



CITTA' di PESCARA

Settore LL.PP. - Progettazione Strategica, Mobilità e Verde



Studio di fattibilità tecnica ed economica

TITOLO DELL'OPERA	Riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria	
Ente finanziatore Committente finanziatore	COMUNE DI PESCARA	
Direttore del Dipartimento Tecnico	Arch. Tommaso Vespasiano	
Coordinatore progetto, responsabile Attuazione e Programmazione LL.PP.	Arch. Tommaso Vespasiano	
Responsabile del procedimento Autore Programma di Interv.	Ing. Giuliano ROSSI	
Progettista	Arch. Tommaso VESPASIANO	
Nucleo di progettazione	Arch. Francesca MARZETTI (Coordinamento) Agr. Mario Caudullo (Verde) Arch. Pier Giorgio PARDI (Mobilità) Geol. Edgardo SCURTI (Geologia) Geom. Riccardo MARINELLI (Grafica)	
Dirigente di Settore Organismo di Controllo	Ing. Giuliano Rossi	
Titolo elaborato	Relazione illustrativa	El. 01
CITTA' DI PESCARA Piazza Italia,1 - 65100 PESCARA ITALIA	CITTA' DI PESCARA - REGIONE ABRUZZO - I - UE Riproduzione vietata, tutti i diritti riservati. Nessuna parte del presente documento può essere riprodotta o diffusa con un mezzo qualsiasi.	

Cod. file:

INDICE

Relazione illustrativa

01. SCELTA DELLE ALTERNATIVE	3
a. Le motivazioni e le finalità dell'intervento	3
PESCARA	3
L'AREA DI RISULTA FERROVIARIA	4
LE FUNZIONI ESISTENTI: PARCHEGGI, AUTOLINEE, CENTRO COMMERCIALE NATURALE.....	6
b. Le soluzioni progettuali analizzate	12
ALTERNATIVA 01. <i>Ipotesi Zero</i>	13
ALTERNATIVA 02.....	14
ALTERNATIVA 03.....	15
ALTERNATIVA 04.....	16
c. Le ragioni della soluzione selezionata	17
01. DESCRIZIONE DEL PROGETTO DELLA SOLUZIONE SELEZIONATA	19
a. La soluzione selezionata	19
b. La fattibilità dell'intervento.....	20
INDAGINI GEOLOGICHE, IDROLOGICHE E IDRAULICHE, GEOTECNICHE, SISMICHE,.....	20
VINCOLI DI NATURA STORICA, ARTISTICA, ARCHEOLOGICA E PAESAGGISTICA.....	21
c. Le caratteristiche architettoniche, funzionali ed interrelazionali degli elementi del progetto	22
d. La disponibilità delle aree e degli immobili da utilizzare.....	30
e. La disponibilità dei pubblici servizi e le modalità dei relativi allacciamenti.....	31
f. Le interferenze con i pubblici servizi, le soluzioni e i prevedibili oneri	32
g. Gli indirizzi per la redazione del Progetto Definitivo.....	32
h. Il Cronoprogramma delle fasi attuative.....	38
i. L'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere.....	39

02.	RIEPILOGO DEGLI ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI	40
a.	I calcoli estimativi della spesa.....	40
b.	Gli stralci funzionali e fruibili	42
c.	Il Quadro Economico	47
d.	Le forme e le fonti di finanziamento per la copertura della spesa.....	48

01. SCELTA DELLE ALTERNATIVE

a. Le motivazioni e le finalità dell'intervento

PESCARA

La città di Pescara è la più grande città dell'Abruzzo, con una popolazione – al 3 di settembre 2016 – pari a 120.231 abitanti. La sua superficie comunale, di poco più di 34 chilometri quadrati, determina una tra le più alte densità abitative italiane (la sesta dopo Napoli, Milano, Palermo, Torino e Firenze), pari ad oltre 3.600 abitanti per chilometro quadrato.

Geograficamente, la città si trova al centro di una cosiddetta Area Vasta definita all'interno di un semicerchio di circa 20 chilometri di raggio in cui si trovano una trentina di Comuni (tra cui anche un'altra città capoluogo) la cui popolazione supera i 470.000 abitanti.

Ma i criteri ed i parametri attraverso cui definire contesti ed ambiti omogenei di questo territorio, tali da renderli agglomerati uniformi, possono essere molteplici e diversificati.

Il CENSIS, ad esempio, prendendo in considerazione le principali unità comunali adiacenti con oltre 200 abitanti per chilometro quadrato, ha individuato nell'agglomerato urbano di Chieti-Pescara una delle nove Aree Metropolitane italiane: un sistema urbano e territoriale di circa 1.600 chilometri quadrati con oltre 655.000 abitanti.

Un altro importante criterio (soprattutto dal punto di vista economico e produttivo), è invece quello che prende in considerazione i flussi di pendolarismo tra un insieme di Comuni raccolti attorno a una o più città principali; Pescara diventa così una delle 35 FUR (*Functional Urban Regions*) italiane di livello B, comprendente 28 Comuni (con un bacino di riferimento di circa 530.000 abitanti); ovvero – osservando altre serie di dati simili – una DMA (*Dynamic Metropolitan Areas*) di livello B, considerando un'aggregazione di 31 Comuni.

Scendendo ancor più nello specifico, l'area metropolitana di Pescara (con 18 Comuni collegati) è stata classificata già dal 2009 tra le prime cinque aree omogenee del centro-sud italiano, in ragione del numero di addetti alle tre funzioni centrali del commercio, del credito e dei servizi alle imprese.

La variabilità del numero dei Comuni presi di volta in volta in considerazione, dei metodi di misurazione scelti, dei campi di interesse selezionati, riconosce dunque porzioni di territorio diverse, non sempre biunivocamente coincidenti con i confini amministrativi ufficiali e che rappresentano piuttosto le dinamiche di un territorio cosiddetto *a geometria variabile*, rispetto al quale la determinazione dei bacini di utenza per ciascuna delle attività in esso svolte (e da

pianificare) necessita di specifiche e particolareggiate disamine e quantificazioni, di volta in volta diversificate.

L'AREA DI RISULTA FERROVIARIA

Il progetto di riqualificazione delle aree di risulta ferroviaria di Pescara si inserisce all'interno di una trentennale stagione di proposte a scala urbana.



Nel 1984, l'allora Ministero dei Trasporti e l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato appaltarono e realizzarono l'esecuzione delle *'opere di completamento e di rifinitura nel FV e nel FSA della nuova stazione di PESCARA CENTRALE'*. Il progetto prevedeva la realizzazione di un impalcato ferroviario lungo circa 850 metri, sopraelevato di circa otto metri rispetto alla quota della città (+12,50 metri s.l.m.) su cui – particolare estremamente innovativo ai tempi – venivano spostati i binari della linea ferroviaria Adriatica e posizionate le nuove banchine dei treni.

Il primo febbraio del 1988, a completamento di una lunga stagione di lavori, venne inaugurato l'edificio della nuova stazione, posizionato al centro del nuovo impalcato e costituito da un manufatto di circa 230 metri di lunghezza, profondo 14 ed alto 22.

Lo spostamento di circa 120 metri della linea ferroviaria, rese così disponibile una vasta area di circa 13 ettari risultante dalla dismissione (e conseguente demolizione e smantellamento) dei manufatti tecnici e delle linee ferroviarie precedenti. Uniche eccezioni: il corpo principale dell'edificio della stazione del XIX secolo, la struttura dei serbatoi dell'acqua utilizzata dal vecchio impianto ferroviario e il piccolo volume della biglietteria degli autobus all'angolo di piazza della Repubblica – tutti, comunque, al di fuori dell'area di progetto presa in considerazione. Nel 1998, l'edificio della vecchia stazione, ristrutturato, è divenuto la sede dell'ICRA (*International Center for*

Relativistic Astrophysic) mentre, il volume sottostante i due vecchi serbatoi è utilizzato come *Spazio Informazione Giovani*.

Attualmente, all'interno del perimetro di intervento restano invece alcuni piccoli manufatti (le cui superfici sono comprese tra i 12 e i 120 metri quadrati) adibiti temporaneamente a biglietterie e servizi minori, oltre ad un manufatto più consistente (di circa 750 metri quadrati) in cui ha sede l'associazione locale del Dopolavoro ferroviario – di tutti questi manufatti è prevista la demolizione.

Risale al 1981 – già sette anni prima dell'inaugurazione della nuova stazione – il primo progetto di idee che si proponeva di trovare una sistemazione coerente dell'area rispetto alle aspettative della città ed al ruolo strategico che questa avrebbe di lì a poco assunto rispetto all'intero territorio comunale.

Dagli studi della locale Facoltà di Architettura alle diverse proposte dei numerosi professionisti locali, la definizione del destino e dell'assetto dell'area di risulta di Pescara – riconosciuto come strategico e vitale per l'intera città – è stato oggetto di innumerevoli progettazioni a pressoché tutte le scale di approfondimento.

Nel giugno del 2001 il Comune di Pescara acquistò dalla società Metropolis (Ferrovie dello Stato) la proprietà delle aree a un prezzo calmierato (13 miliardi di lire), in ragione e in virtù di un impegno per i dieci anni successivi a non realizzare nel sito attività caratterizzate da un uso diverso da quello pubblico.

Le condizioni contrattuali stabilite con FS in occasione del passaggio di proprietà delle aree vennero recepite dal Piano Regolatore Generale attraverso una Variante del novembre 2001 in cui, secondo le indicazioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione, l'intera area veniva assoggettata a pianificazione unitaria di esclusivo interesse pubblico (Piano Particolareggiato PP1 – Polo Centrale), *“destinata alla creazione di un ‘nuovo luogo urbano’ nella zona di cerniera più centrale della città, alla integrazione formale e morfologica delle varie realtà urbane in esso incluse, alla realizzazione di un quadro organico della mobilità, alla necessità di una articolazione e gerarchizzazione degli spazi pubblici (vie e piazze) da pedonalizzare o attrezzare in un sistema di verde pubblico diffuso”*.

Nello specifico, il cosiddetto sub-ambito a) del PP1 individuato in quell'occasione, comprendeva tutte le aree di risulta ferroviaria (fino all'impalcato), un'area a nord oltre la

rotatoria di via Michelangelo di circa 5.000 metri quadrati attualmente adibita a parcheggio pubblico, tratti di viabilità e marciapiedi a ridosso dell'impalcato ferroviario fino al fiume.

Le previsioni di quel Piano – in linea, del resto, con le aspettative consolidate nell'opinione pubblica cittadina – restano ancora oggi sostanzialmente immutate. La recente variante delle NTA, approvata dalla giunta comunale e al momento in fase di verifica di assoggettabilità ambientale prima di approdare in consiglio comunale, conferma la suddetta vocazione e denomina l'area in questione 'Parco Centrale'.

LE FUNZIONI ESISTENTI: PARCHEGGI, AUTOLINEE, CENTRO COMMERCIALE NATURALE

Sulla scorta di quanto rilevato nello *Studio della redditività della sosta su spazi pubblici* commissionato dalla Società Pescara Parcheggi alla fine del 2010, per quanto riguarda l'area di risulta (zona sud e zona terminal autobus), la disponibilità complessiva di stalli per la sosta a pagamento corrisponde a circa 2.100 unità.

Tale offerta di parcheggi a pagamento, confrontata con i dati registrati dallo studio svolto nel 2005 in occasione della redazione dell'ultimo *Piano Generale del Traffico Urbano* (PGTU) della Città di Pescara, indica un raddoppio dei posti auto avvenuto nell'ultimo decennio.

Nel 2010, il numero medio di automobili che hanno utilizzato quotidianamente i parcheggi dell'area di risulta (in entrata) è stato 4.088 ed il coefficiente medio di occupazione è risultato pari a 0,69, con un picco massimo di 0,97 nella fascia oraria delle 18.00.

FASCIA ORARIA	P = STALLI OCCUPATI	K = COEFFICIENTE DI OCCUPAZIONE (P / 1.750)
8.00	307	0,18
8.30	642	0,37
9.00	920	0,53
9.30	1.144	0,65
10.00	1.312	0,75
10.30	1.395	0,80
11.00	1.414	0,81
11.30	1.393	0,80
12.00	1.316	0,75
12.30	1.214	0,69
13.00	991	0,57
13.30	866	0,49
14.00	866	0,49
14.30	910	0,52
15.00	1.029	0,59
15.30	1.229	0,70
16.00	1.400	0,80
16.30	1.573	0,90

17.00	1.667	0,95
17.30	1.668	0,95
18.00	1.702	0,97
18.30	1.584	0,91
19.00	1.423	0,81
19.30	1.291	0,74
20.00	1.155	0,66
20.30	1.023	0,58
Coefficiente medio		0,69

Dall'incrocio (su base normalizzata) dei dati esaminati, è possibile pertanto rilevare come al raddoppio della disponibilità di stalli per la sosta avvenuto tra il 2005 e il 2010 (da 1.100 a 2.100) sia corrisposto un lieve innalzamento del coefficiente di occupazione (che nel 2005 era pari a 0,64), a dimostrazione di quanto tale incremento dell'offerta di stalli fosse appropriato. L'adeguamento di tale offerta rispetto alla domanda è stato sempre costruito sulla base di un rapporto (il coefficiente medio di occupazione) tendente alla piena soddisfazione. Solo in occasione di particolari eventi festivi, tale coefficiente supera la soglia della saturazione (il sabato, tra le 18.00 e le 18.30, si arriva all'1,01).

Oggi la disponibilità di posti a pagamento è di circa 1.500 nella parte sud e circa 600 a nord.

Relativamente ai volumi di traffico attualmente presenti nell'area generati da pullman pubblici e privati, è utile distinguere tra quelli urbani, regionali, nazionali e internazionali.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, i dati forniti dalla ex GTM (*Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A.* – attualmente accorpata nella Società Unica di trasporto Abruzzese TUA S.p.A.) indicano, al momento, la dotazione di 20 linee urbane. Tranne una, tutte queste linee attraversano l'area di risulta centrale. Quattordici di esse hanno qui il loro capolinea ed effettuano, globalmente, 592 corse al giorno, trasportando una media di quasi 8.000 passeggeri che ogni giorno utilizzano l'area di risulta come terminale per i propri spostamenti (circa il 65% del numero totale di passeggeri utenti del servizio di trasporto pubblico cittadino). Altre cinque linee attraversano soltanto l'area per 331 volte al giorno, utilizzando gli spazi di fermata solo per il tempo necessario all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri.

Per quanto riguarda le autolinee regionali, i dati forniti dalle sei società attualmente operative nell'area indicano la presenza di 23 linee giornaliere. Ognuna di queste ha il proprio

capolinea all'interno dell'area di risulta. In totale, tra arrivi e partenze, sono 564 i mezzi che si fermano ogni giorno nell'area. Il numero giornaliero di passeggeri trasportati può essere stimato nella misura di circa 10.000. Ancora più che per il trasporto pubblico urbano, l'area di risulta rappresenta il centro di smistamento in entrata e in uscita pressoché esclusivo di tutto il sistema di trasporto regionale della città di Pescara.

	AZIENDA	LINEA	TOTALE CORSE GIORNALIERE
1	<i>Di Fonzo</i>	Pescara – Vasto	8
2	<i>Di Fonzo</i>	Pescara – Lanciano	5
3	<i>Napoleone</i>	Pescara – San Salvo	6
4	<i>Napoleone</i>	Pescara – Val di Sangro	6
5	<i>Sangritana (TUA)</i>	Pescara – Lanciano – Palena	4
6	<i>Sangritana (TUA)</i>	Pescara – Atesa	2
7	<i>Sangritana (TUA)</i>	Pescara – Sevel	2
8	<i>Sangritana (TUA)</i>	Pescara – Lanciano	2
9	<i>Sangritana (TUA)</i>	Pescara – Lanciano – Palena	4
10	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Chieti	112
11	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Avezzano	4
12	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Caramanico	17
13	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Pianella	68
14	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Cepagatti	50
15	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Moscufo	21
16	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Spoltore	51
17	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Caprara	24
18	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Ortona	53
19	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Giulianova	32
20	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Atri	33
21	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – Città S. Angelo	40
22	<i>Arpa (TUA)</i>	Pescara – L'Aquila	20
23	<i>Satam</i>	Pescara – San Giovanni Teatino – Chieti	12
		Totale	564

Per quanto riguarda le autolinee extra-regionali e internazionali, i dati relativi agli spostamenti attuali registrano la presenza di 15 diverse compagnie (in gran parte private). Con destinazioni diverse (da Roma a Varsavia, da Udine a Brindisi), le corse che attualmente utilizzano l'area di risulta come capolinea, ovvero come transito per arrivi e partenze, sono 139 giornaliere (di cui 65 da e verso Roma) e 28 settimanali. Di queste linee, quelle che arrivano e partono a e da Pescara (capolinea), 47 sono giornaliere (41 delle quali su Roma) e 12 settimanali. Il numero medio di passeggeri che quotidianamente arrivano e partono da Pescara con pullman privati extra-regionali e internazionali è stimabile nell'ordine di circa 2.000 al giorno.

L'individuazione di quello che viene comunemente definito *Centro Commerciale Naturale* (CCN) di Pescara è compiuta all'interno di un quadrilatero di circa 66 ettari compreso tra via Muzii a nord, via Venezia a sud, il lungomare Matteotti a est e corso Vittorio Emanuele a ovest.



Il Centro Commerciale Naturale di Pescara

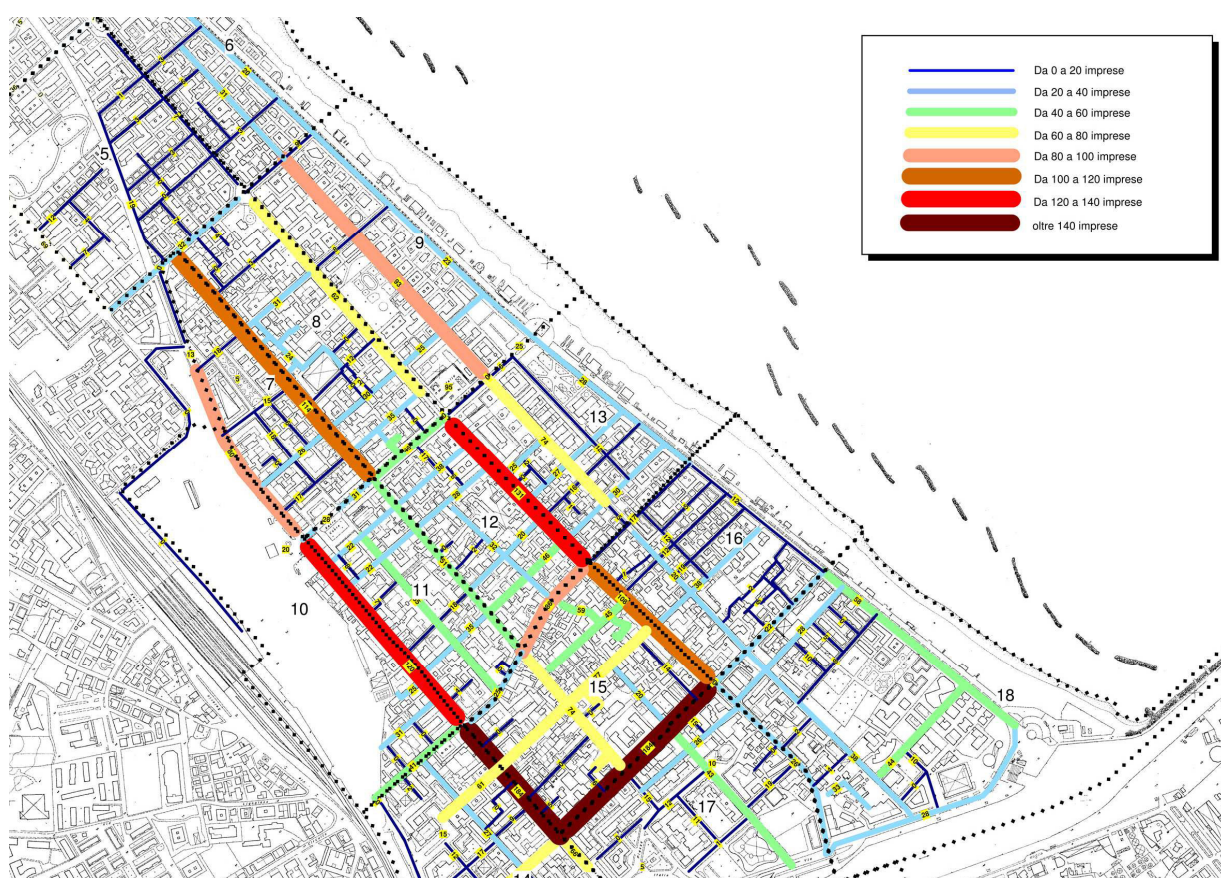
Per quanto riguarda la presenza di attività imprenditoriali all'interno di questo perimetro, gli ultimi dati ufficiali disponibili risalgono al 2005, raccolti in occasione della redazione dell'ultimo PGTU del Comune di Pescara. Dalle tavole di analisi di questo studio, risultava che le imprese (attività commerciali, imprese, agenzie...) presenti nel CCN di Pescara erano circa 2.900, con una concentrazione massima lungo corso Vittorio Emanuele (450), via Nicola Fabrizi (239), via Venezia (184), via Cesare Battisti (114) e via R. Elena (93).

Partendo da questi dati – frutto di una campagna mirata di rilevamento – è stata effettuata una attualizzazione del numero di imprese attive, attraverso l'applicazione di un coefficiente che tenga conto delle dinamiche economiche dell'ultimo decennio in cui alcune di queste attività hanno subito chiusure o spostamenti in altre parti della città.

Va in tal senso precisato che, per quanto riguarda il CCN di Pescara, la flessione del numero di attività commerciali va considerata in misura certamente minore rispetto al resto della

città in cui i fenomeni di contrazione del mercato risultano decisamente più accentuati. In quest'area, invece, si rileva l'esistenza di un contesto imprenditoriale caratterizzato da dinamiche di sostituzione e trasformazione, più che da chiusure definitive, determinando una sostanziale invarianza delle quantità complessive di esercizi attivi.

Un ragionevole coefficiente medio di correzione – tenuto conto delle diverse tipologie di impresa considerate (negozi, ma anche studi professionali, agenzie...) – è risultato pertanto pari a 0,80. Da questi dati è verosimile considerare che il numero delle attività imprenditoriali attualmente presenti nel CCN di Pescara corrisponda a circa 2.300 unità.



Estratto dal PGTU di Pescara del 2005 (Tav. 4_A_Q4. Analisi presenze attività. Numero di Imprese per via)

Per un dimensionamento vero e proprio del bacino di utenza potenziale di questo *Centro Commerciale Naturale* appare ragionevole prendere in considerazione una ampia porzione di territorio metropolitano a cavallo fra le province di Pescara, Chieti e Teramo che, in misura più o meno frequente, fa riferimento al CCN di Pescara per i propri acquisti, per accedere a servizi professionali, per attività di svago e di intrattenimento. Questa porzione di territorio è stata definita a partire dalla disponibilità di infrastrutture per la mobilità che, in un arco temporale non

superiore ai venti minuti, collegano Pescara con i Comuni di: Pineto, Atri, Silvi, Città Sant'Angelo, Montesilvano, Penne, Loreto Aprutino, Collecchio, Moscufo, Elice, Cappelletto sul Tavo, Pianella, Cepagatti, Spoltore, Rosciano, Tocco da Casauria, Torre de Passeri, Scafa, Manoppello, Lettomanoppello, San Giovanni Teatino, Bucchianico, Chieti, Torrecchia Teatina, Francavilla al Mare, Ripa Teatina, Miglianico, Ortona, Villamagna e Tollo.



Il bacino di riferimento dell'area di risulta centrale di Pescara. Schema di area vasta metropolitana Pescara-Chieti

Non sarebbe inverosimile aggiungere a questa lista altri Comuni (Popoli, Sulmona, Avezzano, Lanciano, Vasto, Termoli, Foggia...) che, seppur distanti chilometricamente e con riferimento a una quota parte di popolazione residente ancor più ridotta rispetto a quelle degli altri Comuni, continuano tuttora a fare riferimento al CCN di Pescara per una serie di attività specialistiche ed esclusive.

Ciononostante e al netto dei centri minori (in particolare della Provincia pescarese), gli abitanti totali residenti in quest'area sono (in accordo con i dati rilevati nel Censimento ISTAT, giugno 2016):

COMUNI	ABITANTI (ISTAT 2011)	ABITANTI (ISTAT 2016)
Pescara	121.470	120.231
Pineto	14.718	14.983
Atri	11.225	10.751
Silvi	15.799	15.638
Città Sant'Angelo	14.572	15.002
Montesilvano	51.708	53.746
Elice	1.725	1.715
Penne	12.877	12.225
Loreto Aprutino	7.739	7.445
Collecervino	5.982	5.997
Moscufo	3.275	3.231
Cappelle sul Tavo	3.981	4.024
Pianella	8.491	8.553
Cepagatti	10.583	10.798
Spoltore	18.754	19.330
Rosciano	3.595	3.876
Tocco da Casauria	2.771	2.724
Torre de Passeri	3.244	3.172
Scafa	3.894	3.798
Manoppello	6.948	7.400
Lettomanoppello	3.019	2.993
San Giovanni Teatino	12.551	14.146
Bucchianico	5.253	5.257
Chieti	53.859	51.614
Torrevecchia Teatina	4.143	4.245
Franca Villa al Mare	24.697	25.467
Ripa Teatina	4.293	4.111
Miglianico	4.858	4.848
Ortona	23.919	23.331
Villamagna	2.453	2.404
Tollo	4.171	4.162
Totale	466.567	467.864

Questo bacino potenziale di quasi 470.000 abitanti – pur se in maniera discontinua ed in relazione a specifiche attività – fa riferimento a un sistema urbano consolidato nei decenni per la sua caratteristica concentrazione di attività terziarie e che, tradizionalmente, ha fatto di Pescara un punto di riferimento del medio Adriatico e delle aree interne abruzzesi.

b. Le soluzioni progettuali analizzate

La scelta progettuale dell'opera è stata fatta a seguito di una analisi di possibili alternative definite sotto il profilo tecnico-funzionale ed economico-finanziario, senza tralasciare gli aspetti sociali e ambientali.

La prima alternativa presa in considerazione è stata quella 'zero', in cui è stata considerata l'ipotesi di non procedere ad alcuna realizzazione, lasciando inalterato l'attuale assetto dei parcheggi a raso, le aree di sosta degli autobus e i percorsi carrabili e pedonali esistenti.

La seconda alternativa considerata ha indagato la possibilità di realizzare – anche sulla scorta di numerose proposte elaborate in passato dall'Amministrazione comunale – un grande intervento di trasformazione, prevedendo una serie articolata di strutture e volumetrie in cui

accogliere funzioni e attività diverse, sempre garantendo la fruibilità di una superficie aperta attrezzata a verde (tetto giardino, parco urbano...).

Una terza ipotesi ha previsto la realizzazione di quanto proposto in occasione dell'ultimo concorso di progettazione di dieci anni fa, aggiornato rispetto alle sopraggiunte condizioni al contorno (stralcio della grande struttura culturale pubblica) e alle aggiornate necessità in termini di assetto urbano e compatibilità economica con il contesto finanziario locale.

La quarta ipotesi, utilizzata nella matrice delle alternative, è quella che ha preso in considerazione la possibilità di inserire una leva finanziaria a carattere immobiliare di grandi dimensioni (una torre residenziale), dimensionata in ragione della necessità di garantire il corretto equilibrio economico-finanziario con cui realizzare una grande struttura a carattere culturale (teatro, mediateca, biblioteca...).

ALTERNATIVA 01. *Ipotesi Zero*

Come descritto nel precedente paragrafo 01. A, attualmente l'area di risulta è interessata da attività legate esclusivamente alla mobilità.

L'attuale disponibilità di posti sottoposti a tariffazione è di circa 1.500 nella parte sud e 600 a nord.

Dietro la sede dell'ICRA, accanto ai vecchi serbatoi, si trovano i capolinea delle linee urbane e regionali di TUA, così come le aree di sosta da cui partono e arrivano i pullman con destinazioni nazionali ed internazionali. Questa porzione di area è attualmente dotata di una serie minima di servizi per i viaggiatori (biglietteria, bar ristoro...), ospitati in due volumi a carattere provvisorio. Non sono previste tariffazioni per la sosta.

Oltre la viabilità di servizio della stazione ferroviaria, l'area è attualmente attraversata da carreggiate di servizio per l'accesso ai parcheggi e alle piazzole degli autobus.

Ancorché attraversato dal passaggio carrabile per l'accesso alle aree di sosta dei pullman, un asse pedonale, perpendicolare alla stazione ferroviaria, assicura il collegamento con la zona pedonale di corso Umberto I e del centro cittadino.

L'assetto attuale è frutto di una serie di adattamenti occorsi negli anni con cui l'area è stata gradualmente attrezzata per rispondere alle esigenze dei diversi momenti. In assenza di un disegno generale, l'insieme appare oggi incoerente e disarmonico, pur se funzionalmente organizzato, soprattutto rispetto al servizio di parcheggio.

La compresenza di elementi e attività disomogenee (capolinea degli autobus, chioschetti, mercato etnico spontaneo, una vecchia locomotiva commemorativa...), rende la percezione di quest'area confusa e di scarsa qualità, ancora più impattante per chi, uscito dall'atrio della stazione ferroviaria, entra per la prima volta a Pescara.

Recentemente, vi è inoltre da registrare un aumento esponenziale di fenomeni di degrado causati dalla sempre più frequente presenza di manifestazioni di devianza e di marginalità sociale.

ALTERNATIVA 02.

Nel corso degli anni, numerosi studi e progetti preliminari sono stati prodotti per quest'area in cui si sono immaginati scenari di grande complessità architettonica e urbanistica, realizzati a partire dall'ipotesi di realizzare in quest'area un pezzo di nuova città compiuto e completo. Accanto alla previsione di nuove volumetrie a carattere sia pubblico sia privato (teatri, centri commerciali, parchi attrezzati...), il necessario punto di equilibrio tra costi e ricavi dell'intervento è stato cercato attraverso la previsione di una leva finanziaria di grande entità, concentrata in maggior parte sulla tariffazione degli stalli per i parcheggi. Con l'obiettivo di garantire consistenze finanziarie di grande entità per la sistemazione di ampie porzioni dell'area, da destinare ad attività pubbliche non remunerative (il parco attrezzato, il teatro...), è stato ipotizzato un incremento del numero dei posti auto fino a 3.500 stalli i quali, per garantire una ragionevole fruibilità di superfici verdi ed evitando la previsione di strutture fuori terra troppo impattanti, sono stati distribuiti prevalentemente in manufatti interrati.

L'entità dei ricavi proposta in questa ipotesi, a fronte di un incremento percentuale dei costi, risulterebbe sicuramente vantaggiosa in termini di produzione di strutture e di spazi pubblici cui si potrebbero richiedere maggiori prestazioni in termini di qualità e quantità.

Naturalmente, un assetto di questo tipo, per trovare una realistica possibilità di attuazione, necessiterebbe di una revisione dell'intero sistema tariffario dei parcheggi del

quadrilatero centrale, finalizzata a un incremento notevole – ovvero a una concentrazione – nell’area dell’attuale domanda di sosta dell’intero centro cittadino. L’applicazione di politiche di disincentivazione alla sosta, se non addirittura il divieto di accesso delle auto in centro (con esclusione dei soli residenti), diventerebbe in questo scenario una condizione pressoché obbligata per raggiungere una fattibilità concreta dell’opera. Di là dalla desiderabilità di tale ipotesi, al momento allo studio nell’ambito degli strumenti di regolazione di traffico e mobilità (PUMS, PGU), essa riguarda comunque uno scenario di medio-lungo periodo.

Resta in ogni caso immutata l’aleatorietà di un incremento di tale portata dell’offerta di posti auto in un contesto in cui – lo si ricordi – l’attuale domanda è definita da un coefficiente di occupazione medio pari a 0,69 dei 2.000 posti già oggi disponibili.

ALTERNATIVA 03.

La terza ipotesi considerata è stata quella ispirata alle indicazioni provenienti dal concorso di progettazione bandito dall’Amministrazione Comunale nel 2004.

In tale consultazione, le proposte premiate hanno indicato chiaramente una strategia pianificatoria in cui venivano fissati alcuni elementi prioritari:

- la sistemazione a verde della quasi totalità dell’area (bosco urbano, giardini tematici...);
- l’accorpamento del fascio infrastrutturale (viabilità urbana ed extra-urbana di autobus e mezzi privati, viabilità di servizio alla stazione, viabilità di accesso ai parcheggi...) e la sua localizzazione a ridosso della stazione ferroviaria, con conseguente organizzazione degli spazi per la sosta degli autobus lungo la stessa direttrice;
- la distribuzione di circa 2.000 posti auto in strutture autonome interrate o multipiano fuori terra, in corrispondenza dei diversi accessi della mobilità (via Michelangelo a nord, via Teramo a sud...);
- la previsione di uno spazio pubblico unitario e caratterizzato in corrispondenza dell’atrio della stazione che, libero da ostacoli (sia fisici sia visuali), si configurasse come *partérre* di pregio di raccordo con le aree pedonali di Corso Umberto I e di tutto il CCN.

Una significativa differenza rispetto alle proposte del concorso del 2004 è lo stralcio del grande edificio pubblico. La realizzazione di un edificio polifunzionale a vocazione culturale

previsto all'interno dell'area infatti, data la sua natura, era certamente – fra tutte – l'opera fredda (con ricavi inferiori ai costi) più impegnativa. A ciò si aggiunga che una sua efficace gestione non potrebbe prescindere dal coinvolgimento diretto di operatori (anche privati) fortemente motivati e specializzati, il cui profilo imprenditoriale è difficilmente assimilabile e sovrapponibile a quello di coloro cui è previsto l'affidamento dell'intera opera. Per quanto concerne tutte le altre previsioni, che rappresentano una sintesi ormai matura delle proposte di assetto, delle aspettative culturali e di condivisione sociale, si è ritenuto di rintracciare un equilibrio tra i costi di realizzazione e di manutenzione delle strutture previste e i ricavi attesi dall'esercizio delle attività ipotizzate e insediabili.

La duplice necessità di garantire – da una parte – il corretto equilibrio economico-finanziario e – da un'altra – una elevata fruibilità e sicurezza del nuovo Parco nel più ampio arco possibile di tempo, ha portato a ipotizzare l'inserimento di superfici di servizio a carattere commerciale all'interno e a margine del nuovo Parco. Ciononostante, la sostenibilità economica di una tale soluzione ha mostrato ancora grandi margini di aleatorietà e di difficoltà di reperimento delle risorse.

ALTERNATIVA 04.

L'ipotesi di garantire comunque la realizzazione di una grande struttura pubblica a carattere culturale, mantenendo l'assetto e le previsioni funzionali del precedente scenario (bosco, infrastruttura, parcheggi...), è stata indagata a partire dalla consapevolezza che le leve finanziarie utilizzabili per rendere appetibile il previsto partenariato pubblico-privato rispetto al mercato possono essere ricondotte, essenzialmente, ai ricavi da tariffazione (gestione di parcheggi e simili) e a quelli da vendita immobiliare.

In questa dinamica, dopo aver esplorato – nell'alternativa 02 – la possibilità di aumentare la leva finanziaria legata alle tariffazioni, si è ipotizzato uno scenario in cui, oltre al parco urbano, alle strutture per i parcheggi e alle aree per la sosta degli autobus urbani ed extraurbani (alternativa 03), fosse prevista anche la realizzazione di una torre residenziale/direzionale da localizzare nella porzione più a nord dell'area di intervento, in corrispondenza della cosiddetta area Bingo, oltre la rotatoria di via Michelangelo.

Un'ipotesi di tale genere, per essere sostenibile, dovrebbe prevedere la realizzazione di almeno 30.000 metri quadrati da immettere sul mercato immobiliare – secondo, alternativamente, due diverse tipologie di mercato: la prima potrebbe essere quella che prende in

considerazione il mercato immobiliare locale, mentre l'altra dovrebbe fare riferimento a circuiti di investimento di livello almeno nazionale, il cui interesse sarebbe da definire attorno alla possibilità/volontà di realizzare un investimento mirato e circostanziato (sede di multinazionali, quartier generale di holding finanziarie, fondi di investimento pluriennali...).

Naturalmente, l'incremento del livello di complessità di un'ipotesi in cui si prevedesse un tale allargamento delle misure finanziarie collegate a operatori privati, oltre a una inesplorata stagione di confronto e condivisione con l'opinione pubblica locale, implicherebbe il confronto con un mercato caratterizzato – soprattutto in questa fase contingente – da una altissima aleatorietà e una caratterizzazione estremamente sfidante dal punto di vista di una possibile risposta, oltre alla necessità di impiegare risorse pianificatorie e revisionali complesse e articolate, in termini amministrativi, gestionali, contrattuali, partecipativi, culturali.

c. Le ragioni della soluzione selezionata

I criteri attraverso cui queste alternative progettuali sono state messe a confronto tra loro sono stati sintetizzati in diversi ambiti di opportunità.

- Rispondenza del progetto alle attese della collettività.
- Sviluppo indotto del territorio.
- Appetibilità del mercato (costi-ricavi).
- Redditività per l'Amministrazione (canoni).
- Compiutezza degli obiettivi di riqualificazione.
- Rapidità dei tempi di realizzazione.
- Ridotta aleatorietà del processo gestionale.
- Opportunità di disporre di risorse finanziarie pubbliche 'a fondo perduto' con tempi contingentati.

Gli stessi scenari ipotizzati nel precedente paragrafo sono stati oggetto di valutazione anche da parte della SINLOC SpA (*Sistema di Iniziative Locali*) che nel 2015 ha svolto per conto dell'Amministrazione Comunale uno *Studio preliminare di fattibilità procedurale, economica e finanziaria del progetto di sistemazione e riqualificazione* dell'area di risulta.

Le alternative proposte, incrociate con le risultanze dell'advisor economico-finanziario, hanno portato alla definizione di uno scenario target basato essenzialmente sulle previsioni immaginate dall'alternativa 03. In linea generale, questa soluzione è risultata quella accreditata del migliore punto di equilibrio tra vincoli tecnici, esigenze economico-finanziarie, aspettative culturali, condivisione sociale.

Per fare fronte ai profili di sofferenza economica comunque presenti nell'assetto iniziale – evidenziati anche dallo studio SINLOC – il preliminare risultante ha scelto di adottare una duplice strategia progettuale: da un lato l'inserimento di una quota di superfici residenziali da corrispondere al concessionario a titolo di prezzo integrativo – ridotta rispetto alla necessità di mantenere decisamente marginale tale funzione all'interno del progetto di riqualificazione e anche per evitare fenomeni deflattivi derivanti da una produzione eccessiva rispetto alle disponibilità del mercato immobiliare locale. Da un altro lato, è stata altresì presa in considerazione la disponibilità di partecipazione pubblica al finanziamento di una parte delle opere, anch'essa corrisposta a titolo di prezzo integrativo.

Infine, come mera operazione di riequilibrio economico-finanziario è stata prevista la possibilità di affidare al concessionario la gestione e i ricavi di una parte dei posti auto a raso, già attualmente individuati e attivi nell'adiacente *Centro Commerciale Naturale*. Senza quindi nessun aggravio in termini realizzativi dell'opera, questa opzione permette di garantire una migliore condizione economica della concessionaria, anche e soprattutto in termini di flussi di cassa (*cashflow*), sin dalle primissime fasi della concessione stessa, in concomitanza con i cantieri per la realizzazione delle opere.

Naturalmente, non si è inteso rinunciare alla prospettiva di dotare la città di una importante struttura culturale del tipo di quelle proposte negli ultimi anni (teatro, mediateca, centro culturale...). Ai soli fini della sostenibilità finanziaria attualmente conseguibile, si è ritenuto tuttavia opportuno stralciare tale ipotesi progettuale, rinviandone la realizzazione e gestione a future e più mirate iniziative di partenariato pubblico-privato, in mancanza di cui – allo stato attuale – non è possibile garantire un reale equilibrio economico-finanziario dell'operazione.

01. DESCRIZIONE DEL PROGETTO DELLA SOLUZIONE SELEZIONATA

a. La soluzione selezionata

Tra le diverse esaminate e descritte nel precedente capitolo, la soluzione selezionata è stata quella che più e meglio delle altre è riuscita, con le minime integrazioni necessarie, a mettere in equilibrio le risposte alle diverse questioni inerenti la riqualificazione dell'area di progetto.

Come detto nel precedente capitolo, gli elementi prioritari di cui si è tenuto conto sono stati:

- la volontà di garantire la presenza di ampi spazi verdi per realizzare il cosiddetto 'bosco urbano', oltre ai giardini tematici e agli orti urbani;
- l'opportunità di accorpare gli attraversamenti infrastrutturali di scala urbana, gli spazi per la sosta dei pullman ed il traffico dedicato della stazione ferroviaria in un fascio viario compatto e integrato, a ridosso dell'impalcato ferroviario;
- la scelta di dotare l'area di strutture per il parcheggio nella misura di circa 2.000 posti auto, in linea con l'offerta attuale;
- la decisione di completare la sequenza pedonale degli spazi pubblici lungo l'asse mare-monti attraverso la realizzazione di un *partérre* di pregio in diretta continuità con le aree pedonali di Corso Umberto I e di tutto il cosiddetto '*Centro Commerciale Naturale*';

A questo elenco di priorità è stata poi aggiunta una particolare attenzione a una ulteriore serie di elementi legati alla necessità del progetto di riuscire a:

- collegare e connettere i tratti ciclo-pedonali attualmente esistenti lungo la cosiddetta '*strada-parco*', il *Ponte di Ferro*, il lungofiume e i nuovi percorsi lungo via De Gasperi e corso Vittorio Emanuele II, così come previsto dal documento di "*Indirizzi strategici per il governo del territorio*" approvato con delibera n. 6/2017 del Consiglio Comunale di Pescara.
- gestire volumetricamente le diverse scale dei manufatti e, soprattutto, degli spazi aperti: dalla grande scala urbana dell'edificio della stazione (con le sue aree di pertinenza) alla scala edilizia dei 'retri' degli edifici di corso Vittorio Emanuele II;

- chiudere, ricucire e definire la tessitura urbana e viaria degli isolati a bordo dell'area di intervento;
- stimolare, incrementare e suggerire nuove modalità di utilizzo della città e dei suoi spazi pubblici, anche attraverso la previsione di attività attualmente diffuse nelle zone limitrofe – dalle attività sportive (lungomare, strada-parco...) a quelle di intrattenimento (piazza della Rinascita, corso Vittorio Emanuele II...) e di ristorazione (via Firenze, via Cesare Battisti...).

b. La fattibilità dell'intervento

INDAGINI GEOLOGICHE, IDROLOGICHE E IDRAULICHE, GEOTECNICHE, SISMICHE,

In base ad analisi freaticometriche condotte sulla base di numerose indagini geognostiche eseguite nell'area in esame e nelle sue immediate vicinanze e sulla base del censimento di pozzi realizzato nell'ambito di precedenti lavori, risulta che la quota piezometrica, a circa un metro di profondità rispetto all'attuale piano di campagna, è influenzata dagli apporti meteorici locali, dagli apporti dei circostanti fianchi vallivi, dalle oscillazioni delle maree, nonché dall'assetto micromorfologico del terreno (maggiori dettagli saranno riportati nell'elaborato della relazione tecnica del progetto preliminare). Sotto il profilo idrogeologico, il sito è caratterizzato dalle seguenti peculiarità:

- presenza di una falda di tipo freatico;
- acquifero costituito da un'alternanza irregolare di sabbie e ghiaie con livelli e nuclei limo-argillosi, non inquadrabili in precisi schemi sistematici, e sostenuto dalle argille grigio-azzurre del substrato;
- direzione prevalente di flusso della falda da Ovest verso Est;
- gradiente piezometrico uniforme;
- soggiacenza della falda compresa tra 1,5 a 3,0 m circa.
- Verso sud i depositi marini recenti vengono sostituiti dai sedimenti prevalentemente fini e normalconsolidati della piana alluvionale.

La mancanza di un monitoraggio a lungo periodo della falda non permette di indicare la massima escursione della stessa.

Per la realizzazione degli scavi, sarà opportuno tenere in considerazione che un eventuale impianto di aggottamento della falda dovrà essere dimensionato prevedendo una trasmissività idraulica elevata nella porzione superficiale, lì dove sono state rilevate sabbie e ghiaio, pertanto ampio sarà il cono di depressione. Nessuno scavo può essere aperto senza prevedere una corretta progettazione delle opere temporanee necessarie a garantirne la stabilità a breve termine, vista l'assenza del carattere coesivo dei primi metri di terreno. Le pareti ed il fondo devono comunque avere dei sistemi drenanti, così da limitare e distribuire le spinte idrauliche dal basso. Gli studi progettuali esecutivi saranno volti alla corretta progettazione e dimensionamento, come disposto dal D.M.LL.PP. 11/03/1988 e dall'All.3 delle NTA allegate al PRG vigente, della modalità di esecuzione degli scavi, delle indispensabili strutture di consolidamento temporaneo o permanente dei fronti di scavo, delle opere drenanti e dell'impianto di aggottamento della falda, onde evitare effetti indesiderati sulle strutture degli edifici e i sottoservizi limitrofi, in base anche all'eventuale temporaneo abbattimento della falda. I dati geognostici definitivi saranno di supporto anche per la corretta predisposizione del Piano di Sicurezza e Coordinamento di cui all'art. 100 del D.Lgs 81/2008 e ss. mm. e ii..

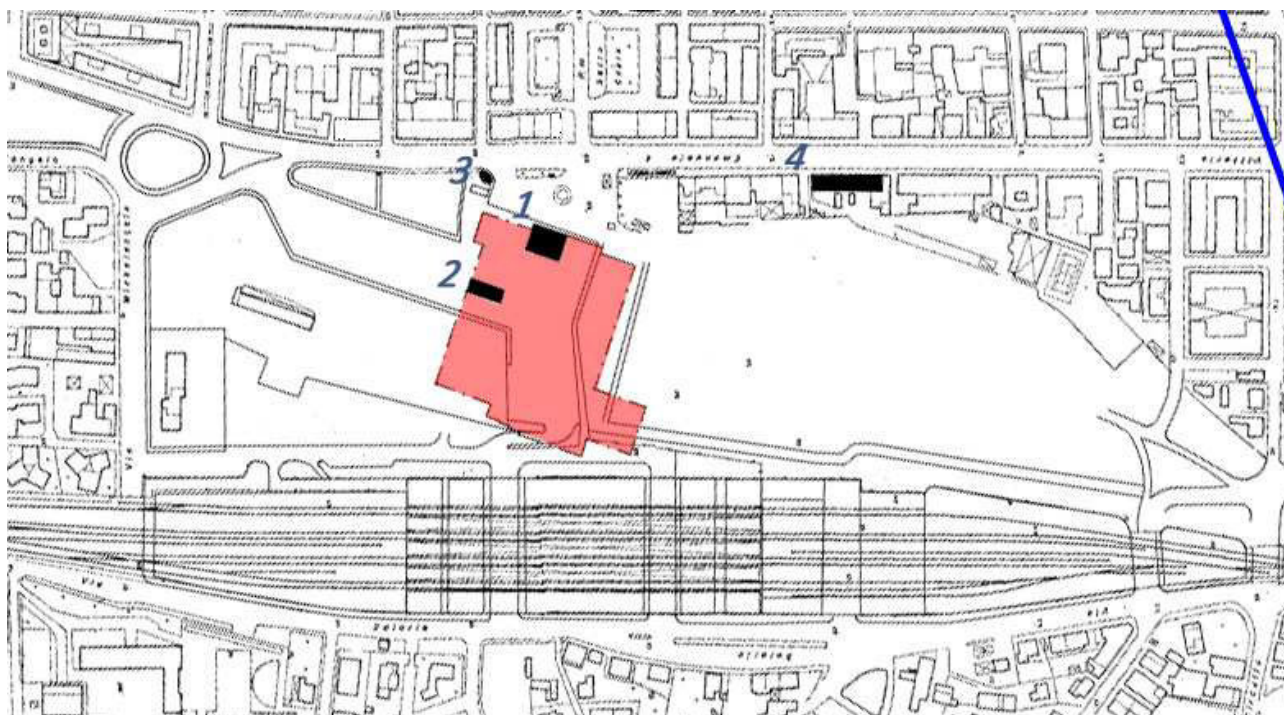
Poiché in tale settore la superficie piezometrica è posta a profondità tale da essere intercettata da eventuali piani interrati, occorrerà ben impermeabilizzare tutte le opere interrate. Se l'acqua piovana o di falda dovesse penetrare nell'interrato non ha possibilità di evacuazione se non con un adeguato sistema di pompaggio, che andrebbe a gravare sulla capacità ricettiva della rete pubblica di smaltimento delle acque bianche

Particolare attenzione dovrà porsi alla regolamentazione delle acque superficiali e alle acque di piazzale, verificando la capacità ricettiva del sistema di smaltimento della rete pubblica esistente.

VINCOLI DI NATURA STORICA, ARTISTICA, ARCHEOLOGICA E PAESAGGISTICA

Adiacenti all'area di progetto – ancorché al di fuori di essa – si trovano quattro edifici vincolati *ope legis* in base al combinato disposto dell'art. 12, comma 1 e dell'art. 10, comma 1 del D.Lgs. n° 42 del 22.01.2004 (ex RD 1089/39): l'edificio dell'ex stazione ferroviaria (vincolato esplicitamente con Decreto Ministeriale del 17.11.1990), i vecchi serbatoi delle FFSS, la biglietteria d'angolo sull'attuale piazza della Repubblica e l'edificio dell'ex Ferrotel su corso Vittorio Emanuele. Al vincolo sugli edifici si aggiunge quello sulle aree pertinenziali dei fabbricati del vecchio impianto

ferroviario (Decreto Ministeriale del 18.02.1991) che prevede la inedificabilità di oltre 14.000 metri quadrati coincidenti con le vecchie giaciture dell'impianto ferroviario originale, così come riportata nella sottostante figura estratta dalle tavole del P.R.G.. Questa area, definita di rispetto prospettico, deve essere lasciata libera da costruzioni in elevato, pur ammettendo la realizzazione di volumi interrati.



Estratto dalla Tav. B4a (Vincoli esistenti nel territorio comunale) del P.R.G.

Come meglio specificato nella Relazione Tecnica al progetto, non risultano ulteriori vincoli di natura artistica, né archeologica, né paesaggistica.

c. Le caratteristiche architettoniche, funzionali ed interrelazionali degli elementi del progetto

La complessità dell'opera, la sua dimensione a scala urbana, le lunghe attese maturate negli anni nell'opinione pubblica locale, hanno richiesto una articolazione degli elementi del progetto improntata alla chiarezza e alla sintesi.

In linea generale e in accordo con la definizione delle priorità elencate al precedente paragrafo 02. A, i principali elementi funzionali del progetto hanno riguardato l'individuazione di:

1. un grande parco urbano a servizio della città e della sua area vasta;

2. una infrastruttura viaria di attraversamento;
3. aree e strutture per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali;
4. aree per la realizzazione di edifici multipiano (fuori terra e interrati) per la sosta degli autoveicoli;
5. un ampio spazio pubblico di relazione, a completamento della sequenza di piazze attualmente disposte lungo l'asse mare-monti;
6. manufatti e relative aree pertinenziali a servizio delle attività del nuovo Parco urbano, organizzabili con tipologie diffuse a padiglione;
7. volumetrie di bordo a carattere prevalentemente residenziale;
8. un percorso di attraversamento dedicato alla mobilità ciclabile di riconnessione con e a completamento della rete esistente.

Le caratteristiche funzionali e interrelazionali di questi elementi sono state definite, programmate e dimensionate in ragione dei diversi bacini di utenza e delle specificità richieste a ciascuno di loro.

1. Per quanto concerne il Parco e le attività in esso previste, si è tenuto conto di un bacino di utenza che, a partire dai residenti delle aree centrali limitrofe (circa 17.000 abitanti distribuiti in oltre 8.600 famiglie), arriva a comprendere potenzialmente l'intera città (120.000 abitanti) e quota parte della cosiddetta area vasta (470.000 abitanti). Va segnalato in tal senso che non esiste oggi a Pescara un'offerta di spazi pubblici (parco urbano attrezzato) paragonabile per dimensioni e tipologia a quella potenzialmente realizzabile nell'area di risulta. A eccezione della Pineta Dannunziana (ex Pineta D'Avalos) nella parte sud della città e di altri parchi centrali di ridotte dimensione (quali quelli del Florida, di Villa Sabucchi, di Villa De Riseis...), la dotazione di verde e, più in generale, di spazi collettivi per aggregazione, passeggio, tempo libero, attività sportive, è tutta concentrata, nella parte nord della città, in luoghi attrezzati per scopi affini – ma diversi – ovvero in spazi caricati di valenze identitarie – ma di scarsa qualità urbana: dalla Riviera alla cosiddetta *Strada Parco* (una striscia pedonalizzata di asfalto ottenuta dalla dismissione dei binari del vecchio tracciato ferroviario a nord della vecchia stazione destinata a breve a divenire la sede del nuovo sistema di trasporto rapido di massa per collegare i principali nodi dell'area metropolitana). Non esiste cioè una struttura che, per dimensioni, qualità e tipologia, possa

assurgere a elemento urbano identitario e attrattore rispetto al bacino di utenza naturalmente riferibile al centro della città di Pescara.

In accordo con le determinazioni di una lunga stagione di proposte e di aspettative consolidate da parte della comunità locale, il nuovo Parco previsto dal presente progetto preliminare prevede la realizzazione di ampie zone rinaturalizzate e riprogettate con diverse tipologie di verde: superfici forestali ripiantumate cui andranno aggiunte delle aree di 'verde tematico' (giardini, orti botanici...) e degli spazi aperti trattati prevalentemente a prato, utili anche all'eventuale svolgimento di eventi collettivi. Tutti questi spazi verdi saranno articolati in modo da permettere e agevolare le diverse attività collettive in esse prevedibili, in maniera integrata e diffusa per tutta l'estensione del Parco.

2. Il tema infrastrutturale, come detto, è stato affrontato attraverso una strategia progettuale di accorpamento di tutti i flussi di traffico previsti in un unico fascio posto a ridosso del limite fisico dell'area, rappresentato dall'impalcato ferroviario ed in diretta relazione con l'atrio della stazione ferroviaria e dei suoi spazi di servizio. Questo assetto determinerà di fatto il raddoppio del tratto dell'asse viario cosiddetto *Pedecollinare* in corrispondenza di via Enzo Ferrari, attualmente il principale e più interno sistema di attraversamento cittadino lungo la direttrice nord-sud; dotato di una apprezzabile continuità del proprio tracciato, destinata ad aumentare con l'apertura del Nuovo Ponte sul fiume Pescara, in corrispondenza di via Gran Sasso (vale a dire, all'imboccatura della stessa via Ferrari) che consentirà il collegamento diretto con gli assi viari di Pescara Porta Nuova (parte sud della città) e con l'Asse Attrezzato di penetrazione trasversale dalla costa alle aree interne della Valpescara.

In corrispondenza dell'atrio della stazione ferroviaria è previsto l'interramento in trincea del suddetto tratto centrale del fascio infrastrutturale, in modo da evitare interferenze con i flussi di attraversamento pedonale nella direzione mare-monti.

3. Allo stesso modo, è previsto l'interramento in trincea anche delle corsie dedicate agli autobus extra-urbani, degli stalli per la loro sosta e delle banchine di sbarco e imbarco dei passeggeri, separando così (anche almetricamente) le attività legate al consistente traffico degli autobus da quelle previste all'interno del Parco. Il posizionamento a quota interrata della mobilità pubblica su gomma permetterà di posizionare la nuova banchina per i passeggeri dei pullman a ridosso della stazione ferroviaria, ricollegando direttamente e funzionalmente (pur se a quote

diverse) gli ingenti flussi di passeggeri dei pullman con i servizi presenti all'interno del manufatto ferroviario.

Per quanto riguarda il dimensionamento del numero di stalli per la sosta degli autobus si è tenuto conto delle attuali dinamiche trasportiste presenti all'interno dell'area, prevedendo una sostanziale invarianza del bacino di utenza di riferimento che ha indotto a ipotizzare il mantenimento degli attuali livelli di traffico, pur all'interno di un regime di tariffazione che dovrà, giocoforza, coordinarsi con una politica della sosta degli autobus extra-urbani rigorosamente controllata e inibita al di fuori delle apposite strutture dedicate – sul modello della maggior parte delle città centro-settentrionali italiane.

Nel 2016, la città di Pescara si è classificata al ventisettesimo posto in Italia rispetto alla sua dotazione di mobilità sostenibile (rilevazioni raccolte nella *Indagine sulle principali 50 città* fatta dall'*Osservatorio della Mobilità Sostenibile in Italia* di Euromobility). Partendo da questo tipo di dati possono essere dunque ragionevolmente previsti degli ampi margini di crescita dell'offerta di mobilità pubblica e sostenibile, sempre più percepita come una esigenza vitale delle città e delle prossime generazioni. La città di Pescara risulta – sempre dai rilevamenti di Euromobility – all'ottavo posto in Italia per la sua densità veicolare, ossia per la quantità di automobili presenti nelle strade (oltre 2.000 veicoli ogni chilometro quadrato, a fronte di una media nazionale di 800).

La riqualificazione e ristrutturazione degli spazi della mobilità del nuovo Parco Centrale ha portato a ipotizzare un numero di stalli per la sosta non inferiore a 20, in modo da garantire (ipotizzando un tempo medio di fermata di venti minuti) la possibilità di attracco fino a 60 autobus ogni singola ora, ovvero (ipotizzando una giornata operativa media di 10 ore) fino a un massimo di 600 vetture nell'arco di una intera giornata.

Dal punto di vista architettonico, va evidenziata la necessità di integrare i diversi elementi dell'intervento in una logica di ottimizzazione formale e prestazionale. Data la natura degli spazi previsti e l'ingente numero di utenti attesi, anche gli elementi trasportistici tradizionali (marciapiedi, guard-rail, pareti controterra) dovranno essere progettati con un dettaglio costruttivo e morfologico (tecnologie e materiali) tipico della progettazione degli spazi pubblici di pregio (*parways*, piazze, stazioni metropolitane).

Separatamente, anche in prospettiva di una irreggimentazione degli accessi e dei transiti dei pullman privati, è stata individuata un'altra area per la sosta degli autobus cittadini, a ridosso dell'infrastruttura viaria e dell'edificio parcheggi a nord dell'area. La superficie comprende le

corsie di ingresso e di uscita dei mezzi, gli stalli per le fermate di almeno quindici capolinea, gli spazi di attesa per i passeggeri, piccoli manufatti di servizio, biglietterie, banchine, passaggi coperti e di ricollegamento con l'edificio parcheggio e la stazione ferroviaria.

Per avere una idea del numero complessivo di persone che oggi (con le limitazioni infrastrutturali esistenti) utilizza l'area interessata dal progetto (e che ragionevolmente resterà perlomeno identico una volta realizzata la riqualificazione del Parco Centrale), va rimarcata una dinamica di mobilità che già oggi, pur con diverse modalità, porta sull'area interessata dal progetto circa 15.000 persone al giorno provenienti dalle linee urbane, regionali, nazionali e internazionali. A queste quantità va inoltre aggiunto il numero dei passeggeri della rete ferroviaria. La stazione di Pescara Centrale si posiziona attualmente all'85° posto in Italia rispetto alla quantità del flusso annuo di passeggeri che, nello specifico è pari a circa 2.000.000 (dati raccolti dalla FILT CGIL Abruzzo nel 2014), determinando quindi una media di circa 5.500 passeggeri che quotidianamente utilizzano la stazione di Pescara Centrale (e l'adiacente area di risulta).

In conclusione, volendo stimare sinteticamente, l'entità dei flussi di persone che giornalmente utilizzano l'area di risulta (e che – quantomeno e verosimilmente – continueranno a utilizzare il futuro Parco Centrale), vanno presi in considerazione gli 8.000 passeggeri delle autolinee cittadine, i 5.000 di quelle regionali e i 2.000 di quelle extra-regionali; 5.500 passeggeri in transito per la stazione ferroviaria e, infine, 6.000 persone (1,5 passeggero per le 4.100 auto medie in transito) che parcheggiano la propria automobile nell'area; per un totale di circa 26.500 persone al giorno.

4. A questa organizzazione della mobilità di attraversamento (sia pubblica sia privata), cui andrà ad aggiungersi anche quella ciclo-pedonale del Parco e – in diretta adiacenza lungo l'asse di corso Vittorio Emanuele II – quella ecologica pubblica, andrà collegata una delle principali funzioni previste per l'area e già oggi ampiamente presente: quella del parcheggio.

La scelta, in accordo con l'assetto urbano della città adriatica, di distribuire gli accessi all'area del nuovo Parco Centrale (e all'intero CCN) lungo l'asse longitudinale nord-sud ha portato a individuare tre distinte zone per la realizzazione delle strutture.

Naturalmente messi a servizio del cosiddetto CCN della città, le strutture dei parcheggi andranno dunque previste in corrispondenza dei due lati settentrionali e meridionali dell'area (strutture multipiano fuori terra) e al centro, in corrispondenza dell'asse principale di corso

Umberto I (bilanciando la sua migliore posizione con le condizioni di interramento, notoriamente causa di minore appetibilità rispetto a quella offerta – nell'ordine – dai parcheggi multipiano a silos e da quelli a raso). Gli accessi e le uscite ai parcheggi potranno essere convenientemente posizionati in corrispondenza dell'asse infrastrutturale, sia al livello del Parco (per gli edifici fuori terra) sia a quello della trincea centrale (per il volume interrato).

Gli edifici fuori terra previsti alle due estremità dell'area sono stati proposti e posizionati anche in ragione della necessità di realizzare delle quinte prospettive del tessuto urbano della città circostante e, soprattutto, dell'intero Parco Centrale, definendo nuovi assetti figurativi dell'area che, al pari del prospetto della stazione ferroviaria, possano candidarsi in un futuro più o meno prossimo a incarnare nuove identità urbane alla scala della città. In tal senso, la progettazione degli elementi costruttivi degli edifici, in particolare per quanto riguarda le facciate, dovrà assumersi l'onere di ricercare e – all'occorrenza – di sperimentare soluzioni tecnologiche e morfologiche innovative, capaci cioè di implementare le prestazioni dell'edificio-parcheggio tradizionalmente inteso con altre compatibili e sovrapponibili: dalla produzione di energia rinnovabile alla produzione simbolico-rappresentativa, dalla ottimizzazione economico-tipologica al condizionamento bio-climatico. Un ulteriore elemento di qualità dovrà essere ricercato nella previsione di utilizzi anche diversi rispetto al parcheggio degli autoveicoli, nell'ipotesi di una futura riconversione dei manufatti, allo scadere della concessione.

Come detto nel precedente capitolo, l'offerta attuale di parcheggi ammonta a 2.100 posti a pagamento, con un coefficiente di occupazione medio pari a 0,69.

Come noto, il coefficiente di occupazione ottenuto incrociando l'offerta di sosta (stalli disponibili) con la domanda rilevata (stalli occupati) esprime il livello di maggiore o minore saturazione della capacità di sosta di un'area.

Se il rapporto domanda-offerta è superiore a 1,00, il numero delle auto in sosta supera il numero di stalli a disposizione (sosta irregolare) e determina una condizione di saturazione della disponibilità di parcheggi, mentre se è compreso tra 0,80 e 1,00 la domanda è inferiore all'offerta, ma ci si trova ugualmente in condizioni di criticità. Al di sotto di tali coefficienti (fino a 0,65), si può definire una condizione di equilibrio, capace cioè di affrontare i picchi di occupazione in particolari fasce orarie e in particolari giorni della settimana e dell'anno.

Assumendo una sostanziale invarianza delle dinamiche di utilizzo dell'area di risulta (e del CCN di Pescara), è apparso ragionevole ipotizzare un dimensionamento dell'offerta di stalli a pagamento compresa tra 1.800 e 2.300. La previsione di un eventuale – e auspicato – aumento

delle future presenze nel *CCN*, è stata bilanciata con la previsione di un altrettanto futuro aumento della mobilità pubblica e ciclo-pedonale – parimenti auspicato e certamente sistematizzato attraverso le opere previste. In chiave di una generale sostenibilità tra gli investimenti e le redditività previste, è stata considerata l'opportunità di fare riferimento ad un coefficiente di occupazione compreso tra lo 0,70 e lo 0,75 che (a parte eventi eccezionali di maggiore domanda concentrata in singoli periodi) definisce una condizione di ragionevole equilibrio tra domanda e offerta.

Sulla base dell'attuale livello di domanda sopra descritto, così come di quello verosimilmente ipotizzato per il futuro, è stato dunque previsto un numero complessivo di posti auto pari a circa 2.000. Oltre ai dati ricavabili dall'analisi dell'attuale assetto della domanda-offerta di parcheggi a raso presenti nell'area, tale dimensionamento è stato determinato anche immaginando l'esistenza di un bacino di utenza potenziale che, pur contratto nell'attuale contingenza economica, continuerà verosimilmente a considerare il centro di Pescara come riferimento tradizionale delle proprie esigenze di mobilità.

In tal senso, il bacino di utenza di riferimento dei parcheggi – essendone funzione direttamente collegata – può essere fatto coincidere sostanzialmente con quello delle attività presenti nel *CCN*, oltre che con quello interessato allo scambio modale ferro-gomma, gomma-gomma (autobus).

Tenendo in considerazione i dati già riportati al precedente capitolo, i dati sulla popolazione residente indicano 470.000 abitanti nell'area vasta e 120.000 nella città di Pescara. Incrociando il numero di abitanti con quello degli studi professionali ed esercizi commerciali esistenti (2.300 attività), è possibile determinare un indice commerciale medio che, se considerato rispetto alla sola città di Pescara, corrisponde a una impresa ogni 52 abitanti mentre, se considerato rispetto alla popolazione dell'area vasta, arriva fino ai 200.

5. Al centro del Parco è previsto l'allestimento di un grande spazio pubblico aperto e lineare che dalla stazione si riconnette con l'attuale piazza della Repubblica e con l'asse pedonale di Corso Umberto verso il mare. Pensata come uno spazio di pregio in continuità con il *CCN*, quest'area sarà da considerare come una vera e propria superficie urbana attrezzata per attività di socializzazione, culturali e di rappresentanza – sempre in accordo con il vincolo prospettico di inedificabilità della vecchia stazione che verrà in essa inglobata.

6. Con l'obiettivo di rendere il nuovo Parco Centrale un centro di riferimento per attività diverse e articolate, anche nelle diverse fasce orarie, sono state previste delle ampie porzioni di aree, comunque verdi, in cui accogliere e soddisfare esigenze differenti di spazialità collettiva, per l'aggregazione e la socializzazione di diversi segmenti generazionali e di diverse categorie di utenti.

Per la soddisfazione di questa domanda potenziale di servizi e strutture, ma anche come volano e stimolo di questa stessa domanda, sono state previste delle superfici dedicate e attrezzate per accogliere servizi al parco e attività commerciali. Questa funzione del Parco Centrale è stata concepita in continuità con il sistema di spazi pubblici dell'intero centro cittadino (le strade commerciali e pedonalizzate intorno a corso Umberto, piazza del Scaro Cuore e della Rinascita) e dunque attrezzata in modo da consentirne l'utilizzo durante tutto l'arco della giornata, dalla mattina fino a tarda sera. A tal fine è prevista la possibilità di realizzare una serie di piccoli manufatti a padiglione da utilizzare per lo svolgimento di attività ludiche, didattiche o di intrattenimento, genericamente definibili commerciali e/o di servizio al Parco. I padiglioni saranno affidati alla gestione del concessionario che ne prevederà una progettazione e una organizzazione all'interno dello stesso Parco in grado di gestire e offrire una gamma di servizi diversificati nei tempi e nelle modalità di utilizzo durante tutto l'arco del giorno – provando così a contribuire anche all'innescare di dinamiche di controllo sociale e di condivisione partecipativa degli spazi pubblici, evitando i tipici fenomeni di degrado e abbandono, notoriamente legati al sottoutilizzo.

7. Nei due lati corti dell'area di intervento, a sud e a nord, è prevista la possibilità di realizzare degli edifici a destinazione residenziale, uffici e – eventualmente – di attività commerciali. Questi manufatti avranno il compito – dal punto di vista architettonico – di rimettere in coerenza la maglia urbana esistente, reinterpretandone e ridefinendone il ruolo urbanistico a margine della città *Moderna* novecentesca, nei suoi tratti liminari e irrisolti. Oltre alla possibilità di chiudere le geometrie incomplete degli isolati esistenti, i manufatti previsti dovranno misurarsi anche con la possibilità di definire e rilanciare gli assetti (volumetrici, viari...) dei futuri incroci con la città esistente, sia nei tratti terminali di via Pisa e via Teramo a sud che tra via Michelangelo e il tratto finale di corso Vittorio Emanuele a nord.

Pur genericamente in presenza di dinamiche immobiliari in fase recessiva rispetto al passato, l'opportunità di realizzare una quota ancorché contenuta di volumetrie per il mercato privato dovrà inserirsi in una dinamica di riqualificazione e innovazione del patrimonio immobiliare e figurativo della città tale da costituire valore aggiunto a tutto l'intervento e da corrispondere

quelle condizioni di qualità che nella zona centrale di Pescara sono sempre riuscite a sottrarsi ai fenomeni di contrazione e svalutazione del mercato immobiliare locale.

8. L'area dovrà contenere al suo interno il tracciato di una viabilità alternativa che riconnetta il corridoio proveniente dalla cosiddetta Strada Parco a nord e il tratto di pista ciclabile sul lato mare di via De Gasperi a sud, che si riconnetterà a sua volta con la pista ciclabile del Ponte di Ferro e del lungofiume.

La rete di piste ciclabili del centro di Pescara, nonostante il crescente numero di utenti, ha ancora bisogno di trovare rammagli e gerarchie autonome ed efficienti rispetto alla viabilità ordinaria della città. Uno dei *leitmotiv* principali del progetto va evidentemente identificato nella possibilità di realizzare un sistema di mobilità alternativa a quello dell'auto privata che abbia il proprio fulcro nell'attuale area di risulta: una pista ciclabile a più corsie, percorsi pedonali e tracciati per il trasporto pubblico locale (TPL), sia all'interno che a ridosso del Parco centrale.

d. La disponibilità delle aree e degli immobili da utilizzare

Tutti gli immobili interessati dal progetto sono attualmente di proprietà del Comune di Pescara. Uniche eccezioni sono rappresentate dalle particelle 103 e 2 del Foglio 20 e di una porzione della particella 616 del Foglio 22, tutte di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.. La prima di queste tre particelle si trova in corrispondenza di un angolo dell'attuale piazza della Repubblica, mentre le altre due sono a ridosso dell'impalcato ferroviario e già oggi in parte adibite a parcheggi e viabilità pubblica.

Proprietà	Foglio	Particella
Comune di Pescara	13	strada (parte)
Comune di Pescara	15	725
Comune di Pescara	15	strada (parte)
R.F.I.	20	2 (parte)
Comune di Pescara	20	6 (parte)
Comune di Pescara	20	28
Comune di Pescara	20	29
Comune di Pescara	20	30
Comune di Pescara	20	102 (parte)
R.F.I.	20	103

Comune di Pescara	20	strada (parte)
R.F.I.	22	616 (parte)
Comune di Pescara	22	617
Comune di Pescara	22	strada (parte)

Va precisato che l'utilizzo delle particelle di proprietà RFI è già oggi concesso al Comune di Pescara mediante specifico Atto di Comodato d'uso. L'uso e la gestione di tali superfici sarà, alla luce dei nuovi assetti previsti dal progetto, oggetto di apposita convenzione tra il Comune di Pescara e la RFI s.p.a., già in fase di predisposizione ed a rinnovo di quella attualmente vigente.

e. La disponibilità dei pubblici servizi e le modalità dei relativi allacciamenti

L'area interessata dal progetto, come detto, è un'area centrale, i cui lati principali sono delimitati da alcune delle strade principali della città: via Enzo Ferrari a sud-ovest e corso Vittorio Emanuele a nord-est.

In entrambe le strade (comunque esterne all'area di progetto) sono presenti dorsali principali delle linee dei sottoservizi pubblici: dall'impianto di smaltimento delle acque bianche e nere, a tutte le principali linee elettriche, di acqua potabile, del gas e telefoniche. Allo stesso modo, tutte le strade che definiscono il perimetro esterno dell'area di progetto (comprendendo quindi anche via Teramo e via Michelangelo, disposte lungo i lati corti) sono dotate di impianto di pubblica illuminazione, raccolta delle acque meteoriche e, in generale, di tutti i servizi previsti e prevedibili in un centro urbano.

Al suo interno, l'area è attualmente illuminata da una serie di torri-faro disposte in corrispondenza dei parcheggi a raso, sia a nord sia a sud della vecchia stazione. È altresì presente un impianto locale di raccolta delle acque meteoriche a servizio di strade e parcheggi che si ricollega direttamente alle linee principali suddette.

In sede di progettazione definitiva ed esecutiva saranno condotti i necessari approfondimenti progettuali per prevedere il rifacimento di tutte le reti, riutilizzando o sostituendo, più o meno integralmente, quelle esistenti.

f. Le interferenze con i pubblici servizi, le soluzioni e i prevedibili oneri

Non sono previste interferenze con pubblici servizi esistenti, non essendo l'area oggetto di intervento attraversata da linee pubbliche, ovvero prevedendo la completa rimozione ed il rifacimento di quelle attualmente esistenti (pubblica illuminazione, raccolta acque meteoriche...).

g. Gli indirizzi per la redazione del Progetto Definitivo

In accordo con le previsioni del PRG, la viabilità all'interno dell'area dovrà essere organizzata in modo da consentire un attraversamento di Categoria E - *Strada urbana di quartiere*, secondo la definizione della *Norme funzionali e geometriche per la Costruzione delle Strade* del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – DM 6792/01.

Al fine di evitare quanto più possibile le interferenze con le attività del Parco, andrà previsto l'interramento in trincea di una parte del tracciato, tale da garantire il transito dei veicoli, l'accesso al parcheggio interrato e alle aree di sosta dei pullman extraurbani di seguito descritti, in corrispondenza delle sovrastanti strutture di attraversamento pedonale previste di fronte all'atrio della stazione ferroviaria, alla quota del Parco.

La larghezza di questa trincea dovrà essere tale da consentire, parallelamente alla strada, anche il posizionamento di una nuova superficie dedicata al transito e alla fermata dei pullman extraurbani. Lo sdoppiamento della carreggiata degli autobus, la predisposizione di 20 stalli per la sosta e la realizzazione di una banchina/marciapiede per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri richiederanno dunque un conseguente allargamento della sezione trasversale dello scavo, oltre quella già prevista per l'interramento del fascio viario.

Il flusso dei viaggiatori dovrà essere gestito attraverso l'impiego di strutture di risalita (scale mobili, montacarichi e scale) che riportino i passeggeri alla quota e in corrispondenza degli accessi alla stazione ferroviaria (e dei servizi del suo atrio), oltre che all'adiacente spazio pubblico lineare del Parco, così come degli accessi al parimenti adiacente parcheggio interrato.

Il solo traffico di servizio della stazione (taxi, carico e scarico, fornitori...) potrà essere mantenuto alla quota attuale: organizzato al di sotto dei due fornici laterali rispetto all'atrio della stazione ferroviaria (fuori dall'area di progetto), le corsie dedicate, con i relativi slarghi per la sosta, il *kiss & ride* e la viabilità della circolazione ordinaria avranno la possibilità di accostarsi agli

ingressi laterali dello stesso atrio (sotto i fornic), invertire il senso di marcia, sempre all'interno dei sottopassaggi esistenti e tornare su via Ferrari, senza entrare nel perimetro dell'area di progetto. Sul lato nord, a ridosso dell'impalcato ferroviario, dovrà essere prevista anche un'area da riservare a RFI per il parcheggio a raso delle autovetture.

L'ampio scavo previsto a ridosso dell'impalcato ferroviario di circa quaranta metri di larghezza richiederà la realizzazione di un ampio sovrappasso pedonale che consenta un collegamento diretto tra la stazione, il nuovo Parco e la città, affrancando dall'attraversamento i flussi pedonali in uscita e in entrata dalla stazione.

In corrispondenza dell'asse di corso Umberto, al centro dell'area di intervento, dovrà essere posizionato un parcheggio completamente interrato, organizzabile anche su di un solo livello. L'accesso carrabile a questa struttura di parcheggi – in cui andranno ricavati 400 posti auto – è da prevedere direttamente dalla viabilità principale in trincea, adiacente l'impalcato ferroviario. Compatibilmente con la presenza della falda, eventuali livelli interrati successivi al primo potranno permettere di sottopassare l'adiacente strada in trincea, garantendo così un collegamento diretto tra il parcheggio, le banchine degli autobus extraurbani e i relativi sistemi di risalita verso l'atrio della stazione ferroviaria.

I principali volumi fuori terra previsti dal progetto dovranno essere disposti in prossimità dei lati corti dell'area, con l'intento di ricostruire dei veri e propri fronti urbani capaci, da un lato, di chiudere prospetticamente le quinte edilizie del Parco e, da un altro, di rammagliare il tessuto urbano circostante, caratterizzato (specialmente a sud) da una marcata discontinuità e disomogeneità dei suoi isolati e dei suoi fabbricati.

In quest'ottica è prevista la possibilità di realizzare nelle parti terminali dell'area, oltre ai due manufatti edilizi a carattere residenziale e terziario di cui ai successivi capoversi, due strutture multipiano per i parcheggi.

La struttura prevista sul lato sud-orientale dovrà permettere e agevolare l'accesso pedonale al Parco anche indipendentemente dall'ingresso carrabile ai diversi piani del parcheggio. L'impianto potrà essere organizzato su più livelli, anche di diverse metrature, senza superare i 25 metri di altezza e prevedendo la possibilità di avere 900 stalli per auto a pagamento.

Una seconda struttura dedicata a parcheggio è altresì prevista sul bordo nord-occidentale dell'area, lungo via Michelangelo, accanto all'edificio del G-Hotel recentemente ristrutturato. Anch'essa organizzata su più livelli, con altezza non superiore a 25 metri, nella struttura verranno ospitati 700 ulteriori posti auto. La presenza del tratto terminale della nuova viabilità e la prossimità con la rotatoria esistente di via Michelangelo suggeriscono la possibilità di realizzare eventualmente anche un edificio a ponte che, scavalcando la strada, permetta il collegamento diretto degli accessi e delle uscite pedonali da e verso il Parco.

In ogni caso, la giacitura e la posizione di questo manufatto dovranno essere definite a partire dalla volontà di realizzare una nuova quinta urbana – oltre che per il nuovo Parco – per la maglia viaria circostante che, in quel tratto di via Michelangelo, ha da sempre avuto un tassello liminare vuoto rispetto ad aree retrostanti diversamente attrezzate nel corso degli anni (binari ferroviari, parcheggio...) e che dunque non è mai stata conclusa dal punto di vista dei fronti urbani, rappresentando, del resto, il fuoco di una prospettiva che, dall'attuale viale Bovio, si estende in linea retta per decine di chilometri lungo il tracciato originario della Strada Statale Adriatica numero 16.

All'esterno del Parco, sempre sui bordi dell'area di progetto, sono stati posizionati due manufatti edilizi a carattere residenziale che utilizzano una superficie fondiaria massima di 2.000 metri quadrati nell'area a nord della rotatoria di piazza Michelangelo e massimo 1.000 metri quadrati in corrispondenza dei tratti finali di via Teramo e via Pisa a sud. In queste aree che – così come i manufatti – saranno cedute al concessionario a titolo di prezzo, si potranno realizzare massimo 3.360 metri quadrati di Superficie Utile Lorda complessiva, destinata ad attività residenziale (da sviluppare su più livelli, non oltre un'altezza massima di 25 metri). Come detto, tali manufatti dovranno essere disposti in modo da ricostruire (compatibilmente con il perimetro dell'area di intervento) dei nuovi fronti urbani omogenei, indagando le possibilità e le opportunità di completare gli ultimi isolati della città consolidata.

Al fine di garantire un migliore equilibrio economico-finanziario della realizzazione e della gestione dell'intera operazione di trasformazione urbana, viene prevista la possibilità di realizzare all'interno dei volumi fuori terra sopra descritti (le strutture dei parcheggi multipiano così come degli edifici) una quota di uffici, commerciale e servizi di massimo 2.640 metri quadrati di Superficie Utile Lorda. Ridistribuita o concentrata – in base alla tipologia di utilizzo prevista – la

superficie eventualmente prevista nei silos verrà data in uso al gestore per tutta la durata della concessione e rimessa nella disponibilità dell'amministrazione pubblica al suo scadere – così come le restanti superfici dei parcheggi.

Per quanto riguarda il **Parco Centrale** propriamente detto, è da prevedere il recupero di una ampia superficie di terreno di circa 6,7 ettari, attualmente asfaltata e variamente destinata alla attività di parcheggio a raso. Il ripristino della permeabilità di gran parte di questa superficie consentirà la predisposizione di ampie aree rinaturalizzate da dedicare alle attività all'aria aperta legate al tempo libero, alla cultura, all'aggregazione. In questo scenario, le aree verdi potranno essere organizzate in modo da consentire, favorire e promuovere diverse tipologie di utilizzo che definiranno, per grandi linee, altrettante tipologie di Parco.

I requisiti prestazionali di tale area, il *Parco Centrale*, rispecchiano gli obiettivi indicati nel documento di indirizzi strategici per il governo del territorio di cui alla delibera n° 6 del 16 gennaio 2017 del Consiglio Comunale di Pescara.

La maggior parte del *Parco Centrale*, non inferiore a 5 ettari, dovrà essere contraddistinta da un evidente condizione naturalistica e riservata a vere e proprie operazioni di cosiddetta *forestazione urbana* (il **Bosco Urbano**). Ampie zone di questo Parco (non meno di tre ettari) dovranno essere, a loro volta, caratterizzate da una vegetazione di tipo *forestale* allocata su un unico corpo o distribuita in più nuclei boscati (**verde arboreo**). In generale, queste superfici saranno progettate e articolate in ampi volumi vegetali, capaci di organizzare un sistema verde tridimensionale in diretto rapporto con gli spazi e i volumi circostanti. La restante porzione di Parco (non più di due ettari) potrà anche essere attrezzata per attività culturali e didattiche che caratterizzeranno questa zona (**verde attrattivo**) come vero e proprio parco culturale, letterario, botanico, caratterizzata genericamente da una vegetazione di tipo *intensivo di pregio*. La gestione delle attività previste in questa porzione di parco (*attrattivo*) sono affidate al concessionario e possono essere assoggettate a tariffazione.

Descrizioni di maggiore dettaglio inerenti gli aspetti agronomici sono fornite nella Relazione Tecnica del progetto.

All'interno dei suddetti cinque ettari del *Bosco Urbano* possono essere realizzati piccoli volumi per un totale di circa 1.000 metri quadrati di Superficie Utile Lorda complessiva, a

destinazione d'uso commerciale e/o di servizio al Parco, da affidare in gestione al concessionario per tutta la durata della stessa concessione. Tale superficie dovrà essere distribuita in almeno cinque distinte strutture che, utilizzando una tipologia a padiglione, non dovranno avere una metratura singola superiore a 200 metri quadrati.

La disposizione planimetrica e la giustapposizione delle diverse strutture e tipologie di verde fin qui descritte dovrà tenere conto, oltre che dei necessari requisiti agronomici e strutturali (strade, accessi, cortine...), della necessità di garantire la più ampia fruibilità e sicurezza possibile dell'intero Parco, nei diversi orari e da parte di diversi gruppi di utenti. L'opportunità, per esempio, di garantire il più possibile l'utilizzo del Parco, anche nelle ore notturne dovrà essere attentamente esplorata anche attraverso eventuali ipotesi di compartimentazione (e conseguente *mixité*) di ciascuno dei diversi tipi di verde del Parco. Le attività e gli usi diversi e prolungati all'interno del *Bosco* sono infatti da prevedere anche con l'obiettivo di garantire la più ampia diffusione delle frequentazioni e il conseguente controllo sociale – riducendo così le condizioni di marginalità e sottoutilizzo delle diverse zone.

In questa prospettiva, il Parco dovrà essere dotato delle adeguate infrastrutture impiantistiche di volta in volta necessarie ai diversi usi.

Qualsivoglia disposizione dovrà essere comunque coerente con l'opportunità di favorire le attività – anche commerciali – previste, legate alla vita all'aperto, allo svago e all'intrattenimento, così da dare la possibilità ai futuri gestori di articolare la propria offerta in ragione di un'ampia tipologia di utenti potenziali e nelle diverse fasce orarie della giornata.

Oltre i cinque ettari di *Bosco Urbano* sopra descritto, completano il *Parco Centrale* due grandi superfici da destinare a spazi aperti.

La prima di queste superfici (identificabile come il **Campo**) dovrà essere prevista nella parte nord-orientale del Parco – aldilà del perimetro di inedificabilità posto dal vincolo paesaggistico della vecchia stazione ferroviaria – lasciando completamente libera un'area di 9.000 metri quadrati, eventualmente dotata di soli elementi che possano essere facilmente rimovibili, allorquando dovesse essere realizzato (con ulteriori distinti procedimenti) un futuro edificio a carattere culturale. Tale destinazione d'uso finale dovrà essere resa compatibile con la previsione di allestimenti e funzioni a carattere temporaneo in grado, comunque e tuttavia, di caratterizzare l'area attraverso strutture e attività che ne scongiurino l'inutilizzo e il conseguente probabile

degrado, tenendo nella dovuta considerazione e ottimizzando l'attuale assetto dei corrispondenti isolati (tra via Piave, via Quarto dei Mille e via De Amicis).

Il tema fondamentale di questa porzione del progetto riguarda pertanto la capacità di prevedere grandi spazi regolari, anche interessati da movimentazioni di terreno e, soprattutto, utili per lo svolgimento di grandi eventi collettivi straordinari, così come di ordinarie attività aggregative libere e sportive amatoriali.

In coerenza con le attività preventivate, andrà ipotizzato un adeguato trattamento a verde delle superfici e l'allestimento di una dotazione minima di eventuali strutture fisse (ancorché – come detto – facilmente removibili) e integrate quali pedane e palchi, gradonate leggere.

Una seconda grande superficie libera (identificabile come **Spazio pubblico lineare**), sempre compresa nei sei ettari e mezzo complessivi del *Parco Centrale*, andrà prevista al centro dell'area di progetto, in asse con l'atrio della stazione ferroviaria e attrezzata con l'idea di realizzare un sistema articolato di collegamento tra la stazione, il Parco e la parte centrale della città (il cosiddetto *CCN*, oltre corso Vittorio Emanuele).

Si intende così aggiungere un ulteriore elemento a scala urbana alla sequenza storica costituita lungo l'asse mare-monti di corso Umberto, da piazza I Maggio a piazza della Rinascita, piazza Sacro Cuore e piazza della Repubblica (inclusa nell'attuale perimetro di intervento e di cui è prevista la totale rimodellazione e risistemazione).

Tutto il nuovo Parco dovrà essere attraversato da un percorso ciclabile che dovrà riconnettere il tratto proveniente dalla cosiddetta *Strada Parco* con quello di via De Gasperi e del successivo *Ponte di Ferro*.

il PARCO CENTRALE 67.000 mq (min)	il BOSCO URBANO 50.000 mq (min)	il VERDE ARBOREO 30.000 mq (min)
		il VERDE ATTRATTIVO 20.000 mq (max)
	il CAMPO 9.000 mq (min)	
	lo SPAZIO PUBBLICO LINEARE	

h. Il Cronoprogramma delle fasi attuative

Le fasi di cantiere avranno una durata complessiva di circa tre anni, il cui avvio è ipotizzato indicativamente per la metà del 2019 e la conclusione entro la metà del 2022. Si prevede che tutti i primi due anni vengano utilizzati per la realizzazione dell'infrastruttura viaria e per l'avvio delle fasi di costruzione dei due edifici residenziali che, insieme alle opere relative ai due parcheggi multipiano a sud e a nord dell'area, proseguiranno per i successivi dodici mesi. La realizzazione del terzo parcheggio interrato, ivi compreso lo spazio pubblico lineare di riconnessione con il Centro Commerciale Naturale, coincidente in gran parte con il solaio di copertura dello stesso parcheggio è prevista a partire dalla seconda metà del 2020 alla prima metà del 2022. Dal 2021 a metà 2022, è infine prevista la realizzazione del Parco verde e delle sue attrezzature.

L'ordine di lavori sopra descritto è stato ipotizzato tenendo conto di una serie di questioni attenenti, nell'ordine, alla:

- continuità di esercizio delle funzioni attualmente presenti nell'area, in attesa della loro – contestuale – ridefinizione e implementazione (parcheggi, stazioni autobus, viabilità...);
- rapidità di esecuzione delle opere che, nel loro complesso, dovrà occupare il minor tempo possibile all'interno della finestra ventennale prevista per la concessione dei ricavi da tariffazione previsti;

- garanzia di un adeguato flusso di cassa (*cashflow*) che permetta al concessionario di tenere in equilibrio gli investimenti e i ricavi, così come previsti, già durante le prime fasi di realizzazione.

i. L'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere

Data l'assoluta centralità delle aree oggetto di riqualificazione, l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere previste non richiede alcun tipo di adeguamento o di predisposizione di strumenti utili a un loro miglioramento.

Per quanto concerne gli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei singoli manufatti (parcheggio, e servizi), così come di tutte le superfici e le strutture del Parco, sono da prevedere in capo al concessionario che ne gestirà l'organizzazione per tutta la durata della stessa concessione.

Per quanto riguarda le modalità di attuazione delle stesse opere di manutenzione, si rimanda alle successive fasi di progettazione definitiva e di dettaglio.

02. RIEPILOGO DEGLI ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI

a. I calcoli estimativi della spesa

Il calcolo sommario della spesa è stato effettuato, per quanto concerne le opere, applicando alle quantità caratteristiche degli stessi.

Al fine di avere una più corretta quantificazione dei costi di costruzione delle superfici residenziali e commerciali, le Superfici Utili Lorde (SUL) sopra definite sono state convertite in Superfici Lorde di Pavimento (SLP) considerando le prime (SUL) pari a circa il 70% delle seconde (SLP).

Allo stesso modo, è stata individuata una corrispondente Superficie Commerciale (SCom), considerandola pari a circa l'80% della SLP. Tali quantità sono state utilizzate in seguito per calcolare i ricavi in fase di redazione del *Piano Economico-Finanziario*.

	SUL		SLP		SCom	
Edificio Nord - Residenziale	2.100	3.360	3.000	4.800	2.400	3.840
Edificio Sud - Residenziale	1.260		1.800		1.440	
Padiglioni Parco - Commerciale/Servizio al verde	1.000	3.640	1.430	5.200	1.140	4.160
Silos Parcheggio/Edifici - uffici, commerciale, servizi	2.640		3.770		3.020	

I prezzi parametrici sono stati desunti da costi standardizzati e parametrizzati in interventi simili realizzati.

Nello specifico, i prezzi unitari sono stati desunti da:

- volume *Prezzi Tipologie edilizie 2014* edito dalla DEI;
- *Prezzario regionale dei lavori pubblici* della Regione Veneto - anno 2011;
- interventi simili realizzati nel Comune di Pescara.

n°	Descrizione lavori	Quantità	IMPORTI (€)		
			unitario	TOTALE	
BONIFICA TERRENO E DEMOLIZIONI					
1	bonifica (vecchio sedime FFSS - 12ha), fresatura e scarifica	cad.	1	1.906.000	1.906.000
	campionamenti in corso d'opera	cad.	1	100.000	100.000
	bonifica areale (4 e 4bis)	cad.	1	994.000	994.000
					3.000.000
VIABILITÀ					
2	carrabile asse viario	mq	13.000	94	1.222.000
3	carrabile di servizio	mq	3.500	94	329.000
4	parcheggio a raso	mq	6.000	49	294.000
5	scavo e smaltimento	mc	17.000	25	425.000
6	scavo e smaltimento rampe	mc	10.000	25	250.000
7	strutture di contenimento in c.a.	mc	1.600	170	272.000
8	solaio sovrappasso	mq	1.700	800	1.360.000
					4.152.000
TERMINAL BUS EXTRA-URBANI					
9	carrabilità	mq	2.700	94	253.800
10	marciapiedi e banchine	mq	1.000	90	90.000
11	Stalli bus	n°	20	10.000	2000.000
12	scavo e smaltimento	mc	22.000	25	550.000
					1.093.800
TERMINAL BUS URBANI					
13	carrabilità	mq	3.500	94	329.000
14	marciapiedi e banchine	mq	1.000	90	90.000
15	pensiline bus	n°	15	10.000	150.000
					569.000
A	Totale INFRASTRUTTURE E BONIFICHE				8.814.800
	SILOS SUD				
16	Posti auto	n°	900	8.600	7.740.000
					7.740.000
	SILOS NORD				
17	Posti auto	n°	700	8.600	6.020.000
					6.020.000
	PARCHEGGIO INTERRATO				
18	Posti auto	n°	400	18.000	7.200.000
					7.200.000
	UFFICI, COMMERCIALE E SERVIZI				
19	SLP	mq	2.570	850	2.184.500
					2.184.500
B	Totale PARCHEGGI				23.144.500
	EDIFICIO NORD				
20	SLP (6 piani x 500 mq)	mq	3.000	900	2.700.000
21	SLP (1 piano x 850 mq)	mq	850	900	765.000
					3.465.000

	EDIFICIO SUD				
22	SLP (6 piani x 300 mq)	mq	1.800	900	1.620.000
23	SLP (1 piano x 350 mq)	mq	350	900	315.000
					1.935.000
	PADIGLIONI PARCO				
24	SLP Padiglioni (1 livello)	mq	1.430	850	1.215.500
					1.215.500
C	Totale IMMOBILIARE				6.615.500
	VERDE E ARREDO URBANO				
25	Parco Centrale – il Bosco. Verde arboreo	mq	30.000	35	1.050.000
26	Parco Centrale – il Bosco. Verde attrattivo	mq	20.000	40	800.000
27	Parco Centrale – il Campo	mq	9.000	33	297.000
28	Parco centrale – Spazio pubblico lineare	mq	8.000	200	1.600.000
29	pista ciclabile	mq	2.800	25	70.000
					3.817.000
D	Totale PARCO				3.817.000
	TOTALE				42.391.800

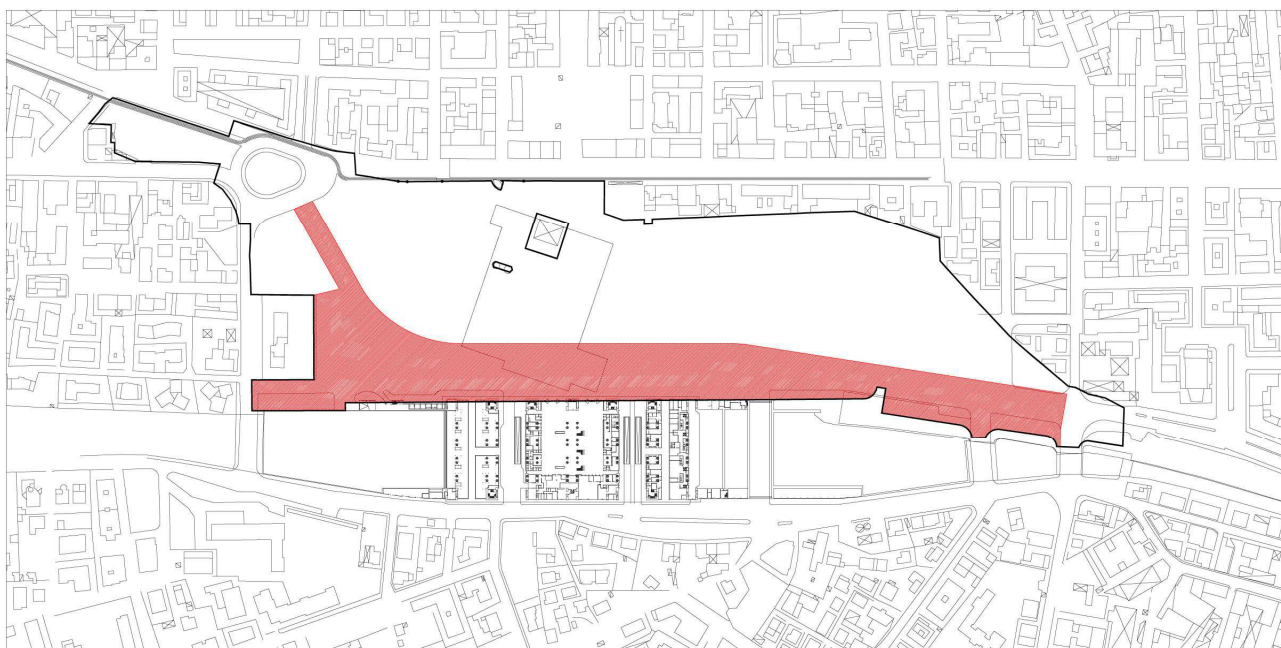
b. Gli stralci funzionali e fruibili

Come detto anche nel precedente paragrafo relativo a cronoprogramma e fasi attuative, la suddivisione in stralci funzionali e fruibili delle opere previste è stata fatta considerando la necessità di garantire sempre, in ciascuna fase, un livello minimo di funzionalità dell'area e delle sue attuali attività (parcheggi, stazione dei pullman...); così come l'opportunità di rendere ciascuno stralcio autonomo e funzionante, sia dal punto di vista d'uso, sia da quello tecnico e strutturale.

Tali considerazioni hanno portato alla suddivisione in quattro stralci funzionali, distribuibili secondo una sequenza temporale non vincolante.

1° Stralcio – Realizzazione dell'infrastruttura viaria

Area di cantiere: *fascia longitudinale di circa 40 metri di larghezza a ridosso dell'impalcato ferroviario (36.000 metri quadrati).*



Questo primo stralcio prevede – previa apposito *Studio di caratterizzazione ambientale* e *Piano di utilizzo delle rocce e dei terreni da scavo* di cui si prevede la rimozione in questa fase – la realizzazione della sede stradale per l’infrastrutturazione viaria dell’area, compreso lo scavo in trincea del suo tratto centrale; lo scavo per le corsie aggiuntive, gli stalli per la sosta e le banchine passeggeri della stazione degli autobus extraurbani, sistemazione delle corsie e delle banchine della stazione degli autobus urbani. In questa stessa fase è prevista la realizzazione del solaio per l’attraversamento pedonale della trincea di fronte all’atrio della stazione ferroviaria.

L’attuale uso degli spazi antistanti la stazione ferroviaria (taxi, carico/scarico merci e passeggeri...) sarà già in questa fase interdetto, trasferendo la viabilità di servizio al di sotto dei varchi laterali di attraversamento e del tratto di controviale esistente su via Enzo Ferrari.

I parcheggi attualmente esistenti a ridosso della viabilità di servizio della stazione saranno interdetti con la possibilità di essere, eventualmente, ricollocati all’interno delle retrostanti aree a tariffa.

Escludendo la viabilità di via Bassani Pavone (che verrà riportata su via Ferrari), i raccordi con la viabilità esistente – all’altezza di via Teramo e di via Michelangelo – non subiranno particolari riduzioni della loro operatività, a eccezione delle fasi finali di rifacimento del manto di asfalto di riconnessione.

Le attuali attività del parcheggio, così come quelle legate al traffico dei pullman, non subiranno particolari disagi o limitazioni, potendo prevedersi una corsia provvisoria nella restante porzione di parcheggio ovvero l'utilizzazione di via Ferrari.

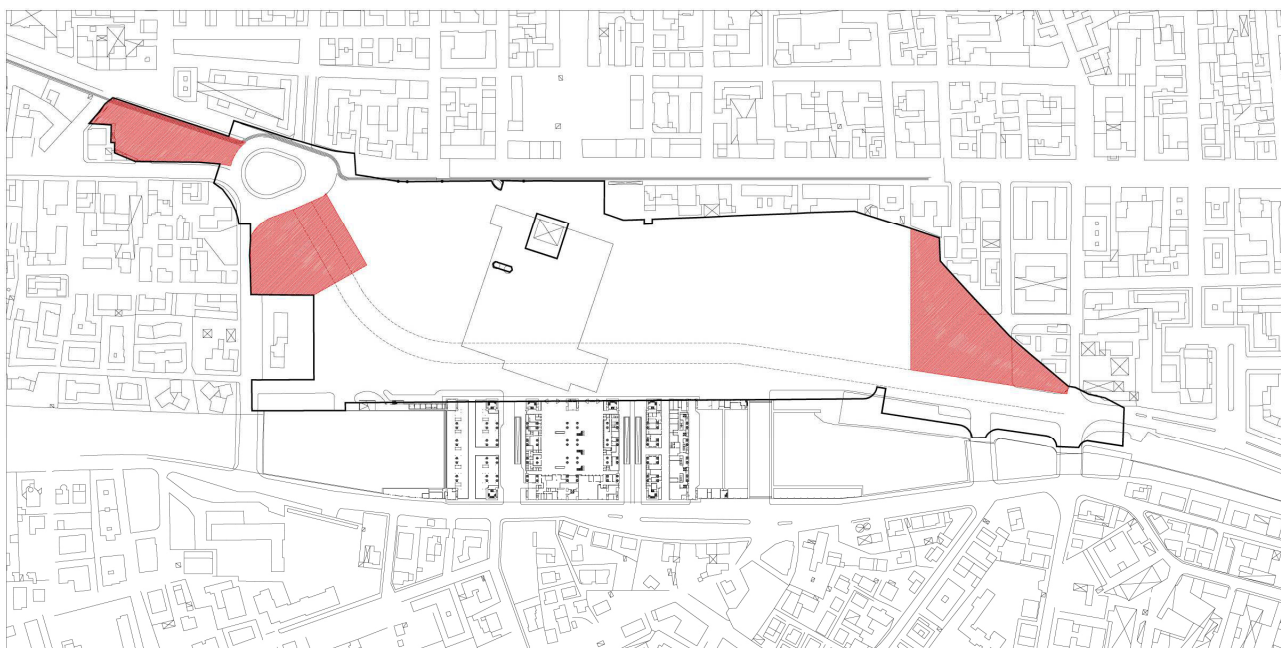
Particolare attenzione dovrà essere posta in questa fase alla predisposizione dell'area di cantiere del successivo stralcio n° 3 che riguarderà la realizzazione del parcheggio interrato e, conseguentemente, delle sue rampe di accesso.

Nel dettaglio, le opere previste comprendono:

- Bonifica terreno (quota parte), demolizioni e rimozioni	mc	51.000	€	750.000
- Viabilità	mq	22.500	€	4.152.000
- Terminal bus extra-urbani (n° 20 stalli)	stalli	20	€	1.093.800
- Terminal bus urbani (n° 15 stalli)	stalli	15	€	569.000
Totale 1° Stralcio				€ 6.564.800

2° Stralcio – Realizzazione parcheggi fuori terra e edifici residenziali

Area di cantiere: *bordi sud-orientale (via Teramo, via Pisa) e nord-occidentale (via Michelangelo) del perimetro d'intervento (13.600 metri quadrati).*



Questo secondo stralcio prevede, una volta terminata la viabilità e la stazione degli autobus, la realizzazione delle bonifiche necessarie, la costruzione dei due edifici multipiano dei

parcheggi – quello nord e quello a sud – e dei fabbricati residenziali in corrispondenza di via Michelangelo e del proseguimento di via Pisa e via Teramo.

Le aree di cantiere definite in questa fase di lavoro sottrarranno superficie al parcheggio a raso esistente (circa il 30% del totale, corrispondente a circa 600 posti auto), ampiamente compensate dal recupero delle aree oggi utilizzate per la fermata dei pullman che, in questa fase, saranno già stati spostati nei nuovi spazi realizzati nel precedente stralcio.

La viabilità di servizio e di accesso al parcheggio a raso esistente sarà garantita dalla viabilità, realizzata nel precedente stralcio funzionale.

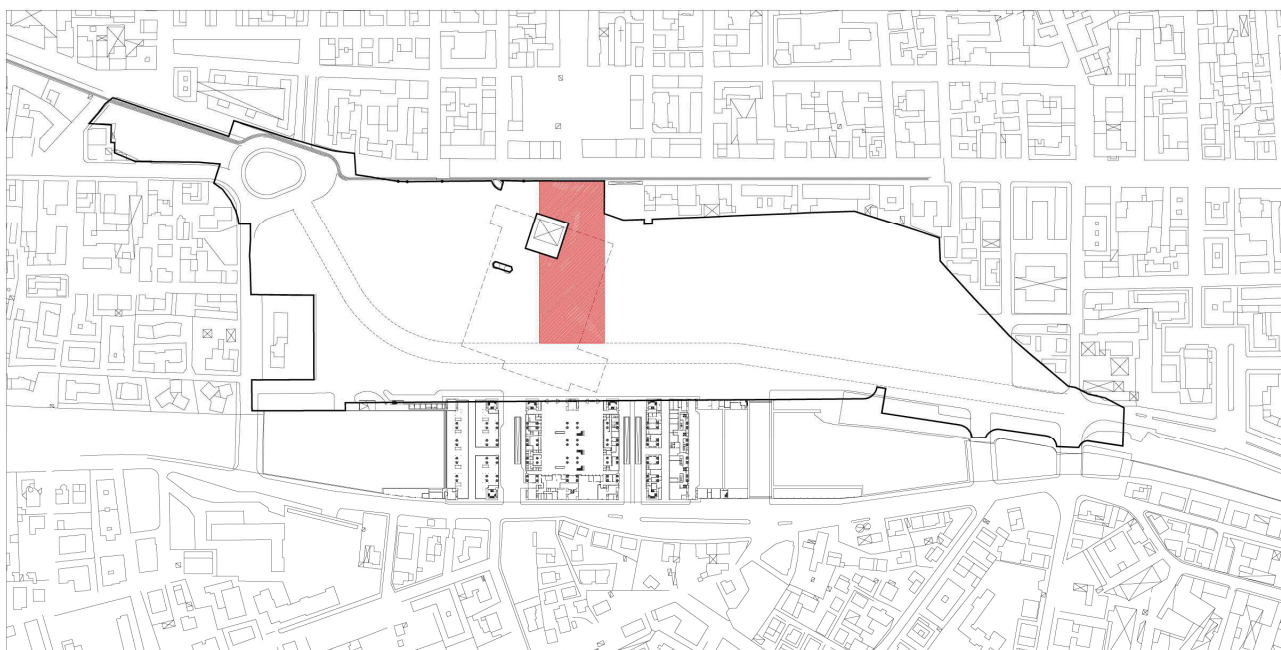
Nel dettaglio, le opere previste comprendono:

- Bonifica terreno (quota parte), demolizioni e rimozioni	mc	8.150	€	120.000
- Edificio multipiano sud per parcheggi	stalli	900	€	7.740.000
- Edificio multipiano nord per parcheggi	stalli	700	€	6.020.000
- Spazi commerciali parcheggi	mq	2.570	€	2.184.500
- Edificio residenziale nord	mq	3.850	€	3.465.000
- Edificio residenziale sud	mq	2.150	€	1.935.000

Totale 2° Stralcio			€	21.464.500
--------------------	--	--	---	------------

3° Stralcio – Parcheggio interrato e spazio pubblico lineare

Area di cantiere: *fascia trasversale centrale dell'area (17.000 mq).*



Il terzo stralcio prevede – sempre a seguito di apposito *Studio di caratterizzazione ambientale* e *Piano di utilizzo delle rocce e dei terreni da scavo* di cui si prevede la rimozione in questa fase – la realizzazione del parcheggio centrale interrato e, a partire dal suo solaio di copertura, dello spazio pubblico centrale e lineare di ricollegamento tra la stazione ferroviaria e il centro cittadino.

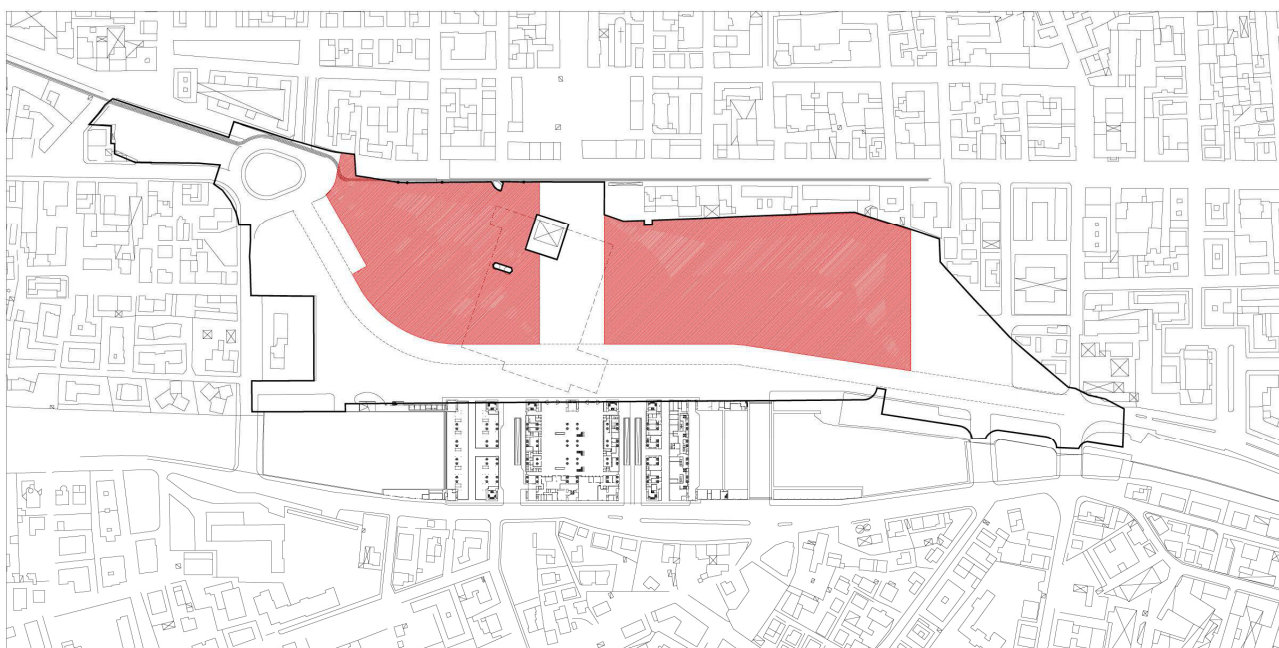
Le attività oggi presenti in questa porzione dell'area saranno, già all'avvio di questa terza fase, riallocate nei manufatti realizzati nei precedenti stralci: le aree per la sosta dei pullman urbani ed extra-urbani (sistemati nella nuova area nord-occidentale e nella nuova trincea infrastrutturale), gran parte dei parcheggi a raso (sistemati nei nuovi edifici multipiano). Nonostante l'occupazione di ampia parte dell'attuale parcheggio a raso, una quota parte degli stalli rimanenti (quelli che andranno nel nuovo volume interrato) potrà continuare a essere operativo, ai due lati del cantiere, a ridosso dei nuovi edifici multipiano.

Nel dettaglio, le opere previste comprendono:

- Bonifica terreno (quota parte), demolizioni e rimozioni	mc	77.000	€	1.140.000
- Edificio interrato per parcheggi	stalli	400	€	7.200.000
- Spazio pubblico lineare centrale	mq	8.000	€	1.600.000
Totale 3° Stralcio			€	9.940.000

4° Stralcio – Bosco Urbano e padiglioni

Area di cantiere: *area a sud e area a nord della piazza centrale (47.100 mq).*



Il quarto stralcio prevede il completamento del Bosco Urbano delle aree a bordo dello spazio pubblico lineare centrale, compresi i padiglioni per i servizi e i relativi spazi in gestione. Inoltre, a seguito delle dovute opere preliminari di bonifica del terreno, si prevede in questa fase la sistemazione definitiva delle aree verdi, la piantumazione delle essenze previste, le movimentazioni di terra e la sistemazione degli spazi aperti (il *Campo*).

Nel dettaglio, le opere previste comprendono:

- Bonifica terreno (quota parte), demolizioni e rimozioni	mc	51.000	€	990.000
- Padiglioni	mq	1.430	€	1.215.500
- Verde e arredo urbano	mq	64.100	€	2.217.000
Totale 4° Stralcio				€ 4.422.500

c. Il Quadro Economico

Il Quadro Economico è stato redatto a partire dell'importo lavori previsto nel precedente paragrafo. La cifra risultante è stata incrementata delle quantità usualmente dovute per: imprevisti (3%), spese per attività di advisory legale (1%) per polizze assicurative e marketing (2%), spese tecniche (6%) e, per ciascuna delle predette voci, la corrispondente aliquota IVA (10%-22%).

a)	Importo dei Lavori	42.391.800
b)	Imprevisti	1.271.754
c)	Spese di advisory	423.918
d)	Spese per polizze assicurative e marketing	847.836
e)	Spese tecniche	2.543.508
IVA: voci a) e b) - 10%		4.366.355
IVA: voci c) d) ed e) - 22%		839.358
TOTALE		52.684.529

d. Le forme e le fonti di finanziamento per la copertura della spesa

All'interno del Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2017/2019 del Comune di Pescara ed in particolare nell'annualità 2018 è stato previsto un intervento per la *Riqualificazione area urbana del parcheggio antistante la stazione ferroviaria* per complessivi € 159.000.000, di cui € 52.684.529 quale importo totale delle opere ed € 106.315.471 riservato alla parte gestionale.

L'intera copertura dell'intervento è stata quindi prevista per € 10.900.000 con entrata avente destinazione vincolata e per € 148.100.000 con entrate acquisite mediante apporti di capitali privati.

Per quanto riguarda l'apporto dei capitali privati, il finanziamento del progetto sarà affidato ad un partenariato pubblico-privato che dovrà espletarsi attraverso una procedura di 'Concessione di lavori' (Parte III, artt. 164 e successivi del D.Lgs. 50/2016).

L'investimento per la realizzazione delle opere, così come gli oneri per la futura gestione del Parco, saranno – in parte prevalente – a carico dell'operatore privato al quale saranno riconosciuti, attraverso una concessione ventennale, i diritti di tariffazione legati alla gestione della sosta degli autoveicoli (2.000 nelle strutture previste dal progetto e quota parte di quelli a raso già esistenti nell'attuale *Centro Commerciale Naturale* della città) e, in generale, delle superfici dei tre manufatti dei parcheggi (silos e interrato); così come delle superfici e degli spazi di servizio a carattere commerciale distribuiti all'interno del Parco.

Per garantire l'equilibrio economico-finanziario dell'operazione (come meglio descritto nello stesso Piano Economico Finanziario di progetto), verrà ceduta – a titolo di prezzo – dall'Amministrazione Comunale al concessionario la proprietà di non più di 3.000 metri quadrati di aree edificabili su cui poter realizzare i due edifici a carattere prevalentemente residenziale previsti a sud e a nord dell'area.

Inoltre, sempre ai fini del raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario dell'opera (ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. fff) e art. 165, comma 2, D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.) e per quanto concerne le entrate a destinazione vincolata, la copertura dell'intervento verrà sostenuta attraverso un finanziamento pubblico della Regione Abruzzo pari a 12.000.000 di euro (10.900.000 al netto dell'IVA), così come da "Convenzione per l'Attuazione degli Investimenti del *Masterplan per l'Abruzzo*" (Delibera CIPE n° 26/2016 Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020: Piano per il Mezzogiorno, Assegnazione risorse) del 10 novembre 2016, stipulata tra la Regione Abruzzo e il Comune di Pescara.