

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI
INFRASTRUTTURALI, DI TRASPORTO A RETE, I SISTEMI INFORMATIVI E
STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE, L'ALTA
SORVEGLIANZA SULLE INFRASTRUTTURE STRADALI E LA VIGILANZA SUI
CONTRATTI CONCESSORI AUTOSTRADALI**

CONVENZIONE

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

LA REGIONE ABRUZZO

E

LA CITTA' DI PESCARA

Regolante il finanziamento per assicurare la realizzazione di interventi volti alla riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi, favorendo modalità di trasporto sostenibili e l'accessibilità da e per i nodi urbani e l'innalzamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura (Asse Tematico A – Interventi Stradali), nell'ambito del Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, a valere sulle risorse di quest'ultimo, ai sensi della legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 703, e delle delibere CIPE del 10 agosto 2016 n. 25, del 1 dicembre 2016 n. 54, del 22 dicembre 2017 n. 98, del 28 febbraio 2018 n.12 e del 28 febbraio 2018 n.26.

PREMESSO CHE

- l'art. 4 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, ha disposto che il Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge di stabilità 2003) sia denominato Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e sia finalizzato a finanziare gli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

- la gestione del predetto Fondo è attribuita ai sensi del D.L. n. 78/2010 e D.L. n. 101/2013, al Presidente del Consiglio dei Ministri che, a tale scopo, si avvale del Dipartimento per le Politiche di Coesione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015) all'art. 1, comma 703, detta disposizioni per l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione assegnate per il periodo di programmazione 2014-2020 prevedendo che:
 - 1) l'Autorità politica per la coesione individui le aree tematiche nazionali e i relativi obiettivi strategici;
 - 2) il CIPE con propria delibera ripartisca tra le predette aree tematiche nazionali la dotazione del Fondo medesimo;
 - 3) siano definiti dalla Cabina di Regia, composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle regioni e province autonome di Trento e Bolzano, i piani operativi da sottoporre al CIPE per la relativa approvazione;
- l'Autorità politica per la coesione che esercita, ai sensi del DPCM 25 febbraio 2016, funzioni di coordinamento, indirizzo, promozione di iniziative, anche normative, vigilanza e verifica relativamente alla materia delle politiche per la coesione territoriale, ha individuato e proposto al CIPE sei aree tematiche di interesse del FSC, fra cui è prevista l'area tematica Infrastrutture;
- con delibera del 10 agosto 2016, n. 25, il CIPE ha ripartito la dotazione del Fondo, pari a 38.716,10 milioni di euro, tra le sei aree tematiche, secondo una chiave di riparto tra le due macro aree territoriali Mezzogiorno-Centronord rispettivamente pari all'80% e al 20%;
- il CIPE con delibera del 1° dicembre 2016, n. 54, ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020 adottato, ai sensi della legge n. 190/2014, dalla Cabina di Regia istituita con DPCM del 25 febbraio 2016, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- il CIPE con delibera del 22 dicembre 2017, n. 98, ha approvato l'Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020, di cui alla deliberazione CIPE n. 54/2016 citata;
- il CIPE con delibera del 28 febbraio 2018, n. 12, ha approvato il secondo Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020, di cui alla delibera CIPE n. 54/2016 citata;
- il CIPE, con delibera del 28 febbraio 2018, n. 26, ha, tra l'altro, aggiornato le regole di funzionamento del Fondo per lo sviluppo e la coesione;
- il predetto Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020 ed i due Addendum al Piano, in quanto costituenti un unicum di interventi, sono richiamati nella presente con la sola dizione di Piano Operativo MIT;
- detto Piano Operativo ha come obiettivo strategico quello di migliorare la rete stradale e ferroviaria favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa superando le strozzature nella rete con particolare riferimento alla mobilità da e verso i nodi nonché alla mobilità nelle aree urbane e provvedere alla messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale per una mobilità sicura e sostenibile nonché alla sicurezza delle dighe;
- il medesimo Piano Operativo è ripartito in sei Assi di Intervento (A Interventi stradali; B Interventi nel settore ferroviario; C interventi per il trasporto urbano e metropolitano; D messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente; E altri interventi; F rinnovo materiale trasporto pubblico locale-piano sicurezza ferroviaria);
- nell'ambito dell'asse tematico A, per il conseguimento dell'obiettivo specifico OS2 "Miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in

particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari alla rete TEN-T”, il Piano Operativo Infrastrutture prevede tre Linee d’Azione di seguito riportate, a cui sono riconducibili gli interventi di cui alla presente convenzione:

1. Completamenti di itinerari già programmati;
 2. Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale;
 3. Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l’accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio
- il Comune di Pescara, come ufficializzato con Delibera di G.C. n. 83 del 14.02.2017 (**Doc.1**) ha proposto una soluzione 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:** 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 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. Inoltre, il viadotto e le rampe di ingresso e uscita, da demolire, considerato che sono tangenti l’area della Riserva Naturale Pineta d’Annunziana, attualmente, costituiscono un forte deterrente ambientale.
 - 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 (**Doc. 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;
 - con nota prot. n. RA/127547/20 del 30.04.2020 (**Doc.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;

- la Regione Abruzzo, con nota prot. n. RA/142310/20 (**Doc. 4**) del 14.05.2020, ha trasmesso, al Comune di Pescara, la nota prot. n. 4460 del 12.05.2020 (**Doc.5**) della competente Direzione Generale del M.I.T. la quale 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 coinvolge più Enti e 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 (**Doc.6**) 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 (**Doc. 7**);
- 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 (**Doc.8**) 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 (**Doc. 9**) 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.
- 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. S.p.A. e della Sovrintendenza 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, si è evidenziato 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, con presenza di numerosi sottoservizi e pertanto strutturalmente non idonea a supportare tale prolungamento.

- alla luce di quanto sopra descritto e prendendo atto dei pareri negativi espressi, per il Sub-intervento 1, in sede di Conferenza di servizi simultanea del giorno 14/12/2021, sia da parte del Genio Civile, il quale ha evidenziato la discordanza con il P.S.D.A. (Piano Stralcio Difesa Alluvione Regionale) sia da parte dell'A.N.A.S. S.p.A., si è proceduto, quindi, ad effettuare una revisione progettuale e quindi della scheda intervento;
- è 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.
- 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.
- questa modifica progettuale considera un terzo intervento, prevedendo 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.
- 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 la parallela e attigua 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 rotonda per facilitare la svolta verso via Vespucci e via Don Pasquale Brandano;

- che 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, **superando strozzature stradali e favorendo la mobilità da e verso i nodi, perseguendo l'obiettivo del Piano Operativo del MIT:**
 - 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. CUP J21B22000970001;
 - 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. CUP J21B22000980001;
 - 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. CUP J21B20000160001
- che con nota prot. n. 91667 del 24.05.2022 il Comune di Pescara ha inviato alla Regione Abruzzo (Soggetto Beneficiario) – Servizio Infrastrutture DPE18 la richiesta di accoglimento di modifica delle schede per scissione in tre sub interventi (**Doc. 10**);
- che con e-mail del giorno 20.06.2022 il RUP Geom. Angelo Giuliente ha inviato in Regione le schede compilate secondo nuovo format (**Doc. 11**);
- che Il Dipartimento Infrastrutture e Trasporti – DPE Regione Abruzzo, con nota prot. n. 109836 del 21.06.2022 ha trasmesso la richiesta di accoglimento modifica schede per scissione in tre sub interventi, con invio delle schede in un nuovo format (**Doc. 12**);
- che con nota prot. n. 114446 del 28.06.2022 il Comune di Pescara ha inoltrato di nuovo le schede All.1, All.2 ed All. 3 implementate e completate (**Doc. 13**);
- che con nota prot. n. 126666 del 14.07.2022 (**Doc. 14**) il Mims – Direzione Generale per le Strade e le autostrade ha espresso la propria favorevole valutazione al proseguimento dell'iter autorizzativo;
- che con nota prot. n. 13133 del 15.07.2022 (**Doc. 15**) il Mims – Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali - Divisione III - Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata, ha avviato formalmente la procedura di consultazione scritta di cui all'articolo 7 del Regolamento interno del Comitato di Sorveglianza, per l'approvazione della proposta di rimodulazione in parola;
- che con nota prot. n. 14059 del 1.08.2022 (**Doc. 16**) il Mims – Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali - Divisione III - Articolazione territoriale delle reti infrastrutturali. Pianificazione e programmazione di settore. Programmazione negoziata, non essendo pervenute osservazioni di merito entro il termine previsto, ha inteso conclusa la suddetta procedura di consultazione, con l'approvazione della proposta di rimodulazione de quò;
- che la Regione Abruzzo e la Città di Pescara risultano interessate da interventi rientranti nella tipologia di asse tematico A, Linea di Azione 1. Completamenti di itinerari già programmati:
 - 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. CUP J21B22000970001;
 - 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. CUP J21B22000980001;

- 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. CUP J21B20000160001;

- che l’art. 2, lettera a) della delibera CIPE 25/2016 prevede che le linee d’intervento previste nella programmazione FSC sono attuate direttamente dall’amministrazione di riferimento destinataria delle risorse o, in alternativa, mediante Accordi di programma quadro rafforzati, ovvero attraverso convenzioni e/o contratti con i soggetti attuatori, valutando necessaria/opportuna o comunque maggiormente efficace una modalità attuativa basata su un forte coordinamento multilivello;
- che, a seguito di integrazioni e rimodulazioni, alla data del presente provvedimento, gli interventi ammessi al finanziamento FSC 2014-2020, ricadente nel territorio della Regione Abruzzo nella Città di Pescara per i quali si rende necessaria la stipula di specifica Convenzione tra MIMS, Regione Abruzzo e Città di Pescara, sono quelli riportati nell’Allegato 1 alla presente Convenzione;
- che nel suddetto Allegato 1, è indicato l’asse e la linea d’azione a cui ciascun intervento è riconducibile;
- che l’Agenzia per la Coesione territoriale, con Rapporto definitivo Cod. NUVEC 61023, nota ACT n. 12632 del 30.07.2019, ha approvato il sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.) del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020;
- che, il punto 2.2.2. del suddetto Sistema di Gestione e Controllo, prevede che la Regione beneficiaria delle risorse possa ricoprire il ruolo di Organismo di coordinamento territoriale (O.C.T.), per la disciplina dei tempi, delle modalità e degli obblighi relativi all’attuazione degli interventi previsti, anche allo scopo di evitare qualunque criticità procedurale che possa ritardare l’attuazione medesima;
- che al fine di assicurare il sollecito utilizzo delle risorse disponibili, anche mediante il puntuale coinvolgimento dell’Amministrazione Regionale nelle attività di gestione e monitoraggio degli interventi, ricadenti su tratta stradale non di competenza statale, si ritiene necessario sottoscrivere una Convenzione tra il Ministero, la Regione Abruzzo e la Città di Pescara;
- che la Convenzione, di cui al punto precedente, disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all’attuazione dell’intervento previsto, anche allo scopo di evitare qualunque criticità procedurale che possa ritardare l’attuazione medesima;
- che la Regione Abruzzo è l’ente beneficiario e la Città di Pescara è l’ente attuatore degli interventi di cui all’Allegato 1 alla presente Convenzione;
- che la Regione con deliberazione della Giunta n. ---- del ----- ha approvato lo schema della presente Convenzione e che, con nota ----- del -----, è delegato alla sottoscrizione della stessa il dott./ing./arch. ----- in qualità di ----- del settore -----;
- che la Città di Pescara con deliberazione della Giunta n. ---- del ----- ha approvato lo schema della presente Convenzione e che, con nota ----- del -----, è delegato alla sottoscrizione della stessa il dott./ing./arch. ----- in qualità di ----- del settore -----;

TUTTO CIO' PREMESSO SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1

(Premesse)

Le premesse e l'Allegato 1 costituiscono parte integrante della presente Convenzione.

ART. 2

(Oggetto)

Il presente atto regola i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di seguito indicato come Ministero) C.F. 97532760580, la Regione Abruzzo C.F. 80003170661 (di seguito indicata come Regione) in qualità di Soggetto Beneficiario e la Città di Pescara C.F. 00124600685 in qualità di Soggetto Attuatore, per assicurare l'attuazione degli interventi, puntualmente individuati all'Allegato 1 della presente Convenzione, nell'ambito del Piano Operativo FSC 2014/2020 (Asse Tematico A – Interventi Stradali, Linea d'Azione 1 – Completamenti di itinerari già programmati), per un importo complessivo di € 15.000.000,00 a valere sul fondo FSC 2014-2020.

Nell'Allegato 1 è riportato l'elenco degli interventi oggetto della presente Convenzione.

Nell'Allegato 2 è riportato il Cronoprogramma complessivo degli interventi.

Nell'Allegato 3 è riportato Cronoprogramma delle attività di ciascun intervento.

Nell'Allegato 4 è riportato il Fabbisogno finanziario complessivo annuo.

ART. 3

(Durata)

La presente Convenzione ha durata sino alla definizione dei rapporti finanziari tra il Ministero, la Regione Abruzzo e la Città di Pescara, relativamente agli interventi di cui all'Allegato 1.

Il limite temporale dell'articolazione finanziaria degli interventi è fissato - secondo quanto previsto dalla Delibera CIPE 26/2018, punto 2.1 - all'anno 2025; il termine si intende automaticamente adeguato nel caso di proroghe assentite dal CIPE.

I rapporti finanziari di cui sopra si intendono, comunque, conclusi con riferimento a ciascuno degli interventi per la cui esecuzione non sia stata assunta dal Soggetto Attuatore l'obbligazione giuridicamente vincolante nei termini e secondo le modalità di cui all'art.14.

ART. 4

(Importo del finanziamento)

L'importo del contributo, a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione - Piano Operativo Infrastrutture 2014-2020, riconosciuto per la realizzazione degli interventi di cui all'art. 2 è complessivamente pari ad euro 15.000.000,00 ed è erogato a favore del Soggetto Attuatore con le modalità di cui all'art. 12.

Nell'Allegato 1 è riportato l'importo del contributo riconosciuto a ciascun intervento.

Sono a carico del finanziamento previa dichiarazione del Soggetto Attuatore le quote di IVA non deducibili, ai sensi della normativa vigente. Le quote IVA, recuperabili dal Soggetto Attuatore, non sono riconosciute e, qualora, siano state corrisposte sono portate a compensazione con i trasferimenti successivi. Ogni altro tributo od onere fiscale/previdenziale e assicurativo è ammissibile nel limite in

cui sia pertinente all'intervento e non possa essere recuperato dal Soggetto Attuatore.

Il contributo di cui al comma 1 in ogni caso non può essere destinato alla copertura di oneri risarcitori o per contenzioso imputabili a responsabilità della Regione Abruzzo ovvero del Soggetto Attuatore.

ART. 5

(Referente del Procedimento-Responsabile Unico del Procedimento)

La Regione nomina quale Referente del Procedimento per gli interventi di cui all'Allegato 1 previsti nell'ambito del Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020.

La Città di Pescara comunica, quale Soggetto attuatore, al Ministero ed alla Regione Abruzzo il nominativo del Responsabile Unico del Procedimento per ciascuno degli interventi di cui all'Allegato 1 alla presente Convenzione:

- 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. CUP J21B22000970001 - RUP Geom. Angelo Giuliani;
- 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. CUP J21B22000980001 - RUP Geom. Angelo Giuliani;
- 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. CUP J21B20000160001. RUP Arch. Raffaella Bettoni.

La Città di Pescara fornisce al Ministero ed alla Regione Abruzzo tutte le informazioni necessarie per assicurare il monitoraggio attuativo degli interventi, nel rispetto della presente convenzione e delle delibere CIPE richiamate nelle premesse.

ART.6

(Tempi di attuazione)

La Regione si impegna a trasmettere al Ministero competente, previa comunicazione della Città di Pescara, l'aggiornamento degli interventi secondo l'allegato cronoprogramma delle attività (Allegato 3) e fabbisogno finanziario (Allegato 4) da adeguarsi, se necessario, almeno entro il 30 giugno di ciascun anno, con apposita comunicazione formale ovvero tramite il Sistema Informatico SMU.

ART. 7

(Verifica natura dell'intervento)

Il progetto esecutivo di ciascun intervento deve essere corredato di verifica e validazione ai sensi dell'art. 26 del D. L.gs. 18 aprile 2016, n. 50 e successive modifiche e integrazioni.

Per ciascun intervento, salvo individuazione di successivi limiti più restrittivi, sono ammesse spese generali sino alla concorrenza massima del 10% del costo dell'intervento medesimo. Nelle spese è incluso l'eventuale onere per la gestione tecnica ed amministrativa dell'intervento da parte del Soggetto attuatore.

ART. 8

(Procedura di affidamento)

I lavori/servizi/forniture relativi agli interventi oggetto della convenzione saranno affidati nel rispetto delle procedure di cui al D. Lgs. 50/2016 e successive modificazioni.

ART. 9

(Varianti)

Per le varianti in corso d'opera valgono le disposizioni previste dalla normativa vigente e quanto espressamente previsto dalla delibera CIPE 25/2016 al punto 2) *Regole di funzionamento del Fondo per lo sviluppo e la coesione*, lett. J *Varianti in corso d'opera*.

ART. 10

(Collaudo)

Il Ministero si riserva la facoltà di designare l'organo di collaudo ovvero solo alcuni suoi componenti, previa opportuna comunicazione da effettuarsi entro 30 giorni dalla sottoscrizione della convenzione. L'organo di collaudo, relazionerà al Ministero - almeno semestralmente per i collaudi in corso d'opera e comunque sul lavoro concluso - con Relazione Acclarante il rispetto degli obblighi derivanti dalla vigente convenzione e nel Rapporto Stato - Regione - Città di Pescara.

ART. 11

(Rimodulazione degli interventi)

Con riferimento agli interventi di cui all'Allegato 1, nel caso di riprogrammazione dell'importo complessivo stanziato sul Piano o riferito ad interventi articolati al loro interno in più interventi, si attiva l'iter di riprogrammazione da parte del Ministero di cui al punto 2, lettera g della Delibera CIPE 25/2016 ed al paragrafo 2 del Si.Ge.Co. del Piano Operativo FSC Infrastrutture 2014/2020.

ART. 12

(Erogazioni finanziarie)

Il contributo di cui all'art. 4 è erogato, nei limiti delle risorse disponibili, secondo il cronoprogramma delle attività e fabbisogno finanziario di ciascun intervento, a seguito del monitoraggio e delle validazioni previste per l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione, nel rispetto di quanto previsto nel Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020, dalla Circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017, punto A.3), dalle Delibere CIPE 10 agosto 2016 n. 25, 1 dicembre 2016 n.54, 22 dicembre 2017 n. 98, 28 febbraio 2018 n. 12 e 28 febbraio 2018, n. 26.

La Regione e la Città di Pescara dichiarano che gli interventi di cui all'Allegato 1, alla presente Convenzione, non sono oggetto di altri finanziamenti, né ricompresi in altri progetti già realizzati o in via di realizzazione.

Ai fini dell'erogazione del contributo la Regione propone, se del caso, l'adeguamento del cronoprogramma e del fabbisogno finanziario entro il 30 giugno di ciascun anno.

All'erogazione provvede il Ministero dell'Economia e delle Finanze – IGRUE, seguito della richiesta effettuata dal Ministero, nel rispetto delle procedure previste dal Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo Infrastrutture Fondo Sviluppo e Coesione 2014/2020, dalla circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017, dalle delibere CIPE 10 agosto 2016 n. 25, 1

dicembre 2016 n.54, 22 dicembre 2017 n. 98, 28 febbraio 2018 n. 12, 28 febbraio 2018 n. 26.

L'erogazione in argomento è effettuata in relazione all'avanzamento di ciascuno degli interventi di cui all'Allegato 1 sulla base dei costi effettivamente sostenuti, al netto degli eventuali ribassi di gara, applicando la quota percentuale di cofinanziamento, ove prevista, con le seguenti modalità:

- anticipazione pari al 10% dell'importo assegnato per ciascun intervento a seguito dell'inserimento di ciascun intervento nella Banca Dati Unitaria gestita dal MEF – RGS – IGRUE;
- pagamenti intermedi, a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute (commisurate in costo realizzato) dal Soggetto Attuatore sulla base dell'avanzamento dei lavori, sino all'85% dell'importo assegnato come risultante dai dati inseriti e validati nel Sistema Unitario di Monitoraggio;
- saldo del 5% a seguito della domanda di pagamento finale, corredata dall'attestazione di chiusura dell'intervento.

I pagamenti intermedi, sino alla concorrenza dell'85% dell'importo complessivamente assegnato per il piano operativo di investimento, sono autorizzati per quote non inferiori al 5% dell'importo medesimo.

La Regione ed il Soggetto Attuatore si impegnano a ripetere allo Stato sul conto di tesoreria indicato dal Ministero le risorse erogate in applicazione della presente Convenzione per la quota inerente l'intervento per la cui esecuzione non è stata assunta l'obbligazione giuridicamente vincolante da parte del Soggetto Attuatore nei termini previsti dall'art. 14.

La ripetizione delle risorse di cui al comma precedente è compiuta entro 90 giorni dalla scadenza del termine previsto nel comma medesimo.

ART. 13

(Ammissibilità delle spese)

Saranno considerate ammissibili le spese:

- assunte con procedure coerenti con le norme comunitarie, nazionali, regionali applicabili anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuti, concorrenza, ambiente);
- assunte nel periodo di validità dell'intervento;
- effettive e comprovabili ossia corrispondenti ai documenti attestanti la spesa ed ai relativi pagamenti effettuati;
- pertinenti ed imputabili con certezza all'intervento finanziato.

Non saranno considerate ammissibili spese che risultino finanziate attraverso altre fonti finanziarie salvo che lo specifico progetto non preveda espressamente che l'intervento sia assicurato con una pluralità di fonti di finanziamento e limitatamente alle quote di competenza del Fondo.

La Regione si impegna a trasmettere al Ministero tutta la documentazione comprovante l'ammissibilità delle spese di cui sopra, ai sensi di quanto previsto dal S.I.GE.CO.

ART. 14

(Revoca del finanziamento)

La Città di Pescara si impegna ad assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti, inerenti a

ciascuno degli interventi di cui all'Allegato 1, entro il 31 dicembre 2022, pena la revoca delle risorse assegnate per gli stessi; il termine si intende automaticamente adeguato nel caso di proroghe assentite dal CIPE.

L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta allorquando sia intervenuta l'aggiudicazione di appalti di lavori (e/o servizi), ai sensi del d.lgs. n. 50/2016 e successive modifiche e integrazioni; ovvero - nelle casistiche diverse - un atto equivalente che impegna un terzo alla esecuzione diretta e funzionale degli interventi di cui trattasi.

ART. 15

(Economie)

Eventuali economie delle risorse assegnate, derivanti dall'attuazione degli interventi di cui all'Allegato 1, su richiesta motivata della Regione, verranno utilizzate nel rispetto delle procedure previste dalle delibere CIPE n. 25/2016 e n. 26/2018.

ART. 16

(Monitoraggio-Verifiche)

L'attività di monitoraggio verrà svolta nel rispetto delle procedure previste per l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione, che la Regione si impegna a svolgere per il tramite della Città di Pescara quale soggetto attuatore.

La Regione assicura l'inserimento dei dati relativi agli interventi e provvede ad effettuare tutte le verifiche e validazioni previste dal Sistema sino a rendere le informazioni disponibili per la trasmissione alla Banca Dati Unitaria (BDU) dell'IGRUE.

Il Ministero provvede all'inoltro delle informazioni alla Banca Dati Unitaria dell'IGRUE, come previsto per tutti gli interventi del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 e secondo quanto disposto dalle circolari MEF-IGRUE in materia.

Il Ministero dà comunicazione alla Regione di ogni trasferimento di dati alla BDU, segnalando eventuali scarti/errori da correggere nella sessione successiva di monitoraggio.

Il Ministero si riserva di verificare per il tramite degli uffici competenti per territorio, anche mediante ispezioni in loco, l'avanzamento degli interventi di cui all'Allegato 1.

La Regione per il tramite della Città di Pescara si impegna a garantire a tutti gli organismi deputati alla verifica dell'utilizzo del Fondo Sviluppo e Coesione, l'accesso a tutta la documentazione amministrativa, tecnica e contabile connessa agli interventi finanziati.

La Città di Pescara si impegna altresì:

- alla tenuta di un sistema di contabilità separata per l'intervento finanziato a valere sulle risorse del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020;
- ad inserire ed aggiornare i dati relativi al monitoraggio finanziario, fisico e procedurale dell'intervento nel rispetto di quanto previsto nel Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020, dalla Circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017, punto A.3), dalle Delibere CIPE 10 agosto 2016, n. 25, 1 dicembre 2016, n. 54, 22 dicembre 2017, n. 98, 28 febbraio 2018, n. 12, 28 febbraio 2018, n. 26. I dati debbono essere inseriti ed aggiornati nel Sistema di monitoraggio indicato dal Ministero secondo le modalità operative e le specifiche tecniche del Sistema, in modo da

permettere una efficace trasmissione dei dati inseriti nella Banca Dati Unitaria (BDU) gestita dal MEF-RGS-IGRUE;

- a garantire la corretta alimentazione del Sistema di monitoraggio, in termini di completezza dei dati e documenti inseriti nel Sistema di Monitoraggio (SMU) con quanto richiesto dal Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020, nel rispetto della Circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017, punto A.3), delle Delibere CIPE 10 agosto 2016, n. 25, 1 dicembre 2016, n. 54, 22 dicembre 2017, n. 98, 28 febbraio 2018, n. 12, 28 febbraio 2018, n. 26, secondo le modalità operative e le specifiche tecniche del Sistema, in modo da permettere una efficace trasmissione dei dati nella Banca Dati Unitaria (BDU) gestita dal MEF-RGS-IGRUE.;
- a prestare la massima collaborazione nelle attività svolte da tutti i soggetti incaricati dei controlli, ai vari livelli, sul Piano Operativo Infrastrutture MIT FSC 2014/2020 fornendo le informazioni richieste e gli estratti o copie dei documenti o dei registri contabili.

ART. 17

(Rapporti fra Ministero, Regione Abruzzo e Città di Pescara relativi al monitoraggio delle azioni)

Ai fini dell'applicazione della presente Convenzione, la Regione si impegna a monitorare la corretta alimentazione del Sistema di monitoraggio, in termini di completezza dei dati inseriti secondo le modalità operative e le specifiche tecniche del Sistema fornite dal Ministero, in modo da permettere una efficace trasmissione dei dati inseriti nella Banca Dati Unitaria (BDU) gestita dal MEF-RGS-IGRUE, evidenziando se del caso alla Città di Pescara eventuali inadempienze.

Il Ministero su richiesta della Regione e della Città di Pescara fornirà i codici eventualmente necessari e/o le istruzioni necessarie equivalenti per accedere alla banca dati ed effettuare le opportune verifiche.

ART. 18

(Pubblicità avanzamento dell'intervento)

La Regione e la Città di Pescara si impegnano, per quanto di competenza, nel rispetto delle vigenti norme sulla trasparenza, a dare visibilità sul proprio sito istituzionale degli interventi ammessi a finanziamento con i rispettivi cronoprogrammi, nonché al rispetto dell'obbligo di monitoraggio degli interventi allo scopo di dare evidenza, nei Sistemi Informativi nazionali, dell'effettivo avanzamento e degli eventuali scostamenti.

ART. 19

(Disposizioni finali-Clausola di salvaguardia)

Per tutto quanto non disciplinato dalla presente Convenzione, valgono le disposizioni delle delibere CIPE 10 agosto 2016 n. 25, 1 dicembre 2016 n. 54, 22 dicembre 2017 n. 98, 28 febbraio 2018 n. 12, 28 febbraio 2018 n. 26, del Sistema di gestione e controllo del Piano Operativo Infrastrutture MIT Fondo Sviluppo Coesione 2014/2020, della circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017 e della normativa vigente in materia.

La presente convenzione si intende automaticamente adeguata a disposizioni normative in materia - di legge e/o di natura regolamentare - che interverranno successivamente alla sua stipula.

ART. 20

(Efficacia)

La presente Convenzione è vincolante per le parti a seguito della registrazione del relativo decreto di approvazione da parte dei competenti organi di controllo.

Allegati:

- Elenco interventi;
- Cronoprogramma complessivo degli interventi;
- Cronoprogramma delle attività di ciascun intervento;
- Fabbisogno finanziario complessivo annuo;
- Documenti da n.1 a n.16

Per il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici

Direzione Generale per Strade e le Autostrade e per la Vigilanza e la Sicurezza nelle Infrastrutture Stradali

Dott. Felice MORISCO

Per la Regione

Dipartimento Infrastrutture e Trasporti- DPE – Servizio Infrastrutture

Ing. Paolo D'INCECCO

Per il Comune

Settore Lavori Pubblici

Arch. Fabrizio Trisi