotondamento			378,68
	Totale Importo Investimento			94.570.000,00

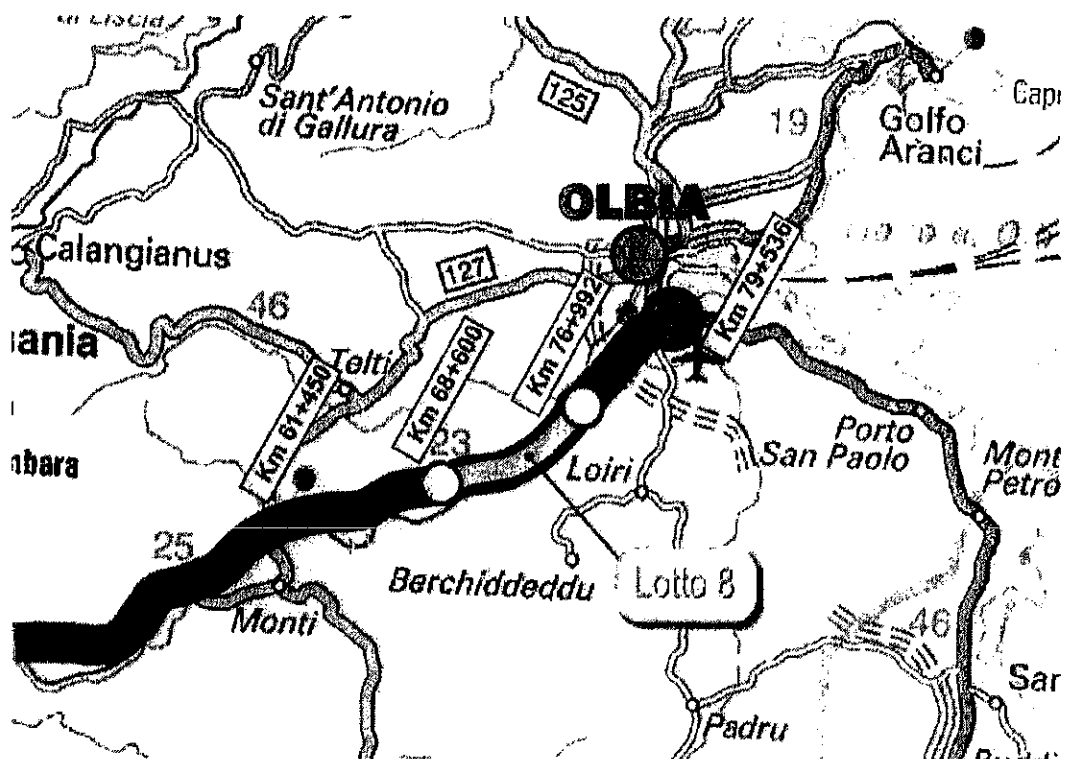
Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia
Lotto 8

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

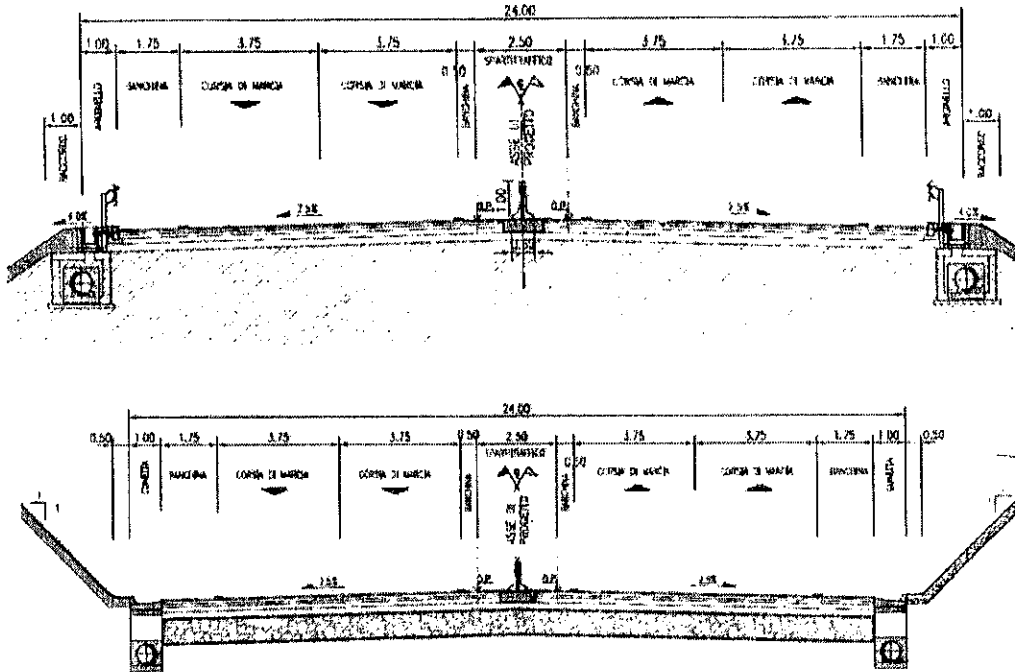
Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.



