



Città Vivibile – Settore Lavori Pubblici

ALLA REGIONE ABRUZZO

SERVIZIO INFRASTRUTTURE DPE018

Uffici di Via Catullo – 65127 Pescara

Alla c.a del Dirigente Ing. Paolo D'INCECCO

Pec: dpe018@pec.regione.abruzzo.it

OGGETTO: PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE – FSC 2014-2020

“REALIZZAZIONE DI COLLEGAMENTO DELL’ASSE ATTREZZATO DI PESCARA E ADEGUAMENTO SVINCOLO S.S. 714”

Richiesta di accoglimento modifica schede per scissione in tre sub-interventi

Premesso che:

- Il Piano operative Infrastrutture FSC 2014-2020, approvato in data 01.12.2016, con Delibera CIPE n° 54/2016, in applicazione dell’art. 1, comma 703, lettera c) della legge n° 190/2014 (legge di stabilità 2015) e della Delibera n° 25/2016, all’Asse Tematico A contiene, nella linea d’azione recante “Completamenti di itinerari già programmati”, l’intervento denominato S.S. 16 – prolungamento dell’Asse attrezzato di Pescara”, codice progetto AQ82, soggetto attuatore A.N.A.S S.p.A, dell’importo di € 15.000.000,00 e che tale intervento è stato confermato, in esito alle riprogrammazioni approvate dal CIPE, da ultimo nella cabina di regia del 15 dicembre 2020 – Asse tematico A;
- il Comune di Pescara, come ufficializzato con Delibera di G.C. n. 83 del 14.02.2017 (**All.1**) ha proposto una soluzione alternativa che privilegia la riqualificazione della viabilità urbana, escludendo interventi sulla viabilità di competenza A.N.A.S. (S.S. 16 dir. C) e impiegando minori risorse rispetto ai previsti € 15.000.000,00, utilizzando il risparmio che ne deriva per l’intervento “Adeguamento dello svincolo della S.S. 714 – Pescara Sud”, con la ripartizione delle risorse, quindi, su due sub-interventi, come di seguito descritto:
 - **Sub-Intervento 1:** la riqualificazione ed ampliamento di via Andrea Doria (lato golena sud) al fine di costituire l’asse di penetrazione dall’Asse Attrezzato all’area portuale e il rifacimento del primo tratto del lungomare Cristoforo Colombo (lato golena nord), oltre alla riconfigurazione degli innesti a detta viabilità e la riqualificazione della banchina sud con percorsi ciclopeditoni e aree verdi. Ciò nell’ottica di una migliore accessibilità all’area portuale, ai fini del potenziamento e sviluppo dello scalo. Per la fluidificazione e razionalizzazione dei flussi veicolari, da e verso il porto



