



Comune di Rimini

Dittrzione Generale
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, n. 21 – 4° piano - 47900 Rimini
tel. 0541 704804 - fax 0541 704694
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

ALL. A alla Delibera di C.C. n. del

ACCORDO TERRITORIALE AI SENSI DELL'ART. 58 DELLA L. R. N. 24/2017 PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL POLO FUNZIONALE DENOMINATO "PORTO DI RIMINI"

RELAZIONE

I poli funzionali esistenti, o in corso di realizzazione, da consolidare, sviluppare, riqualificare, sono individuati nel PTCP della Provincia di Rimini, in applicazione dell'art. A-15 della LR 20/2000, nella Tavola A e l'articolo 8.1, assume per essi i seguenti obiettivi specifici:

- a) *valorizzare alla dimensione regionale/nazionale ciascuna delle funzioni di eccellenza che qualificano il sistema economico e territoriale riminese;*
- b) *contenere e ridurre l'impatto ambientale dei poli funzionali e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili; migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante;*
- c) *sviluppare le funzioni e le capacità dei poli funzionali esistenti e di quelli progettati, nei limiti di compatibilità derivanti dalla mitigazione dei loro impatti ambientali, e favorire, ove consentito da valide condizioni di accessibilità, l'integrazione del mix funzionale, ossia la compresenza sinergica di più funzioni attrattive nell'ambito dello stesso polo;*
- d) *migliorare l'accessibilità di ciascuno dei poli funzionali alla scala urbana e alla scala territoriale e regionale, sia con il trasporto collettivo che con quello privato e la mobilità non motorizzata, secondo le specifiche esigenze di ciascun polo;*
- e) *5.sviluppare l'integrazione e le sinergie tra i diversi poli funzionali.*

Inoltre il PTCP all'art. 8.1, comma 2, riconosce il Polo 6 denominato Porto di Rimini, quale polo esistente, che comprende le attrezzature portuali, la darsena turistica e i relativi servizi complementari e ne segnala le scelte strategiche e le indicazioni della Valsat, specifiche per questo polo come segue:

"Il consolidamento e il potenziamento dei servizi e delle funzioni portuali dovrà essere affiancato da una politica di salvaguardia e sostenibilità ambientale sia nei confronti dell'ambiente marino e della spiaggia sia nei confronti dell'ambiente urbano che circonda su tre lati la parte più antica del porto. Si ritiene opportuno quindi prevedere interventi di mitigazione della movimentazione dei natanti (quali presidi per gli scarichi dei reflui e per le riserve di carburante), interventi di raccordo con la spiaggia e a livello di arredo urbano con l'urbanizzato denso; condizionante le ipotesi di sviluppo appare il miglioramento dell'accessibilità e della capacità di sosta dell'area portuale."

Dalla lettura dei successivi commi 3 e 7 del medesimo articolo, per tutti i poli funzionali, emerge che per prevedere trasformazioni territoriali significative deve essere preventivamente sottoscritto un Accordo territoriale ai sensi dell'art. 15 della LR 20/2000, oggi art. 58 della LR n. 24/2017, fra la Provincia, il Comune o i Comuni nel quale il polo ricade.

L'Accordo, a partire dalle risultanze della Valsat del PTCP, deve considerare e riguardare:

- la perimetrazione delle aree interessate e interessabili dalle funzioni che costituiscono il polo funzionale, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto elencato nelle norme di PTCP;
- la definizione delle linee evolutive del polo, compresa la precisazione delle tipologie di attività insediabili;
- la definizione degli interventi necessari, in relazione alle condizioni e alle problematiche specifiche del

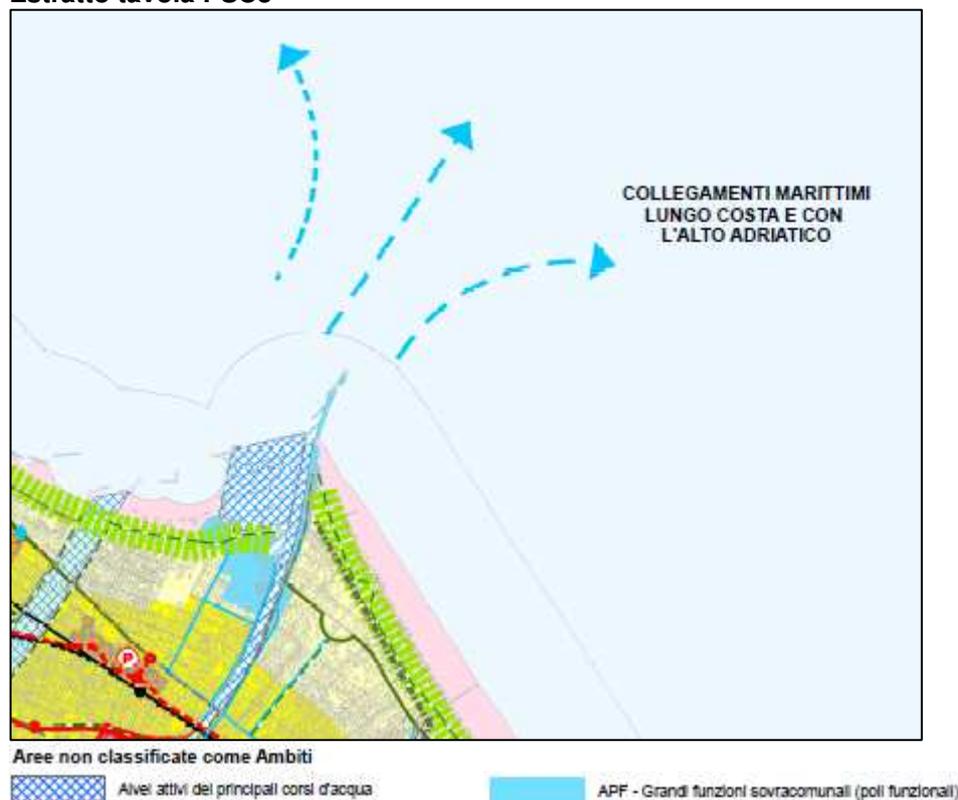


polo, per perseguire gli obiettivi di cui al primo comma dell'art.8.1 e gli indirizzi specifici espressi nella Relazione generale del PTCP;

- gli interventi necessari riguardo alle infrastrutture per la mobilità delle merci e delle persone, nonché gli interventi gestionali per l'ottimizzazione dell'accessibilità attraverso i servizi di trasporto collettivo locale, il mobility management di area e le opportunità di razionalizzazione della logistica;
- gli interventi necessari per l'ottimizzazione dei consumi idrici ed energetici, attraverso azioni e modalità di gestione finalizzate al risparmio all'efficienza energetica e al riutilizzo di tali risorse nonché alla riduzione e riciclaggio dei rifiuti, in applicazione degli indirizzi dettati dal PTCP stesso agli artt.10.3, 10.4 e 10.7;
- gli interventi per il miglioramento della qualità ecologica dell'insediamento e del contesto, attraverso le dotazioni ecologiche dell'insediamento stesso, anche destinando a tali finalità parte delle dotazioni prescritte di aree per attrezzature e spazi collettivi;
- le eventuali previsioni di espansioni insediative, qualora necessarie oltre a quanto già previsto negli strumenti urbanistici vigenti, e le condizioni di infrastrutturazione, per la qualità ambientale e per la mobilità, a cui l'attuazione di tali espansioni è subordinata;
- le più idonee forme di gestione unitaria, tenendo conto dell'essenziale unitarietà funzionale del polo;
- la definizione delle risorse necessarie in relazione agli interventi previsti, delle fonti finanziarie, e in particolare le forme di contribuzione finanziaria da parte dei soggetti gestori del polo funzionale;
- gli aspetti riguardanti la programmazione temporale e l'attuazione degli interventi, nonché, ove opportuno, quelli relativi alla gestione delle opere realizzate.

Il PSC in conformità alla strumentazione sovraordinata, individua il polo funzionale del porto nella tav. PSC3 come polo esistente e all'art. 5.6 stabilisce, in coerenza con quanto sopra specificato, che lo sviluppo del Polo debba essere oggetto di specifico Accordo Territoriale con la Provincia ai sensi del PTCP, per poi consentire l'attuazione tramite POC rimandando la definizione della perimetrazione con valore normativo al POC sulla base dei contenuti dell'Accordo Territoriale.

Estratto tavola PSC3



Il porto di Rimini come si vede dalla fotografia è collocato alla foce del fiume Marecchia, nel tratto storico terminale del fiume e quindi sempre influenzato dalla commistione tra il fiume e il mare e si sviluppa verso l'interno fino al bacino del ponte di Tiberio.

Foto aerea dell'area



Il porto è in posizione baricentrica tra la costa nord e la costa sud e il fiume determinando una frattura nella linea di costa. Tale elemento di discontinuità determina la necessità di collegamenti carrabili e pedonali di attraversamento per connettere il settore nord: quartiere San Giuliano, la darsena turistica con il centro e la parte sud. A monte della darsena sono già esistenti numerosi ponti: Tiberio, dei Mille, della Resistenza, la passerella galleggiante a ridosso del ponte Tiberio e il collegamento con la barca vicino al faro, che connettono le due parti del territorio comunale e permettono a chiunque di raggiungere questa meta e punto di interesse, in forte relazione con i lungomare esistenti.

I lungomare e le aree libere poste in prossimità dell'arenile assieme a quest'ultimo sono oggetto del progetto il "Parco del Mare" con il quale l'Amministrazione Comunale intende trasformare il lungomare nord e il lungomare sud di Rimini, in un nuovo sistema urbano, a servizio dei cittadini e dei turisti, con spazi pubblici accoglienti e attrattivi, che diano priorità alle persone e alla mobilità attiva, con aree destinate allo svago, alla cultura, allo sport, al tempo libero, fruibile attraverso percorsi pedonali e ciclabili. Progetto in corso di attuazione e che ha preso l'avvio a seguito dell'approvazione dell'accordo territoriale approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 67 del 12/11/2019. Nell'ambito di tale riqualificazione la definizione del presente accordo contenete la visione strategica del porto diviene indispensabile e necessaria per dare una continuità spaziale e completamento al suddetto intervento.

Il porto canale ha fondali poco profondi ma consente lungo i moli l'ormeggio di circa 113 pescherecci, di numerose imbarcazioni e natanti da diporto e di alcune imbarcazione delle forze dell'ordine.

Lungo la riva sinistra del porto sono collocate attività diverse: cantieri navali, aree libere, presidi delle forze dell'ordine, mercato ittico all'ingrosso su fabbricato privato posto in via Leurini, attività commerciali, pubblici esercizi, il quartiere residenziale di San Giuliano mare, la darsena turistica e la spiaggia; sulla riva destra invece: la capitaneria di porto, il club nautico, il faro storico, attività commerciali, pubblici esercizi, residenze, sedi di associazioni sportive e culturali legate al mare e l'attività di carico e scarico mitili. Lungo palata destra del porto sono presenti ex capanni da pesca di cui uno trasformato in pubblico esercizio.

Il porto ha l'ingresso protetto dal molo di levante protratto oltre il molo di ponente di circa 370 mt. (palata), così da arrestare i mari di I° e II° quadrante, ma in ogni caso risulta comunque pericoloso entrare in porto con venti di tramontana e di maestro.

All'inizio del 2000 è stata ultimata la costruzione della darsena turistica Marina di Rimini, ubicata sull'area posta lungo la "banchina di ponente del porto canale, per soddisfare l'esigenza di sviluppo del settore nautico con circa 623 posti barca. La nuova realizzazione della darsena ha evidenziato problematiche connesse all'ingresso e all'attracco in banchina con venti da nord-est.

È nata quindi l'esigenza di definire un avamposto per dare soluzione ai problemi di accesso e di sicurezza delle unità nautiche ormeggiate in porto. L'avamposto è stato in parte attuato ponendo due braccia di scogliera che hanno lo scopo di smorzare il moto ondoso garantendo l'ingresso in porto anche in condizioni meteo marine avverse.

L'opera è stata parzialmente realizzata in due stralci successivi interamente finanziati dalla Regione Emilia-Romagna.

In ogni caso, è necessario procedere con il completamento del progetto con prolungamento dei due bracci di scogliera esistenti che dovranno delimitare il nuovo avamposto, quale bacino di calma all'ingresso del porto. Tale opera potrebbe avere effetti sulle dinamiche litoranee per il trasporto dei sedimenti lungo costa e all'imboccatura del porto, quindi saranno necessari studi ed attente valutazioni degli effetti. Come sopra detto, tale intervento oltre al reperimento delle risorse economiche, necessita di approfondimenti e studi specifici per gli effetti e le implicazioni sul moto ondoso sulla linea di costa.

E' infatti necessario valutare come il completamento dell'avamposto andrà a influire sulle dinamiche costiere e sulle attività di gestione degli arenili a sud e a nord del porto, rispetto alla situazione attuale, della salvaguardia e sostenibilità dell'ambiente marino, della spiaggia e dell'ambiente urbano circostante l'asta portuale prevedendo attività di monitoraggio.

Al momento è stata avviata la progettazione di fattibilità tecnico economica dell'avamposto di Rimini, che riguarderà l'insieme delle opere infrastrutturali (opere di difesa, opere di accosto e ormeggio quali banchine, pontili, arredi portuali, impianti, ecc.) necessarie per la completa funzionalità dell'avamposto, al fine di creare uno specchio "calmo" per migliorare l'accessibilità al porto e incrementare i livelli di sicurezza per i natanti.

Il progetto sarà sviluppato secondo gli obiettivi definiti nell'Accordo Territoriale.

L'Amministrazione Comunale intende:

1. dare al porto di Rimini un rilievo turistico e trasportistico per il cabotaggio di breve e medio raggio nell'ambito del Corridoio Adriatico;
2. aumentare la sicurezza e l'accessibilità delle unità nautiche al porto e alla darsena turistica;
3. valutare l'opportunità di prevedere una banchina dedicata alle navi commerciali 'short sea shipping', prevedere servizi navetta di collegamento via mare con i centri costieri dell'Emilia-Romagna e delle Marche;
4. realizzare un terminale passeggeri in grado di accogliere piccoli traghetti e aliscafi per collegamenti veloci con i porti della costa dalmata e dell'Alto Adriatico;
5. migliorare l'accessibilità land-side all'area portuale e alle sue funzioni e il collegamento con il polo funzionale della stazione, e il Parco del Mare;
6. incrementare l'offerta di spazi-banchine e di spazi per il rimessaggio a secco per la cantieristica sia del diporto che della pesca;
7. realizzare un centro servizi per la pesca in cui trasferire il mercato ittico all'ingrosso dalla attuale sede;
8. riorganizzare e incrementare l'offerta di spazi-banchine per la pesca professionale;
9. realizzare un piazzale per la cantieristica e per travel-lift attraverso la chiusura ed il riempimento dell'attuale squero;
10. rendere navigabile il porto canale di Rimini fino al bacino del Ponte di Tiberio in modo tale che si possa istituire un servizio di navetta (privato/pubblico) per il trasporto di persone e merci dall'imboccatura del porto fino al centro della città;
11. realizzare e/o mantenere un distributore di carburante per uso esclusivo dei natanti del porto affinché sia garantito nel "porto pubblico della Città" un servizio di rifornimento utile ed indispensabile per lo sviluppo del turismo nautico e del diporto evitando situazione di monopolio;
12. realizzare un collegamento pedonale o ciclo/pedonale, tra la riva destra e la riva sinistra del porto canale nella parte a mare del ponte della Resistenza.
13. riconfigurare il ponte della Resistenza prevedendo una maggiore altezza della campata dall'acqua per migliorare le condizioni di sicurezza, aumentare la porzione di porto che può essere dragata.

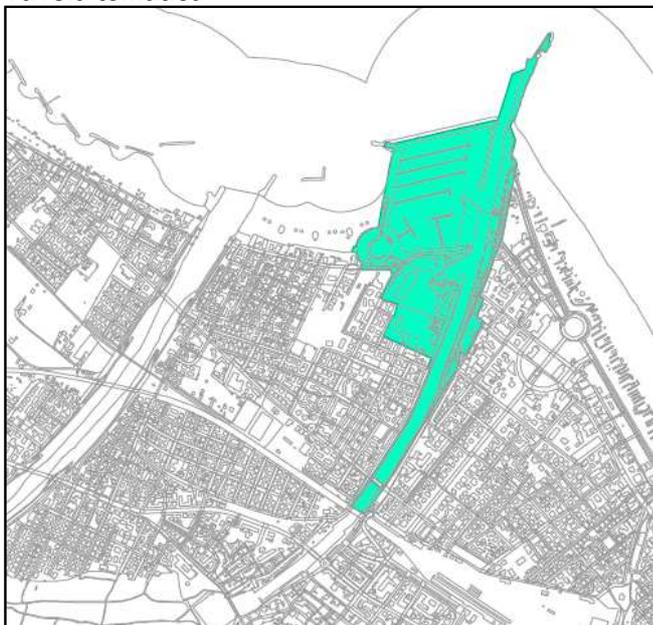
L'Amministrazione Comunale ha quindi promosso la sottoscrizione di un accordo territoriale, unitamente alla Provincia al fine di condividere obiettivi, sviluppo e modalità di attuazione di riqualificazione del Polo funzionale definendo le prospettive urbanistiche dell'intera area.

Va precisato inoltre che essendo il porto di Rimini tra i porti di interesse regionale, appartenenti alla categoria II classe III, alcuni interventi di infrastrutturazione del porto andranno concordati con la Regione pur non essendo coinvolta nell'accordo territoriale, mediante accordi e/o protocolli operativi specifici relative alle singole opere.



Le aree coinvolte nell'accordo territoriale comprendono il porto canale, la darsena turistica le aree in riva sinistra a ridosso del porto canale e della darsena e sono rappresentate nella seguente figura.

Tavola tematica



Individuazione dell'ambito di intervento per la riqualificazione del polo funzionale denominato "Porto di Rimini"

IL NUOVO CENTRO SERVIZI PER LA PESCA

L'Amministrazione Comunale, in passato, aveva avviato con delibera di CC n. 22 del 21/02/2011 un procedimento di Accordo di Programma per la definizione del polo funzionale del porto in variante al PRG che prevedeva la realizzazione di un nuovo edificio per il mercato ittico all'ingrosso sull' area di proprietà comunale, su proposta di un soggetto privato e la riorganizzazione della cantieristica navale e dell'intera area del porto. Procedimento che non si è mai concluso per gli elevati i costi di realizzazione che per il privato non erano sostenibili.

Tuttavia l'esigenza di dotare la città di un centro servizi polivalente per la pesca e l'acquacoltura comprensivo del servizio pubblico del mercato ittico all'ingrosso adeguato alle odierne necessità permane e pertanto l'Amministrazione Comunale intende procedere quanto prima alla sua realizzazione. Per partecipare al Bando di attuazione - Misura 1. 43 "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca" del Reg. (UE) n. 508/2014, emanato dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, il Comune ha quindi avviato la procedura dell'accordo territoriale al fine di intercettare i finanziamenti per la sua realizzazione.

Il progetto definitivo da candidare al suddetto bando è stato recentemente donato dalla Cooperativa Pescatori, come risulta dalla Determinazione Dirigenziale n. 1590 del 23 luglio 2021, che dovrà quindi essere adeguato alle norme vigenti e alle specifiche richieste del suddetto Bando.

L'intervento del nuovo centro servizi per la pesca sarà quindi il primo progetto a cui l'Amministrazione Comunale intende dare attuazione quale trasferimento dell'attuale mercato. Il centro servizi, sarà ospitato in un edificio a tre livelli (compreso quello interrato) per una superficie complessiva di 5.500 mq e verrà realizzato su area di proprietà comunale (area in rosso nella planimetria che segue) distinta al NCT al Fg 59 mapp.2451 e 362, area collocata in riva sinistra del porto.-L'edificio conterrà, oltre alla sala aste per il mercato ittico all'ingrosso, spazi che valorizzano la marineria locale (spazio didattico, espositivo, degustazione di prodotti ittici).

L'attuazione dell'intervento avverrà conseguentemente alla sottoscrizione dell'accordo territoriale con procedimento unico disciplinato dall'art. 53 della LR n. 24/2017 non escludendo, qualora necessario, la possibilità di procedura alternativa come l'art. 59 e 60 della LR suddetta. La realizzazione del centro polivalente comporterà una revisione e riorganizzazione della viabilità carrabile e pedonale ciclabile dell'area

circostante, la riorganizzazione delle banchine e degli attracchi dei natanti quest'ultima potrà avvenire successivamente al completamento dell'avamposto.

Estratto catastale



LEGENDA

-  Area libera di proprietà comunale per il centro di servizi alla pesca
-  Attuale sede mercato ittico all'ingrosso
-  Edificio di proprietà comunale denominato "Mucchio d'ossa"

LE ALTRE AZIONI PROMOSSE DALL'ACCORDO TERRITORIALE

In generale il progetto di riqualificazione del polo funzionale ha l'obiettivo di mettere in sicurezza, di consolidare, di riqualificare e di sviluppare il Porto di Rimini in continuità alle previsioni agli indirizzi, alle disposizioni della strumentazione sovraordinata, salvaguardando la peculiarità del porto cioè di essere aperto

al pubblico e di mantenere, nel contesto turistico della città, le sue funzioni strategiche. Ha l'intento di potenziare e ampliare le funzioni e l'offerta dei servizi, risolvendo o riducendo le criticità presenti con riguardo ai temi: della difesa della costa e della gestione della sua difesa. Senza tralasciare, lo sviluppo delle attività connesse alla pesca, al diporto nautico e turistico, i collegamenti passeggeri con i porti dell'Alto adriatico e della costa dalmata.

Come sopra anticipato, la riqualificazione e lo sviluppo del porto prenderà avvio con la realizzazione del centro servizi e per la pesca e il completamento dell'avamposto.

L'accordo territoriale inoltre indicherà prospettive e orientamenti di sviluppo per le funzioni commerciali, turistiche e produttive con riguardo particolare agli aspetti connessi alla difesa della costa (modificazione della linea di costa, fenomeni di erosione, insabbiamenti) alla sicurezza, ai trasporti ed ai collegamenti.

Le azioni di sviluppo del polo si articolano in tipologie che riguardano la pesca e il produttivo, i servizi, opere logistica e mobilità. In fase di progettazione delle opere saranno da individuare gli interventi e le misure per la riduzione della vulnerabilità al pericolo di inondazioni ed in particolare con riferimento ai tiranti idrici costieri.

Nella tipologia **pesca e produttivo** ricadono la realizzazione del centro servizi polivalente per la pesca e l'acqua coltura come sopra detto, la riqualificazione o dismissione dell'edificio denominato mucchio d'ossa, la riorganizzazione e messa in sicurezza dell'area su cui insistono le attività artigianali di cantieristica navale, la successiva riqualificazione dei fabbricati privati in cui attualmente si svolge il mercato ittico all'ingrosso con attribuzione di destinazioni coerenti con l'ambito residenziale in cui sono ubicati.

Nella tipologia **servizi** si prevede l'incremento dell'offerta spazi banchine per il rimessaggio a secco del turismo da diporto, l'incremento degli spazi banchine per la pesca professionale, la realizzazione di una banchina per le navi commerciali "short sea shipping", la previsione dei collegamenti via mare con centri costieri dell'Emilia Romagna e delle Marche, il terminal passeggeri e spazi per dogana per accogliere piccoli traghetti ed aliscafi per i collegamenti veloci con i porti della costa Dalmata e dell'Adriatico con individuazione dei percorsi di arrivo e di carico passeggeri, l'ampliamento e il miglioramento delle dotazioni dei servizi offerti comporterà la trasformazione in un hub del porto, ulteriori interventi che dovranno garantire la sostenibilità ambientale come quelli in corso di attuazione FEAMP- misura 1.43 "porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e rpari per la pesca", l'individuazione di un'area da destinare temporaneamente alla cantieristica funzionale agli interventi di difesa della costa.

Nella tipologia **opere logistica e mobilità** sono inserite l'organizzazione della mobilità esterna e interna all'area del porto, con miglioramento dell'ingresso al porto e da terra attraverso la promozione della mobilità sostenibile, per creare collegamenti efficienti in relazione alla domanda giornaliera e stagionale, il collegamento ciclopedonale tra le rive del porto, la riconfigurazione del ponte della Resistenza con una maggiore altezza dall'acqua sottostante per aumentare le condizioni di sicurezza.

L'accordo stabilisce inoltre una programmazione degli interventi suddividendo le previsioni da attuare nel breve e quelle nel medio lungo periodo. La sottoscrizione dell'accordo non determinerà prescrizioni e le scelte progettuali delle singole opere dovranno essere definite con apposite procedure urbanistiche attuative (accordi di programma, procedimenti unici, ecc) e saranno pertanto affiancate dalle valutazioni ambientali che orienteranno e guideranno la scelta più sostenibile dal punto di vista ambientale-morfologico-geologico-idraulico e di riduzione del danno potenziale .

Nel breve periodo oltre all'intervento del centro polivalente per la pesca e l'acqua coltura, ancorché non siano ancora definiti gli aspetti progettuali si provvederà ad attuare gli interventi che riguardano il completamento dell'avamposto, la riprofilatura della linea di sponda e la riqualificazione dell'area retrostante adibita alla cantieristica navale e la sua messa in sicurezza. Per l'avamposto andranno valutati gli effetti sui litorali sottoflutto, in termini di eventuale incremento dei fenomeni erosivi delle spiagge.

Le opere previste dall'accordo nel lungo periodo sono: l'attuazione dei collegamenti via mare con altri porti della costa Dalmata e dell'Adriatico, con i relativi spazi e funzioni necessarie al buon funzionamento dell'imbarco e scalo passeggeri e merci, la realizzazione del collegamento pedonale ciclabile tra le rive del porto, il miglioramento e aggiornamento delle funzioni e degli usi della darsena turistica che necessita di integrazione di servizi, la riconfigurazione del ponte della Resistenza.

L'accordo avrà una durata complessiva di 10 anni e le parti si impegnano ad assicurare la concreta attuazione degli obiettivi collaborando ognuno per la propria competenza alle azioni specificatamente previste negli articoli dall'accordo territoriale tenendo anche conto che le opere previste dovranno necessariamente essere valutate nell'ambito degli specifici procedimenti autorizzativi, con indagini e studi da condividere con Enti terzi, che potranno fornire eventuali prescrizioni tali anche da indirizzare verso soluzioni non esattamente corrispondenti a quelle prospettate.

Il Responsabile



U.O. Pianificazione Generale
Arch. Lorenzo Turchi
(firmato digitalmente)