L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

Il tracciato del lotto 8 ha una lunghezza di circa 8,392 km, inizia al km 68+600 in corrispondenza del termine dell'adiacente lotto 7 dopo lo svincolo n° 2 di Enas (km 68+100) e termina al km 76+992 prima dello svincolo esistente con la SS 131 DCN (km 77+430).

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- un cavatferrovia al km 69+533;
- un cavalcavia a campata unica;
- tre viadotti a più campate sulla viabilità principale con luci da ml 41,5;
- cinque ponti ad una campata di cui due sulla viabilità principale e tre sulla secondaria;

Gli impalcati per le campate da ml 41,5 sono del tipo calcestruzzo-acciaio.

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

CM

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

Il progetto preliminare avanzato prevede, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 8,392 di nuova strada statale
- n° 1 svincolo al km 70+885 (quadrifoglio)
- n° 1 collegamento tra viabilità lato nord e lato sud al km 69+026

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale..

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo lotto 8.

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente Indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	intera tratta	Lotto 8
<i>Infrastruttura</i>					
	Aumento della velocità di percorrenza, della	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari-	minuti	16	2

ANAS	capacità potenziale della rete e della sicurezza di circolazione	Olbia 75 min)		
		Variazione della velocità massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)	km/h	110 110
		Variazione della capacità potenziale	veicoli/giorno	23.000 23.000
		Attuale 10.300 veicoli / giorno		
	Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21 1	

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del ____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

Pareri già ottenuti:

- Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
- Conferenza dei Servizi effettuata in data 25.07.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri;
- Il Commissario delegato ha emesso l'Ordinanza n 493/42 del 10.08.2011 con la quale è stato approvato il verbale della conferenza dei servizi decisoria del 25.07.2011 indetta ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare in argomento ed approvate contestualmente le risultanze della stessa dalla quale si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione del progetto dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;

Bando di gara Determina ANAS n° 18900 del 13.02.2012

In data 03.08.2012 ANAS ha proceduto all'aggiudicazione definitiva dell'appalto.

L'efficacia dell'aggiudicazione è avvenuta in data 28.09.2012.

- **Attività procedurali in corso:**
In data 04.10.2012 si è proceduto alla consegna delle attività di progettazione che avranno una durata di 210 giorni.
- **Criticità da superare:**
Al momento non ci sono criticità da superare.

b. Attività da intraprendere

In data 04.10.2012 sono iniziate tutte quelle attività propedeutiche all'avvio dei lavori quali:

- Acquisizione Area
- Bonifica Ordigni Bellici
- Esecuzione degli Scavi Archeologici
- Risoluzione Interferenze
- Redazione documenti per ottemperanza e progetto esecutivo fino all'approvazione
- Esecuzione monitoraggio ambientale ante operam

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. _____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo netto Euro 90.176.000,00

Quadro economico post gara approvato con ordinanza n. 622/66 del 17/8/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori			
a1	Somma dei Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		49.995.092,85	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		5.871.150,65	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva al netto del ribasso d'asta		1.500.000,00	
a4	Totale lavori	a1+a2+a3	57.366.243,50	57.366.243,50
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		9.526.200,70	
b2	Rilevi, accertamenti ed indagini		250.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		200.000,00	
b4	Imprevisti	15% a4	8.604.936,52	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		1.788.394,45	
b6	Spese per onorari collaudatori		527.429,59	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502% (a1+a2)	83.911,10	
b8	Spese per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	Spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06		198.000,00	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30% (a1+a2)	726.261,17	
b12	Monitoraggio post operam		215.774,81	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		85.412,22	
b14	Accantonamenti per eventuali accordi bonari - art. 240 D.Lgs 163/2006	3% a4	1.720.987,30	
b15	Manutenzione quinquennale opere a verde		519.009,72	
b16	Totale Somme a Disposizione		24.611.317,58	24.611.317,58
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10% a4+b16		8.197.756,11
	arrotondamento			682,81
	Totale Importo Investimento			90.176.000,00

Ad oggi, sono iniziate tutte quelle attività propedeutiche all'avvio dei lavori.