Città Vivibile — Settore Lavori Pubblici

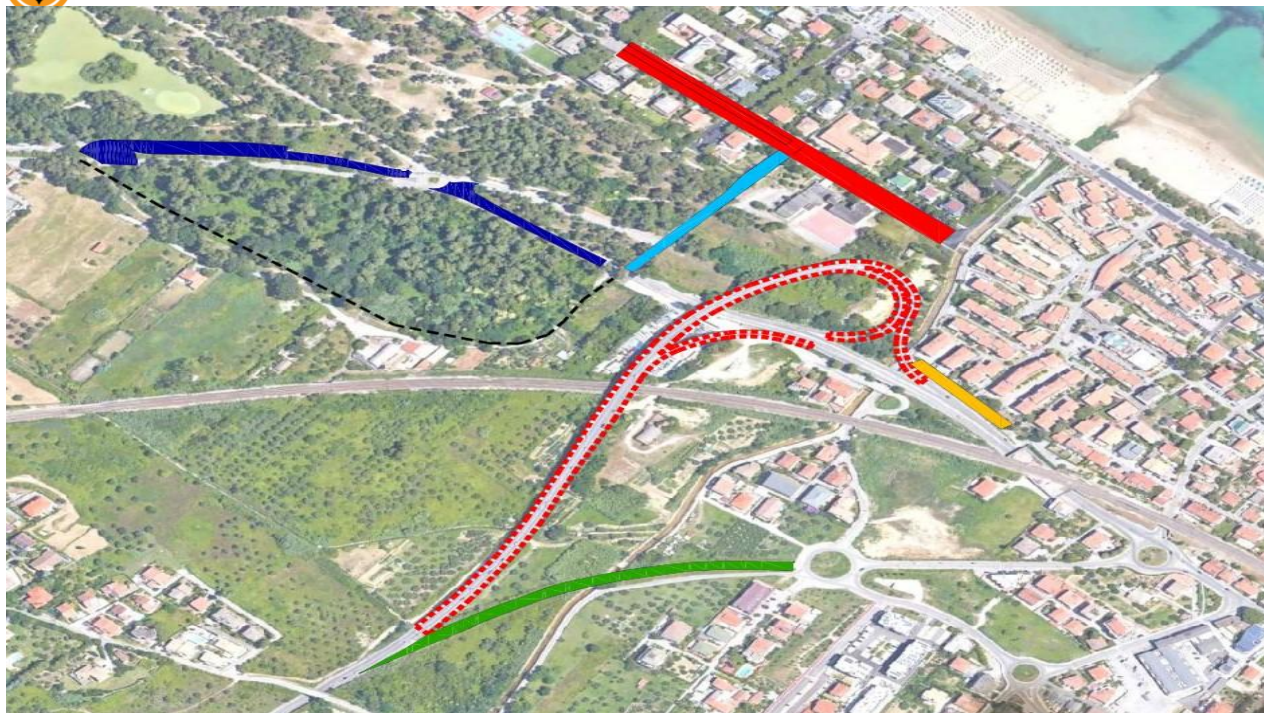
si prevede, altresì, la realizzazione di un nuovo tronco di collegamento viario all'altezza dello svincolo dell'Asse Attrezzato, che da via Benedetto Croce si riconnette con via Andrea Doria e con l'Asse Attrezzato stesso;

- **Sub-Intervento 2:**

- Demolizione del viadotto e delle rampe di uscita ed entrata della circonvallazione in direzione Pescara e Francavilla nella zona sud, compreso piloni di sostegno. Il recente prolungamento della circonvallazione fino a Francavilla a Mare mediante la variante alla SS16 eseguito con la nuova SS714 "Galleria San Silvestro", che bypassando l'abitato di Francavilla, permette una migliore distribuzione dei flussi, riducendo di molto il traffico da e per la SS16, declassando il tracciato a rampa di ingresso e uscita. Il viadotto e le rampe di ingresso e uscita, da demolire, sono tangenti l'area della Riserva Naturale Pineta d'Annunziata, costituendo un forte deterrente ambientale.
- Con la demolizione sarà rivista e riorganizzata la viabilità della zona interessata. In primis è prevista la riattivazione della rampa esistente, a raso, dismessa, che permette l'accesso e l'uscita dalla SS16, in corrispondenza della rotatoria esistente. Sarà altresì da prevedersi la riorganizzazione funzionale del tratto di SS16 interessata dalla eliminazione delle rampe, mediante una ridefinizione dell'accesso al quartiere di Villaggio Alcyone, la realizzazione di un tratto di raccordo di via Ignazio Silone con la SS16 e la conseguente riqualificazione di via Scarfoglio, che assieme a via Pantini, costituiranno l'accesso in città dalla SS16. L'area compresa nella demolizione delle Rampe A e B ricade nelle aree contigue al PAN (piano di assetto naturalistico della pineta dannunziana). Si prevedono la realizzazione di opere compensative derivanti dalla nuova viabilità, in raccordo con le previsioni del PAN, prevedendo la chiusura del tratto di via della Bonifica e la sua rinaturalizzazione, nell'ottica della riqualificazione ambientale adiacente la riserva naturale della pineta dannunziana.
- detta soluzione, esposta dall'Ente Comunale, nell'ambito di un tavolo di lavoro presso il M.I.T., svoltosi in data 20.02.2020, è stata successivamente condivisa dalla Regione Abruzzo che, con Delibera di G.R. n. 134 del 11.03.2020 (**All. 2**) ha stabilito di proporre al M.I.T. una rimodulazione dell'intervento originario da "SS 16 – Prolungamento dell'Asse Attrezzato di Pescara" a "Collegamento dell'Asse Attrezzato di Pescara e Adeguamento svincolo S.S.714 – Pescara Sud", mantenendo invariati l'asse tematico, la linea d'azione, l'importo assegnato e sostituendo il soggetto attuatore da A.N.A.S. S.p.A. a Comune di **Pescara**;