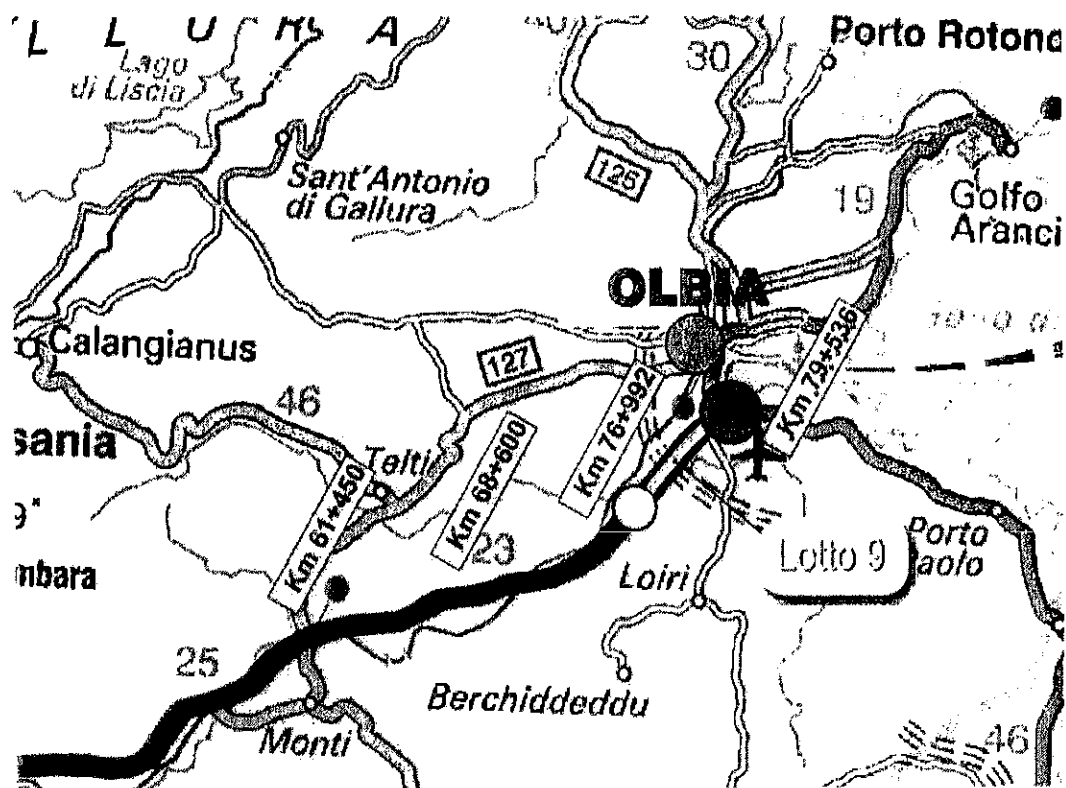
**Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia
Lotto 9**

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

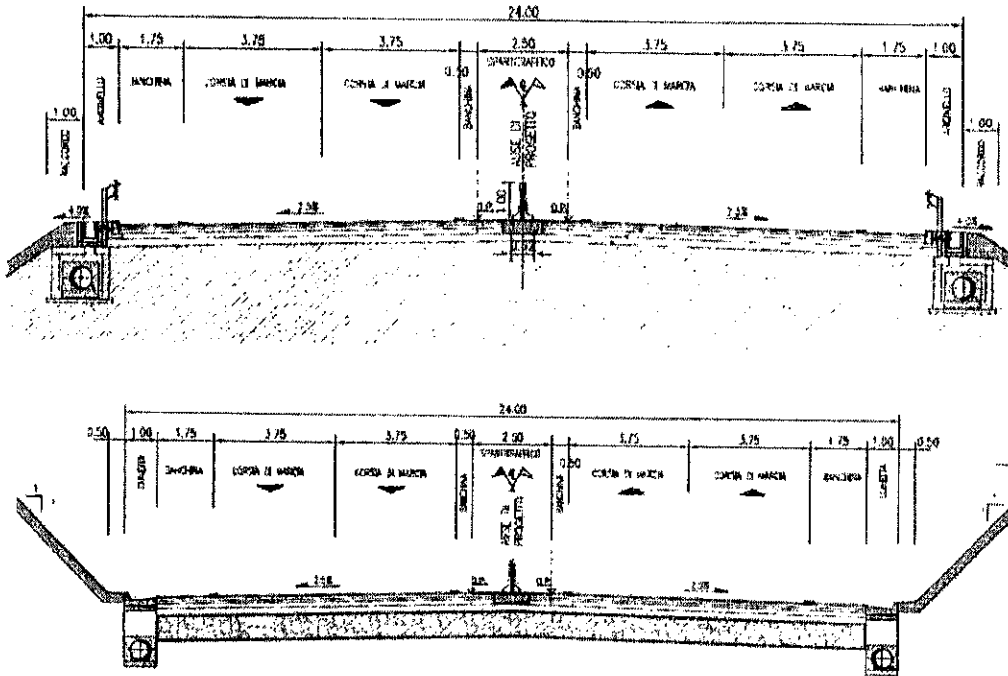
Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.



L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

Il tracciato del lotto 9 ha una lunghezza di circa 3,470 km, e consente l'ampliamento in sede della SS 199 compresa tra lo svincolo esistente con la SS 131 DCN (km 77+430) e lo svincolo sulla SS 125 per una lunghezza di circa 2,60 km, incluso il collegamento con l'aeroporto di Olbia, per una lunghezza di circa 0,87 km.