Città Vivibile – Settore Lavori Pubblici



- con nota prot. n. RA/127547/20 del 30.04.2020 (**Ail.3**) il Dipartimento Infrastrutture e Trasporti della Regione Abruzzo ha conseguentemente trasmesso al M.I.T. nuova scheda FSC per la riprogrammazione dell'intervento, nei termini sopra rappresentati;
- in riscontro a detta nota, come da comunicazione della Regione Abruzzo prot. n. RA/142310/20 (**Ail. 4**) del 14.05.2020, con nota prot. n. 4460 del 12.05.2020, la competente Direzione Generale del M.I.T. ha partecipato di non avere "nulla da obiettare, ai fini del completamento del percorso di riprogrammazione dell'intervento sopra indicato", rappresentando la necessità che - trattandosi di un progetto che, oltre al Comune di Pescara quale soggetto attuatore, coinvolge più Enti e l'A.N.A.S. - vengano preliminarmente definiti e chiariti i rapporti attuali e futuri circa la gestione delle infrastrutture stradali interessate, mediante la stipula di un atto convenzionale regolante i rapporti tra tutti i soggetti aventi causa su dette infrastrutture;
- con delibera di G.C. n. 252 del 18.06.2020 (**Ail.5**) è stato approvato il P.F.T.E. dell'intervento complessivo, con contestuale aggiornamento del programma Triennale LL.PP. 2020/2022 e dell'Elenco Annuale 2020, dove lo stesso è stato inserito e poi riproposto nelle annualità successive (da ultimo, Programma Triennale LL.PP. 2022/2024 ed Elenco Annuale 2022, approvati con Delibera di C.C. n. 20 del 04.02.2022 (**Ail. 6**);