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Le opere d'arte maggiori che insistono nel lotto in esame, dimensionate come opere di prima categoria ai sensi del disposto sui carichi da ponte contenuto nel D.M. 14/01/2008, sono le seguenti:

- Tre sottopassi due per l'asse principale e uno per l'asta per l'aeroporto;

La pavimentazione stradale è di tipo semi-rigido, ha uno spessore complessivo di 57 cm. e, partendo dal basso, è così costituita:

- fondazione in misto granulare spessore 20 cm.
- base in misto cementato spessore 15 cm.
- collegamento in conglomerato bituminoso aperto spessore 10 cm.
- binder in conglomerato bituminoso semichiuso spessore 7 cm.
- usura in conglomerato bituminoso drenante e fonoassorbente spessore 5 cm.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nel progetto unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Indicatori di realizzazione:

- km 3,470 di nuova strada statale
- n° 1 svincolo con SS 131 DCN
- n° 1 collegamento per l'aeroporto di Olbia

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari - Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari - Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto.

Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari - Olbia e al singolo lotto 9.

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente Indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Intera tratta	Lotto 9
<i>Infrastruttura</i>					
ANAS	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della sicurezza di circolazione	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari- Olbia 75 min)	minuti	16	2
		Variazione della velocità massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)	km/h	110	110
		Variazione della capacità potenziale Attuale 10.300 veicoli / giorno	veicoli/giorno	23.000	23.000
		Aumento sicurezza Intersezioni stradali	cadauno	21	2

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. _____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
 - Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 31.01.2011 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri; l'unica prescrizione a carattere localizzativo, da accogliere nell'ambito della stessa Conferenza dei Servizi è stata effettuata dalla provincia di Tempio Olbia e dal Comune di Olbia, in merito alla possibilità di meglio ricollegare le viabilità complanari con la viabilità locale e con l'asse principale; è stata successivamente proposta una soluzione migliorativa a nord della statale e nel tratto prossimo allo svincolo con la SS 131 DCN; tale ipotesi, nuovamente pubblicata ai fini espropriativi è stata oggetto di una nuova seduta della Conferenza dei Servizi, effettuata in data 22/02/2011, la seduta si è conclusa con esito positivo.
 - Bando di gara Determina ANAS n° 10614 del 24.01.2012.
- Attività procedurali in corso:
 - In data 28.06.2012, l'ANAS, ha seguito dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del Commissario Delegato, ha consegnato i lavori all'impresa aggiudicataria. I lavori hanno raggiunto un avanzamento del 3.35%.
- Criticità da superare:
 - Al momento non ci sono criticità da superare.

b. Attività da intraprendere

Sono in corso le pratiche espropriative, è stato predisposto il cantiere da parte dell'impresa e iniziati gli scavi di sbancamento.

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo netto Euro 37.125.000,00

Quadro economico progetto esecutivo approvato con ordinanza n. 472/47 del 18/6/2012 del
Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		21.992.886,57	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		2.586.731,82	
a3	a sommare spese tecniche relative alla progettazione esecutiva al netto del ribasso d'asta		470.874,00	
a4	Totale lavori più servizi	a1+a2+a3	25.050.492,39	25.050.492,39
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		680.000,00	
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		100.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		250.000,00	
b4	Imprevisti		2.404.106,31	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili		3.600.000,00	
b6	Spese per onorari collaudatori		172.351,40	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo		36.780,75	
b8	per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Lgs. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		65.000,00	
b9	spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Lgs. 163/06		205.000,00	
b10	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		100.000,00	
b11	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche		318.342,08	
b12	Accantonamenti per eventuali accordi bonari – art. 240 D.Lgs 163/2006		748.761,78	
b13	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8, b9)		19.165,29	
b14	Totale Somme a Disposizione		8.699.507,61	8.699.507,61
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10% a4+b14		3.375.000,00
	Totale Importo Investimento			37.125.000,00

I lavori sono in corso di esecuzione.