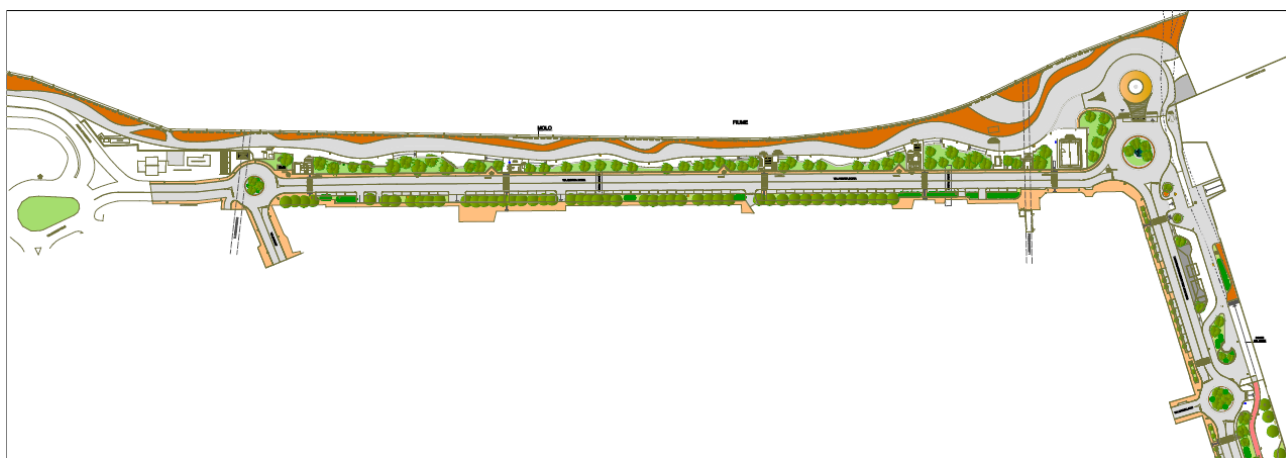
- a riguardo, il M.I.T. - Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali - Div. II con nota prot. 9706 in data 09/10/2020 ha partecipato il proprio parere alla competente Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la programmazione e i progetti internazionali, finalizzato all'accoglimento della richiesta di modifica del soggetto attuatore nell'ambito del primo utile Comitato di Sorveglianza;
- la Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la programmazione e i progetti internazionali - Div. III con nota prot. 16999 in data 16/10/2020 ha avviato la procedura scritta per l'approvazione della rimodulazione dell'intervento;
- la Direzione competente del M.I.T. con nota prot. n. 538 in data 14.01.2021 ha comunicato l'avvenuta pubblicazione dell'elenco degli interventi e le relative schede informative aggiornate, in esito alle riprogrammazioni approvate dal CIPE, da ultimo, nella Cabina di Regia FSC del 15 dicembre 2020;
- con delibera di Giunta Comunale n. 448 del 06.07.2021 (**All. 7**) è stato approvato il progetto di fattibilità tecnico economica rivisitato del Sub-intervento 2, in favore di un modello più sostenibile, con un minore impatto sul paesaggio e sulla vivibilità urbana (anche sfruttando la possibilità di usare biciclette e mezzi della micromobilità quali monopattini ecc.).
- relativamente ad esso, in data 27.09.2021 si è tenuta una conferenza di servizi decisoria, ai sensi dell'art. 14-ter della Legge n. 241/1990, per l'esame contestuale dei diversi interessi pubblici sottesi alla realizzazione del Sub-intervento 2 come sopra rivisitato e per l'acquisizione di ogni utile indicazione per l'ottenimento dei necessari pareri, autorizzazioni o altri atti di assenso propedeutici all'approvazione delle successive fasi progettuali. Detta conferenza, svoltasi in modalità sincrona si è definita unanimemente, favorevole, con prescrizioni, da osservare durante l'esecuzione dei lavori, da parte di R.F.I. SpA e della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo;
- successivamente, a seguito degli approfondimenti progettuali in relazione al Sub-intervento 1, "Collegamento dell'Asse attrezzato di Pescara – Sub intervento 1" sono emerse diverse difficoltà per la realizzazione dell'intervento, come originariamente concepito, derivanti dal fatto che la banchina esistente, su cui era previsto il prolungamento dell'Asse Attrezzato, è realizzata a sbalzo, poggiata su una piattaforma in calcestruzzo, sostenuta da pali, mensole e paratie di sostegno ancorate alla terraferma con tiranti di indeterminata posizione e lunghezza. Si rileva, inoltre, la presenza di numerosi sottoservizi: gasdotto, fognature, condotte idriche a pressione, linee elettriche, linee telefoniche, impianti antincendio, condotta dell'oleodotto, e illuminazione esistente su palo. Sono

*Città Vivibile – Settore Lavori Pubblici*

presenti, inoltre servizi superficiali che riguardano canali e fossi (Bardet 1 e 2), pozzetti, fabbricati e strutture esistenti e pertanto strutturalmente non idonea a supportare tale prolungamento.

Alla luce di quanto sopra descritto e prendendo atto dei pareri negativi espressi, in sede di Conferenza di servizi simultanea, sia da parte del Genio Civile, che ha evidenziato la discordanza con il P.S.D.A. (Piano Stralcio Difesa Alluvione Regionale) che da parte dell'A.N.A.S. S.p.A., si è proceduto, quindi, ad effettuare una revisione progettuale della scheda intervento;

E' stata presa in considerazione la soluzione progettuale che prevede il collegamento dell'asse attrezzato, su Via Andrea Doria, all'uopo ampliata. Nel dettaglio ed in termini di fattibilità ed efficienza, si rappresenta che il "Collegamento dell'asse attrezzato" si attuerà tramite la realizzazione della nuova viabilità a raso, dello sviluppo di circa 600 metri lineari, definita come una "Strada urbana di quartiere" e classificata di tipo "E", sulla quale è previsto il transito di mezzi pesanti che comporterà la necessaria ristrutturazione di via Andrea Doria. Detto intervento consiste, nel dettaglio, nella demolizione delle corsie esistenti di m 7.00, del parcheggio lato sud di m 2.00, del marciapiede lato nord di m 1.60 e del muro di recinzione esistente confinante con la golena. E' prevista, in sostituzione, la realizzazione di una nuova viabilità a due corsie di marcia di m 4,20. Sul lato nord è previsto un marciapiede di m 1.50, una recinzione realizzata con un muro in cemento armato di m 1.30 sormontato da una ringhiera in acciaio di circa cm 90. Sul lato sud, oltre al marciapiede di larghezza variabile, è prevista una fascia verde larga m 4 che comprenderà i pini esistenti e una zona con parcheggio in linea di m 2.

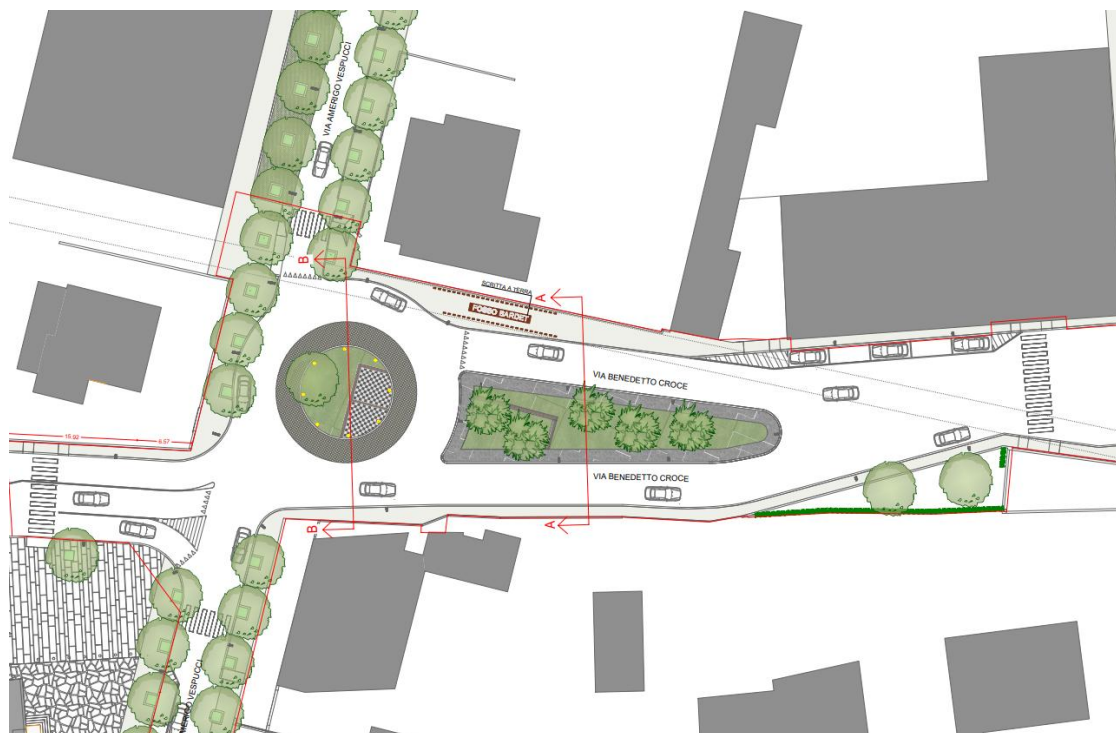




Città Vivibile – Settore Lavori Pubblici

Il progetto tende a mantenere inalterato l'attuale andamento altimetrico, che risulta pressoché pianeggiante, e prevede una prima rotatoria all'altezza di via Bardet, che andrà a sostituire l'attuale microrotatoria. L'utilizzo della rotatoria consentirà, infatti, attraverso la canalizzazione del traffico nel flusso circolare, di trasformare gli attraversamenti di flusso in manovre di scambio e di ridurre il rischio di incidenti, in quanto le manovre di immissione e di uscita si risolveranno unicamente con svolte a destra, aumentando contestualmente la flessibilità degli itinerari della zona, data la semplicità nell'eseguire l'inversione di marcia in piena sicurezza. Ciò permetterà di eliminare un ulteriore punto critico della rete stradale attualmente presente. La tipologia di rotatoria scelta per questo intervento è la "rotatoria compatta" che si applicano nelle zone urbane con limiti di velocità di 50 Km/h ed interessano le strade di maggior importanza in termini di volumi di traffico e di sezioni stradali. Un'altra rotatoria, anch'essa di tipo compatto, sarà realizzata alla fine di via Andrea Doria, all'ingresso del Porto Canale.