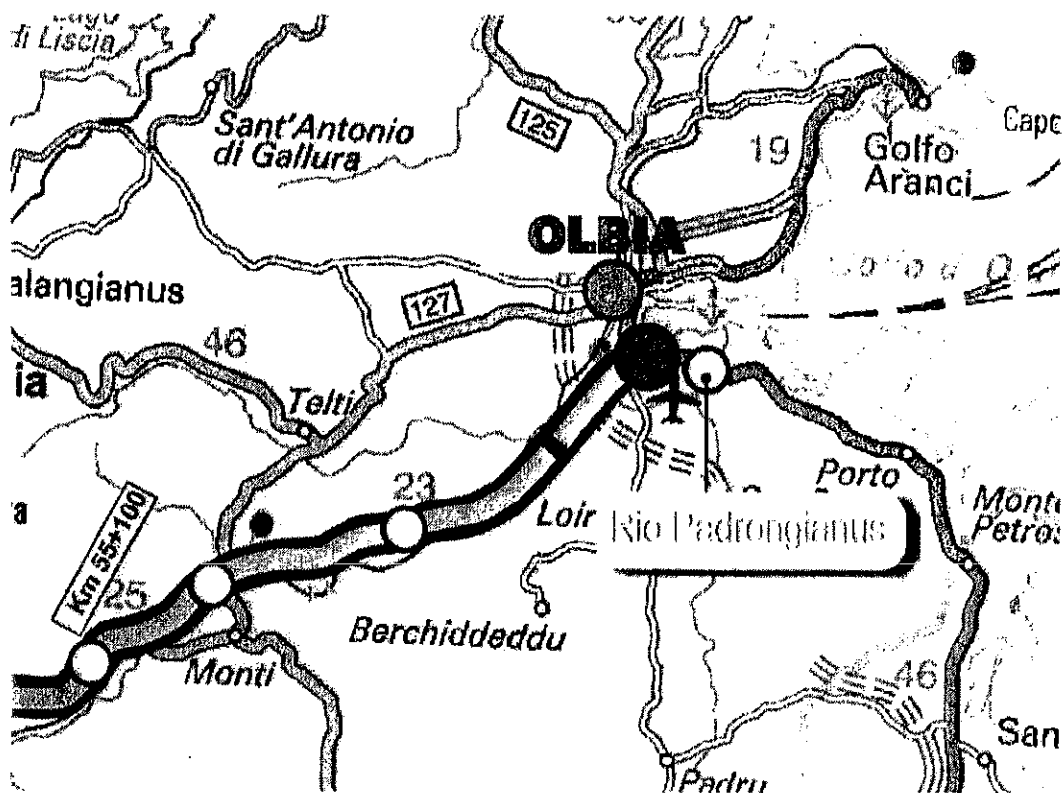
Sassari – Olbia
Manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza del Ponte sul Rio Padrongianus al km 311+860
della SS 125 “Orientale Sarda”.

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

L'opera è ricompresa nel Piano degli Investimenti ANAS 2007/2011.
Sul complesso degli interventi relativi all'“Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia” è compreso il progetto della messa in sicurezza del Ponte sul Rio Padrongianus.

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell' Isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).



L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

I lavori di adeguamento e consolidamento riguardano il Ponte stradale sul Rio Padrongianus in territorio di Olbia, realizzato presumibilmente negli anni 40.

La struttura è del tipo a travata continua in c.a. a 7 campate con luci pressoché costanti (variano da ml 19,40 a ml 20,00).

L'impalcato largo ml 6,30 è costituito da 4 travi a sezione rettangolare poste ad interasse di ml 1,50.

Originariamente l'impalcato, era costituito da una carreggiata avente larghezza ml 4.50 e due marciapiedi da cm 90 di cui cm 28 occupato da un parapetto in c.a.

Allo stato attuale la struttura principale (travi e soletta), appare ammalorata in varie parti. Stante la situazione descritta della struttura sono stati progettati una serie di interventi di adeguamento alle mutate condizioni di traffico e normative, finalizzate a realizzare una carreggiata di ml 7,00 affiancata da due banchine da 80 cm.

Considerato che i lavori comporteranno la chiusura al traffico dell'opera è stata individuata una viabilità alternativa da e per Olbia.

Indicatori di realizzazione:

- Ammodernamento del Ponte sul Rio Padrongianus

2) Risultati attesi

La statale 125 percorre la costa orientale da nord a sud per l'intera estesa del territorio regionale, assumendo, nel tratto più prossimo all'abitato di Olbia un traffico di caratteristiche urbane con flussi veicolari significativi.

Date le condizioni di ammaloramento dell'impalcato del ponte, è stata ridotta la sezione stradale, mediante delle barriere di sicurezza provvisorie in cls, consentendo la sola circolazione a senso unico alternato mediante un impianto semaforico; tale situazione limita il naturale deflusso del traffico veicolare, determinando, specialmente in alcune ore della giornata, accumuli di lunghe code con disagi all'utenza per gli elevati tempi di attesa.

L'adeguamento dell'impalcato del ponte ed il conseguente ripristino delle dimensioni trasversali consentirà di adottare una circolazione a doppio senso di marcia e di eliminare l'impianto semaforico, comportando conseguentemente la riduzione significativa dei tempi di percorrenza del tratto interessato, e l'eliminazione dei disagi all'utenza.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione del ponte Padrongianus.

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Attuale	Ponte
<i>Infrastruttura</i>					
ANAS	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della sicurezza di circolazione	Variazione dei tempi di percorrenza	minuti	6	1
		Variazione della velocità massima di tracciato (Velocità attuale 5 Km/h)	km/h	5	80
		Variazione della capacità potenziale Attuale 11.600 veicoli / giorno	veicoli/giorno	11.600	11.600

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.
 - A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
 - I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
 - Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.
- Pareri già ottenuti:
 - Conferenza dei Servizi effettuata in data 20.12.2010 tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri. Il Commissario Delegato con Ordinanza n° 140/8 del 25.03.2011 ha approvato il verbale della conferenza di Servizi.
 - Bando di gara Determina ANAS n° 78449 del 31.05.2011

- Attività procedurali in corso:

In data 04.06.2012 è stata effettuata la consegna dei lavori all'impresa aggiudicataria dell'appalto. L'avanzamento è pari al 60%. L'ultimazione contrattuale è prevista per settembre 2013.

- Criticità da superare:

Nessuna criticità da segnalare.

b. Attività da intraprendere

Nessuna. I lavori procedono regolarmente.

c. Cronoprogramma generale

Vedi cronoprogramma

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n°

3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) Quadro economico

Costo Complessivo netto Euro 2.931.000,00

Quadro economico post gara approvato con ordinanza n. 330/31 del 8/5/2012 del Commissario delegato ex OPCM n. 3869/2010

A)	Lavori			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura al netto del ribasso d'asta		1.914.462,45	
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		241.046,13	
a4	Totale lavori	a1+a2	2.155.508,58	2.155.508,58
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Lavori in economia		60.000,00	
b2	Rilevi, accertamenti ed indagini		35.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		15.000,00	
b4	Imprevisti	10%	215.550,86	
b5	Fondo per eventuali accordi bonari	3%	64.665,26	
b6	Spese per attività di collaudo	0,15%	3.233,26	
b7	per i Commissari di cui all'art.240 c. 10 del D.Leg. 163/06 ex art. 31/bis comma 1/bis della L. 109		20.000,00	
b8	spese per Commissioni giudicatrici art 84 c. 11 D.Leg. 163/06		7.000,00	
b9	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		20.000,00	
b10	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche		33.912,27	
b11	Spese per onorari collaudo statico e tecnico-amministrativo		32.178,75	
b12	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b6, b7, b8 e b11)		2.496,48	
b13	Totale Somme a Disposizione		509.036,88	509.036,88
C)	Spese generali comprensive del fondo di incentivazione art. 92, comma 7, D.Lgs. n. 163/06 e ss.mm.ii.	10%		266.454,55
	Totale Importo Investimento	a4+b13		2.931.000,00

I lavori sono in corso di esecuzione.

Adeguamento al tipo "B" (4 corsie) dell'itinerario Sassari - Olbia
Spese per attività di progettazione per appalto integrato.
Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Essa risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che essa collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

Ad oggi, il collegamento è rappresentato da una strada *a carreggiata unica a due corsie* (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza. Essa è caratterizzata da velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. Il nastro stradale tende ad assecondare la morfologia del territorio, essendo posto generalmente al piano campagna, o con modeste altezze sia dei corpi di terra, sia degli intagli.

L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia di cui all'O.P.C.M. n. 3869 del 23/4/2010 e O.P.C.M. n. 3895 del 20/8/2010.

L'O.P.C.M. del 19 marzo 2008, n. 3663, all'art. 9 comma 4 recante "Ulteriori disposizioni per lo svolgimento dei grandi eventi" relativi alla Presidenza Italiana del G8 e al 150 Anniversario dell'Unità d'Italia" prevedeva nel piano della gestione dei "grandi eventi" l'adeguamento a 4 corsie dell'itinerario Sassari-Olbia ivi compresa la realizzazione del tratto di collegamento di circa 2 km tra la SS 131 e la SS 597 dell'adeguamento di un tratto di 2 km della statale 131 e dei due svincoli tra suddetta bretella di collegamento e le citate statali. Il Commissario Straordinario Delegato, conferiva all'UTM presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri l'incarico di Soggetto Attuatore al fine di avviare le procedure urgenti e necessarie per la realizzazione dell'infrastruttura viaria Sassari-Olbia.

Nell'ambito dell'espletamento delle suddette attività UTM ha affidato degli incarichi professionali per attività di consulenze e supporto per il completamento dell'iter istruttorio - approvativo degli interventi previsti per la realizzazione della Sassari - Olbia.

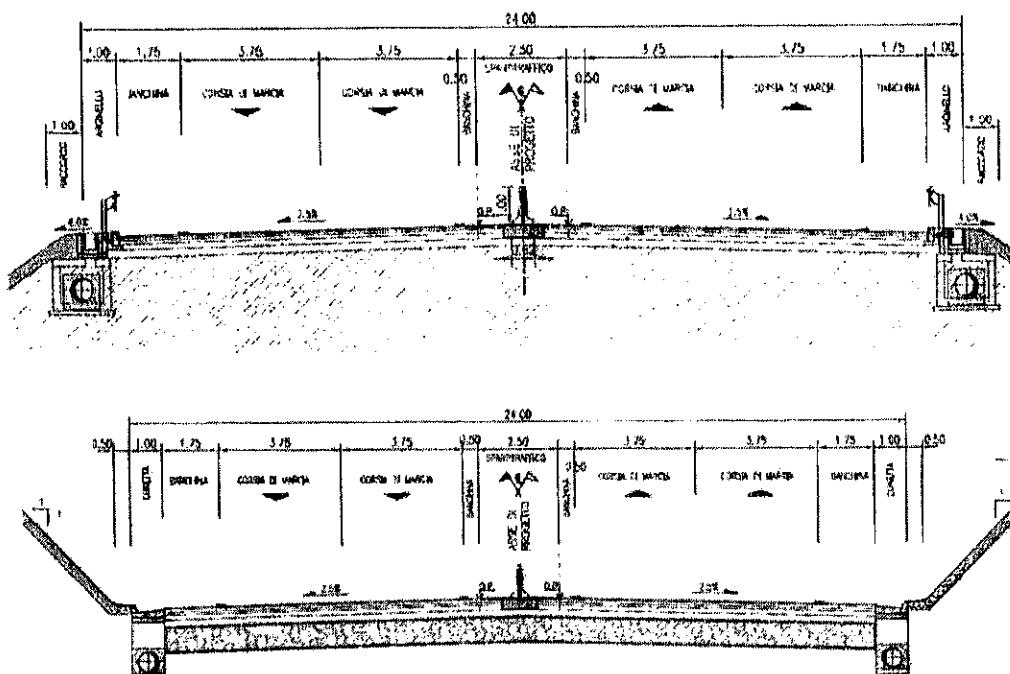
All'importo complessivo degli incarichi affidati oggetto della presente relazione, sono stati aggiunti gli interessi di mercato praticati ad ANAS relativi all'anticipazione dell'IVA, calcolati sulla base della media delle quotazioni giornaliere EURIBOR ad un mese.

L'intero intervento Sassari-Olbia ha una lunghezza di km 79,992 ed è suddiviso in 10 lotti (numerati dal "0" al "9").

Fa parte della disposizione urgente di protezione civile anche il rifacimento del Ponte sul Rio Padrongianus situato al km al km 311+860 della SS 125 "Orientale Sarda".

L'opera ricade nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio.

Il progetto di adeguamento prevede una sezione tipo B (DM 05/11/2001), con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La piattaforma ha una larghezza di 22,00 m., con corsie da 3,75 m., banchine in destra da 1,75 m., banchine in sinistra da 0,50 m. e spartitraffico da 2,50 m.



Gli elementi marginali sono stati scelti con riferimento a quanto previsto al paragrafo 4.3 del DM 05/11/2001.

In corrispondenza dello spartitraffico centrale è stata prevista una barriera di sicurezza monofilare, al fine di minimizzare l'ingombro del corpo stradale, garantendo, al contempo la necessaria visibilità in corrispondenza delle curve sinistrorse.

Mitigazione ambientale

Al fine di contenere l'impatto che la nuova infrastruttura implica sulle diverse componenti ambientali si sono individuate nel SIA diverse misure di mitigazione regolarmente recepite nei progetti unitamente alle integrazioni descritte in sede di valutazione di impatto ambientale.

Piano di Monitoraggio

I progetti preliminari avanzati prevedono, un piano di monitoraggio ambientale sulle diverse componenti ambientali.

Indicatori di realizzazione:

- km 79,992 di nuova strada statale
- n° 21 svincoli

2) Risultati attesi

L'arteria è interessata da significativi volumi di traffico, impegnativi per l'attuale sezione stradale, soprattutto per l'importante percentuale di veicoli pesanti che percorrono, l'itinerario completo, da capoluogo a capoluogo, a causa della struttura produttiva della Provincia di Sassari (gravitante in massima parte proprio intorno ai due maggiori poli: Sassari-Alghero-Porto Torres da una parte, e Olbia dall'altra).

Attualmente la direttrice Sassari – Olbia presenta una notevole criticità per quanto riguarda la sicurezza della circolazione stradale. Con il traffico odierno la circolazione risulta, oltre che congestionata, altamente pericolosa, come risulta dalle diverse elaborazioni statistiche eseguite. In particolare risultano elevati il numero di incidenti per chilometro ed il tasso di mortalità. Quest'ultimo parametro in particolare assume un valore molto elevato e, raffrontato con i dati dell'incidentalità nella rete viaria statale della Sardegna, conferma che l'itinerario in esame costituisce oggi una delle strade più pericolose della Regione.

Quanto sopra esposto evidenzia la necessità e l'improcrastinabilità dell'intervento di realizzazione di una strada a quattro corsie in sostituzione di quella esistente a due corsie, in quanto è noto che la separazione delle carreggiate, l'eliminazione degli accessi diretti e la sostituzione delle intersezioni a raso con svincoli a livelli sfalsati comportano un notevole incremento della sicurezza nella circolazione.

L'esigenza di migliorare complessivamente la rete stradale del nord Sardegna individua nel raddoppio della Sassari – Olbia la risposta adeguata per la mobilità futura su gomma previsto. Con il completamento del raddoppio della strada statale Sassari-Olbia, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, aumentarne la capacità e aumentare la sicurezza stradale.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili alla realizzazione dell'intera tratta Sassari – Olbia.

INDICATORI DI RISULTATO				
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Intera tratta
<i>Infrastruttura</i>				
ANAS	Aumento della velocità di percorrenza, della capacità potenziale della rete e della sicurezza di circolazione	Variazione dei tempi di percorrenza (tempo attuale Sassari-Olbia 75 min)	minuti	16
		Variazione della velocità massima di tracciato (Velocità attuale 80 Km/h)	km/h	110
		Variazione della capacità potenziale Attuale 15.000 veicoli / giorno su SS 131 e 7100 veicoli / giorno su SS 597.	veicoli/giorno	23.000
		Aumento sicurezza intersezioni stradali	cadauno	21

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
 - Le attività di progettazione, inizialmente avviate dalla Regione Sardegna, a seguito della Ordinanza della Presidenza del Consiglio n° 3663 del 2008 per il "Piano degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G8", sono proseguite a cura del Commissario

Delegato dr. Guido Bertolaso che si è avvalso quale Soggetto Attuatore dell'Unità di Missione.

- A seguito del trasferimento della sede del G8 all'Aquila, con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.
- I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario sono regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.
- Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

Pareri già ottenuti:

- Parere di compatibilità ambientale sul progetto preliminare n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24/02/2011, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Provvedimento pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 14/04/2011;
 - Conferenza dei Servizi effettuata in diverse date per tutti gli interventi in cui tutti gli Enti competenti hanno espresso positivi pareri con alcune prescrizioni;
 - Il Commissario delegato ha emesso le Ordinanze con le quali sono stati approvati i verbali delle conferenze dei servizi decisive indette ai sensi della legge 241/1990 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 327/2001 sul progetto preliminare ed approvate contestualmente le risultanze delle stesse dalle quali si evince che le amministrazioni competenti si sono espresse a favore dell'approvazione dei progetti dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai lavori;
- Attività procedurali in corso:
Le indagini geologiche e geognostiche necessarie per la redazione delle progettazioni preliminari per tutti i lotti sono state già eseguite dai professionisti incaricati.
Tutte le progettazioni preliminari avanzate sono state redatte.
 - Criticità da superare:
Al momento non ci sono criticità da superare.

b. Attività da intraprendere

Nessuna.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

Con DPCM n° 65/2010 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio; con O.P.C.M. n° 3869/2010 il Presidente della regione Sardegna, Dott. Ugo Cappellacci, è stato nominato Commissario Delegato.

I rapporti tra ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore nominato per l'intervento dal Commissario Delegato, e lo stesso Commissario erano regolati da apposita convenzione stipulata il 7 dicembre del 2010.

Il 31/12/2012 è scaduta la dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia-Tempio per cui con Ordinanza di Protezione Civile n. ____ del _____ l'ANAS è stata individuata quale Amministrazione pubblica competente, in regime ordinario, al coordinamento degli interventi, mentre la contabilità speciale aperta dal Commissario delegato ex OPCM 3869/2010 è stata intestata al Presidente della Regione Sardegna.

I rapporti tra ANAS e la Regione Sardegna sono regolati attraverso il Contratto istituzionale di sviluppo di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

4) **Quadro economico**

Costo Complessivo

Euro

4.012.994,87

Vedi scheda allegata.

Riepilogo impegni finanziari per incarichi di consulenze ed attività di supporto per il completamento dell'iter istruttorio-approvativo degli interventi. Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari-Olbia

Professionista	Oggetto	Attività di esecuzione	Controprezzo
Dott. Ssa Geol. Donatella Pingitore	Sassari - Olbia Lavori di adeguamento a 4 corsie O.P.C.M. n° 3684/13.06.2008	Coordinamento delle attività di indagine e stesura della relazione geologica di riferimento	135.548,69
ing. Renzo Solimona	Sassari - Olbia Lavori di adeguamento a 4 corsie O.P.C.M. n° 3684/13.06.2008	Coordinamento per assistenza e supporto alla redazione del progetto preliminare del lotto "0" di collegamento della "Sassari-Olbia" con la SS 131.	396.240,00
Dott.ssa Geol. R. Maria Sanna	Sassari - Olbia Lavori di adeguamento a 4 corsie O.P.C.M. n° 3684/13.06.2008	Consulenza attività di indagine geognostica-geotecnica e sicura della relazione geotecnica per il progetto preliminare lotto "0".	52.855,01
ing. Benedetti e Sant'Andrea	Sassari - Olbia Lavori di adeguamento a 4 corsie O.P.C.M. n° 3684/13.06.2008	Coordinamento sicurezza indagini geotecniche lotti 1-8	22.590,86
ATI Lotti Associati	Sassari - Olbia Lavori di adeguamento a 4 corsie O.P.C.M. n° 3684/13.06.2008	Attività di adeguamento ed articolazione in lotti separati del progetto preliminare e attività supplementari per appalto integrato redazione piani particolare distinti. Predisposizione studio SIA per acquisizione parere Ministero Ambiente.	3.405.760,31
TOTALE			4.012.954,87