- Il progetto prevede anche il miglioramento del collegamento tra via Benedetto Croce, la SS 16 e via Andrea Doria con l'attraversamento di via Vespucci tramite la realizzazione di un nuovo innesto tra quest'ultima e via Don Pasquale Brandano con la realizzazione di una rotatoria.





Città Vivibile — Settore Lavori Pubblici

Infatti, attualmente, da via Benedetto Croce ci si immette su via Vespucci con una strada di circa m 3 a senso unico e prendendo atto del fatto che Via Marconi è interessata dal progetto, in via di realizzazione, dedicato al trasporto pubblico in sede protetta, per il passaggio del B.R.T. (Bus Rapid Transport) compreso nell'asse di collegamento il Comune di Montesilvano - Pescara nord al Palazzo di Giustizia – Pescara sud, come previsto negli strumenti di pianificazione di settore (P.G.T.U. e P.U.M.S.) molto del traffico pesante si riversa su Via Vespucci. Pertanto, evidenziando la necessità di una nuova organizzazione delle correnti di traffico, è apprezzabile il nuovo progetto che ha il fine e la bontà di snellire tale flusso e di organizzare un collegamento diretto con l'Asse Attrezzato e il Porto, tramite l'esproprio e la demolizione di fabbricati esistenti, per la realizzazione di una più ampia e funzionale sede stradale, caratterizzata, come già detto, da una rotatoria per facilitare la svolta verso via Vespucci e via Don Pasquale Brandano;

- Al fine di uno snellimento delle procedure, dell'immediata cantierabilità dei lavori e per assicurare il rispetto della tempistica assegnata (OGV entro il 31/12/2022) in attesa della conclusione dell'iter relativo agli espropri, propedeutici a tale allargamento stradale, si ravvisa la necessità di stralciare il lotto dei lavori su Via Benedetto Croce, che proseguono parallelamente, includendo il procedimento espropriativo;
- Il fine ultimo della ripartizione delle risorse in tre sub-interventi, come di seguito descritto, consiste nel miglioramento del traffico urbano e l'eliminazione dei detrattori ambientali, in un percorso che va verso una città sempre più vivibile e sostenibile:
 - **Sub - Intervento 1:**
"REALIZZAZIONE DI COLLEGAMENTO DELL'ASSE ATTREZZATO DI PESCARA E ADEGUAMENTO SVINCOLO S.S. 714"
Ampliamento di Via A. Doria di € 6.123.000,00;
 - **Sub - Intervento 2:**
"REALIZZAZIONE DI COLLEGAMENTO DELL'ASSE ATTREZZATO DI PESCARA E ADEGUAMENTO SVINCOLO S.S. 714"
Ampliamento di Via B. Croce di € 2.077.000,00;
 - **Sub - Intervento 3:**
"REALIZZAZIONE DI COLLEGAMENTO DELL'ASSE ATTREZZATO DI PESCARA E ADEGUAMENTO SVINCOLO S.S. 714"
Adeguamento Svincolo S.S. 714 di € 6.800.000,00;
- Con nota prot. N. 76724 del 02.05.2022 questo Ente ha chiesto la sottoscrizione del protocollo d'intesa all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale di Ancona;



Città Vivibile — Settore Lavori Pubblici

- **Con nota PAR 3504 l'Autorità di Sistema Portuale, a riscontro di ditto invio, ha chiesto una revisione del protocollo d'intesa e delle schede che verranno sottoscritte a seguito dell'approvazione da parte degli Enti sovraordinati;**

Considerato che gli interventi proposti sono conformi agli strumenti urbanistici vigenti e dato atto dei pareri favorevoli del Settore Pianificazione di questo Ente, si chiede il proprio parere a tale riprogrammazione, con scissione, della scheda identificata con codice A1_SI 7_01_2 (codice progetto AQ82) in **tre sub-interventi**, come sopra descritti, con l'ipotesi delle tre schede, che ad ogni buon fine, si inviano allegate alla presente per il successivo iter di accoglimento.

Con Osservanza

Distinti Saluti

Pescara, 24.05.2022

*Il Dirigente del Settore Lavori Pubblici
(Arch. Fabrizio Trisi)*



Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa