



**ACCORDO TERRITORIALE AI SENSI DELL'ART. 58, DELLA LR 24/2017 PER LA
RIQUALIFICAZIONE DEL POLO FUNZIONALE DENOMINATO
<PORTO DI RIMINI>**

Rimini, lì _____

Assessorato alla Pianificazione Territoriale Provinciale di Coordinamento;
Assessorato Urbanistica e Pianificazione del Territorio, Edilizia Privata, Rigenerazione Urbana,
Politiche per la Mobilità, Trasporto Pubblico Locale, Demanio, PNRR;
Assessorato alla transizione ecologica, blue economy e statistica.

**ACCORDO TERRITORIALE AI SENSI DELL'ART. 58, DELLA LR 24/2017
PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL POLO FUNZIONALE DENOMINATO
<PORTO DI RIMINI>**

TRA

Il **COMUNE DI RIMINI** (C.F. 00304260409) rappresentato dal Sindaco, Jamil Sadegholvaad nato a Rimini il 14/06/1972, domiciliato per la carica presso l'Amministrazione Comunale, piazza Cavour n. 27 - Rimini, che agisce in esecuzione della deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 25/11/2021;

E

la **PROVINCIA DI RIMINI** (C.F. 91023860405), rappresentata dal Presidente Riziero Santi nato a Gemmano il 22/04/1957, domiciliato per la carica presso la sede della Provincia, Via Dario Campana 64 - Rimini, che agisce in esecuzione del decreto del Presidente n. 122 del 09/12/2021;

PREMESSO CHE:

la Regione Emilia-Romagna con l'art.15 della LR n. 20/2000 e poi successivamente con l'art.58 della nuova legge urbanistica n. 24/2017, individua nell'"accordo territoriale" lo strumento negoziale attraverso il quale enti diversi possono concordare gli obiettivi e le scelte strategiche dei loro piani. I medesimi enti possono stipulare accordi territoriali per coordinare l'attuazione delle previsioni dei piani territoriali ed urbanistici, in ragione della stretta integrazione e interdipendenza degli assetti insediativi, economici e sociali;

La Provincia di Rimini, in applicazione dell'art. A-15 della LR 20/2000, e sulla base di criteri di definizione e valutazione di cui al Quadro Conoscitivo e alla Relazione generale del PTCP, ha individuato nella Tavola A del PTCP i poli funzionali esistenti, o in corso di realizzazione, da consolidare, sviluppare, riqualificare;

Nello specifico all'art. 8.1, comma 2 il PTCP, riconosce il Polo n. 6 denominato Porto di Rimini, quale polo esistente, che comprende le attrezzature portuali, la darsena turistica e i relativi servizi complementari.

Il PTCP individua le scelte strategiche ed indicazioni della Valsat, specifiche per il Polo del porto di Rimini come segue: *"Il consolidamento, la riqualificazione 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."*

Il PTCP prevede, inoltre, che l'Accordo Territoriale debba considerare e riguardare, a partire dalle risultanze della Valsat del PTCP:

- 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.

PREMESSO INOLTRE CHE

Il Comune di Rimini è dotato di PSC approvato con DCC 15/2016 e di RUE approvato con DCC 16/2016, ma non è dotato di POC.

Il PSC e il RUE individuano in cartografia con l'ambito APF - Polo funzionale- le aree del porto, collocate prevalentemente in riva sinistra del porto canale. L'art. 5.6 del PSC (Poli Funzionali), tra cui ricade il porto, stabilisce che *la perimetrazione con valore normativo potrà essere precisata in sede di POC sulla base dei contenuti dell'Accordo Territoriale relativo* e dispone 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.

Il PSC richiama, per l'ambito portuale, quanto indicato dal Piano strategico, di cui si è dotato il Comune di Rimini (DCC n. 52 del 13/05/2010).

Tale strumento ha focalizzato la necessità di creare un nuovo rapporto con le attività della pesca, il suo sviluppo e le sue relazioni con l'economia, la cultura, la tradizione e l'identità della città. Il Piano ha spostato la visuale all'altra sponda dell'Adriatico, per incentivare la creazione di collegamenti marittimi tra le sponde italiane e le sponde dell'Est Adriatico, promuovendo e potenziando un sistema di mobilità passeggeri via mare per collegare tra loro le località della costa adriatica italiana e quelle della sponda Est dell'Adriatico.

Nelle linee programmatiche dei due mandati, per gli anni 2010-2016 e 2016-2021 presentate dal Sindaco di Rimini ed approvate dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 87 del 04/08/2011 e n. 44 del 11/08/2016, è stata data particolare rilevanza alla pianificazione strategica, quale strumento per la *governance* di società complesse fondata sulla metodologia dell'approccio integrato ai temi della città.

Conseguentemente l'Amministrazione Comunale (AC) si è dotata di un Masterplan Strategico approvato con delibera di CC n. 77/2012, con la quale ha elaborato un programma di interventi coerente con le linee di mandato. Il Masterplan Strategico nell'individuare i temi di intervento evidenzia, per la parte urbana del Parco del Marecchia, come la riqualificazione dell'area del porto canale possa costituirne una terminazione di eccellenza nonché di grande suggestione, in relazione alle possibilità offerte dal lungo fiume come cucitura con la città storica.

Il PSC al paragrafo 3.5.3 della relazione, individua i poli funzionali quali funzioni di eccellenza e di attrattività attuabili previa stipula di accordo territoriale.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT (relazione generale) individua, come stabilito dalla Legge Regionale n. 11/1983, il porto di Rimini tra i porti di interesse regionale quelli cioè che assolvono una serie di funzioni complesse: commerciali, industriali, passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto.

La legge regionale n. 13/2015 ha inoltre delegato alcune funzioni amministrative, relative ai porti regionali, alle Province e ai Comuni.

Il Comune di Rimini rientra, come gli altri Comuni costieri dell'Emilia-Romagna nell'Area a Rischio Potenziale Significativo di Alluvioni (APSEFR) "Costa" di rango distrettuale, stabilita in accordo con l'art. 5 della Direttiva 2007/60/CE e dell'art. 5 del D.Lgs. 49/2010 relativi alla gestione e valutazione del rischio di alluvioni, in virtù delle caratteristiche di inondabilità da mare e dell'alta valenza strategica delle aree marino-costiere. È anche interessato, in alcune sue porzioni, dalla presenza di aree potenzialmente inondabili per insufficienza del reticolo di bonifica e dei corsi d'acqua naturali.

Il quadro conoscitivo sulla pericolosità di alluvioni è stato recentemente aggiornato dall'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po (dicembre 2019) ed è sintetizzato in mappe della pericolosità, distinte in tre scenari (alta, media, bassa pericolosità), in mappe di rischio (da moderato o nullo, R1, a molto elevato, R4) e, relativamente ad alcuni ambiti e scenari, in mappe dei tiranti idrici: tali dati risultano di fondamentale importanza per orientare le scelte di tipo urbanistico in modo sostenibile e per adottare misure di riduzione della vulnerabilità dei beni esposti.

La carta dei vincoli del PSC specifica che le aree del polo ricadono in aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/04 art. 142, in parte, in "zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica" di cui all'art. 2.9 del PSC, in parte a "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua" di cui all'art. 2.2. e in "aree potenzialmente esondabili con tempi di ritorno fino a 500 anni", di cui all'art. 2.18.

CONSIDERATO CHE

- la costruzione della darsena turistica, 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, ha evidenziato problematiche connesse all'ingresso e l'attracco in banchina, per la presenza di venti provenienti da nord e nord-est oltre alle problematiche per la sicurezza delle unità nautiche ormeggiate in porto con venti provenienti dal quadrante nord e nord ovest;
- è nata quindi l'esigenza di realizzare un avamposto che agevoli l'accesso e l'attracco e renda sicuro l'ormeggio delle unità nautiche all'interno del porto;

- l'avamposto è stato in parte approntato ponendo due braccia di scogliera, opportunamente calibrate in sezione ed in lunghezza al fine di smorzare il moto ondoso, garantendo quindi 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;
- è necessario prevedere, al completamento del progetto con il prolungamento dei due bracci di scogliera esistenti che determineranno un bacino di calma all'ingresso del porto e delimiteranno il nuovo avamposto. Poiché tale opera potrebbe avere effetti sulle dinamiche litoranee per il trasporto dei sedimenti lungo costa, saranno necessarie attente valutazioni e studi sugli effetti che tali opere possono comportare sia alla nuova imboccatura del porto sia alla linea di costa. Questo progetto potrà comportare l'impegno di risorse economiche importanti e coinvolgerà professionalità e competenze specifiche di diversi uffici regionali; per l'importanza che riveste è ritenuto un obiettivo strategico. Ad oggi è stata quindi avviata la progettazione di fattibilità tecnico economico 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 nel Documento per l'Adozione del PUMS del 20/12/2018 e dovrà valutare le possibilità e le modalità di trasformazione del porto di Rimini in un hub per i servizi turistici e crocieristici al fine di:
 - poter accogliere navi di grandi dimensioni, per incrementare gli scambi commerciali e turistici (piccoli traghetti e aliscafi per collegamenti veloci con i porti della costa dalmata e dell'alto Adriatico);
 - poter accogliere la crocieristica;
 - poter ormeggiare i mezzi di Guardia di Finanza e Guardia Costiera nel nuovo avamposto, destinando maggiore spazio di ormeggio all'interno del porto canale alla flotta di pescherecci.

Nello sviluppo progettuale dell'avamposto si prevederà un'area da destinare alla cantieristica per la realizzazione di opere marittime di difesa (carico e scarico, deposito temporaneo pietrame e altri manufatti) in modo da colmare la carenza di spazi idonei e funzionali a queste importanti attività legate alla difesa della costa.

VISTO CHE

L'Amministrazione Comunale, coerentemente con la strumentazione sovraordinata, precisando che il porto canale di Rimini deve rimanere prioritariamente aperto al pubblico in modo da conservare le sue funzioni strategiche nel contesto turistico-ricettivo della Città, intende:

- dare al porto di Rimini un rilievo turistico e trasportistico per il cabotaggio di breve e medio raggio nell'ambito del Corridoio Adriatico;
- aumentare la sicurezza e l'accessibilità delle unità nautiche al porto e alla darsena turistica;
- 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;
- 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;
- 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;

- incrementare l'offerta di spazi-banchine e di spazi per il rimessaggio a secco per la cantieristica del diporto e della pesca;
- realizzare un centro servizi per la pesca in cui trasferire il mercato ittico all'ingrosso;
- riorganizzare e incrementare l'offerta di spazi-banchine per la pesca professionale;
- realizzare un piazzale per la cantieristica e per travel-lift attraverso la chiusura ed il riempimento dell'attuale squero;
- 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;
- realizzare e/o mantenere un punto di distribuzione 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;
- 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.
- riconfigurare il ponte della Resistenza prevedendo una maggiore altezza della campata dall'acqua per migliorare le condizioni di sicurezza, e aumentare la porzione di porto che può essere dragata.

PRESO ATTO CHE

L'Amministrazione Comunale aveva avviato procedure e progetti per la definizione del polo funzionale del porto mediante Accordo di Programma in variante al PRG di cui alla delibera di CC n. 22 del 21/02/2011, procedimento che non ha avuto seguito.

L'accordo di programma in variante al PRG prevedeva la realizzazione di un nuovo edificio per il mercato ittico all'ingrosso su area di proprietà comunale, su proposta di un soggetto privato, la riorganizzazione della cantieristica navale, la chiusura dello scalo di alaggio e la previsione del travel-lift, la sistemazione delle banchine e la riorganizzazione degli ormeggi e delle attività in esse svolte. Il procedimento non si è concluso in quanto prevedeva il finanziamento e l'attuazione da parte di soggetto privato con costi elevati non sostenibili.

PRESO ATTO INOLTRE CHE

Il porto è baricentrico tra la costa nord e sud ed è collocato alla foce del fiume Marecchia, che, come ogni fiume, determina una disconnessione territoriale della linea di costa. Gli stessi collegamenti pedonali e carrabili di attraversamento si adattano alla presenza del fiume e collegano le due parti di territorio. Il porto in sé è una meta, un punto di interesse, di arrivo, di riferimento sia per i cittadini che per i turisti e contiene una forte relazione con l'attuale lungomare. Il lungomare è oggetto del progetto il "Parco del Mare". 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. Il progetto Parco del Mare 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.

L'Amministrazione Comunale ha nel tempo approvato i soli progetti di manutenzione e messa in sicurezza che interessano l'ambito portuale per garantire lo svolgimento delle attività portuali ed ha approvato progetti che hanno una connessione con il porto quale punto di passaggio/cerniera. Questi ultimi sono interventi che migliorano, attraverso la riqualificazione di percorsi pedonali e ciclabili, la connessione con il lungomare e quindi il Parco del Mare, il centro,

la stazione ferroviaria. Percorsi che nel loro svolgimento intercettano valenze storico culturali che sono state oggetto di interventi di valorizzazione e riqualificazione.

Questi interventi che interessano marginalmente il porto, costituiscono parte dell'Anello Verde e attuano le linee di mandato e il masterplan strategico, migliorano la connessione tra punti nodali della città (porto, centro), valorizzano e riqualificano presenze storico artistiche (faro storico, mura, porta Galliana, ponte di Tiberio) attraverso la mobilità attiva.

Gli altri interventi invece finalizzati a garantire la stretta funzionalità del porto sono relativi alla messa in sicurezza dell'ingresso del porto, alla manutenzione del canale stesso (braccio di scogliera, dragaggio della foce del porto), e sono stati concordati e finanziati con diversi uffici della Regione a seconda delle competenze, che di seguito si riportano:

II^ stralcio funzionale, anni 2014-2015. Soluzioni per la messa in sicurezza dell'imboccatura e il miglioramento della navigazione in prossimità del porto canale di Rimini – 2° soluzione parziale di medio periodo. 2° stralcio, che riguarda il secondo braccio di scogliera della lunghezza di 69 m più testata, radicato in prosecuzione della diga, lato Bellaria, del porto turistico, con lo scopo di deviare le correnti che la diga foranea esistente convogliava verso l'imboccatura portuale.

I vari aspetti legati alla dinamica litoranea in corrispondenza della nuova imboccatura verranno studiati nello sviluppo della progettazione del nuovo avamposto. In tale occasione saranno anche valutati gli effetti sui litorali sottoflutto del nuovo avamposto, in termini di eventuale incremento dei fenomeni erosivi delle spiagge. In fase di progettazione, si prenderanno in considerazione anche le attività di monitoraggio necessarie a valutare gli effetti nelle nuove opere negli anni successivi alla realizzazione e le misure compensative (ripascimenti, ecc.) di competenza del soggetto gestore del porto, necessarie a far fronte a tali fenomeni.

Con Determinazione Dirigenziale n.2578 del 30/11/2020 è stato affidato al Società ENSER s.r.l. un incarico di progettazione di fattibilità tecnico-economica dell'Avamposto di Rimini stabilito dal "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate - secondo l'art. 202 del Codice dei Contratti Pubblici (Dlgs 50/2016 e s.m.i.), definito dal Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 171 del 10 maggio 2019 e dal Decreto direttoriale n. 8060 dell'8 agosto 2019".

Dragaggio dell'imboccatura Porto Canale di Rimini. DGC n. 312/2015. L'intervento di dragaggio effettuato nel maggio 2016 ha interessato un'area di superficie pari a circa 10.000 mq all'imboccatura del porto canale ed ha permesso, limitatamente a tale area, di ottenere un approfondimento dei fondali, riportandoli a circa -5,5 -6,0 metri di profondità quote rilevate prima dell'accumulo di materiale registrato tra novembre 2010 e marzo 2014 in seguito alla costruzione della nuova scogliera, (Regione Emilia-Romagna - Servizio Turismo, Commercio e Sport).

Piano di Azione FLAG Costa Emilia-Romagna – Priorità 4 – Misura 4.63 - PO FEAMP 2014/2020 Azione 1.B "Interventi di riqualificazione di luoghi di imbarco e sbarco- Riqualificazione dell'area portuale di Rimini" (Regione Emilia-Romagna - Servizio Programmazione e Sviluppo Locale Integrato - Direzione Generale Agricoltura, caccia e pesca)

L'intervento ha riguardato:

- la Palata di Levante con la messa in sicurezza del percorso pedonale sopraelevato attraverso la sostituzione dei parapetti obsoleti, la riqualificazione della pavimentazione della banchina in calcestruzzo architettonico e del percorso pedonale sopraelevato in legno e la realizzazione di una nuova cordolatura laterale a margine della passeggiata in banchina;
- l'Ingresso banchina del "Porto di pesca" – Piazzale Boscovich con la riqualificazione dell'impianto di illuminazione, mediante la sostituzione dei punti luce esistenti, e la regimentazione delle sottostrutture (impianto Pubblica Illuminazione, impianto fornitura energia elettrica, , l'eliminazione degli stalli di sosta per ridurre l'interferenza fra i pescatori ed il resto degli utenti/frequentatori del Porto di Rimini), la pavimentazione

dell'area occupata dall'aiuola per consentire lo svolgimento in sicurezza delle manifestazioni, l'eliminazione delle barriere architettoniche costituite dai cordoli in cemento della pista ciclabile e della aiuola verde. Inoltre, si è provveduto allo spostamento in altra sede della cabina in prefabbricato utilizzata dalla Capitaneria di Porto;

- Il Molo del faro con la realizzazione di una piazzetta pavimentata in pietra, in parte selce e in parte in cubetti di porfido, al di sotto del Faro, per ricucire anche i percorsi della piccola darsena ad essa adiacente, la realizzazione di nuove aiuole rivestite in doghe di legno e la realizzazione di un nuovo impianto di pubblica illuminazione. Inoltre, l'intervento ha consentito la rimozione ed il riposizionamento di parte dei blocchi in pietra che costituiscono la banchina, la demolizione del muretto esistente a confine fra la piazza e la banchina, la risagomatura di n. 3 sedute e lo smantellamento della preesistente cabina in cemento prefabbricato ad uso deposito del servizio di traghetto.

Feamp 2014/2020 - misura 1.43 - "porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca" art. 43 paragrafo 1 del reg. (ue) n. 508/2014 - avviso pubblico - annualità 2019. Progetto di fattibilità tecnica ed economica/definitivo/esecutivo relativo alla "riqualificazione dell'area portuale. DGC n. 3120/2019, (Servizio Attività faunistico-venatore e pesca Regione E-R). L'intervento ha riguardato:

- il Molo di levante "Capitan Giulietti" e Ingresso banchina del "Porto di Pesca": dove è stata ripristinata e ricostruita la banchina per una fascia di circa 3.50 m., è stata creata nuova segnaletica di delimitazione area destinata di transito dei muletti, impegnati nelle operazioni di scarico e carico del pescato, dalle barche alle celle frigorifere dei camion, sono stati rimossi e sostituiti i parabordi e n. 17 bitte di ormeggio, è stata realizzato un sistema costituito da una sbarra con gestione degli accessi da remoto direttamente della sala operativa della Capitaneria di Porto mediante tecnologia badge e a tastiera e collegamento con impianto videocitofonico, è stata collocata una barriera di sicurezza in legno (guard-rail) in corrispondenza dell'accesso da via Destra del Porto, è stata realizzata una "isola ecologica" costituita da una struttura in acciaio rivestite in legno per il posizionamento dei contenitori dei rifiuti speciali prodotti dalle barche da pesca;
- Banchina di destra "ormeggio operatori": dove è stata ripristinata la banchina per una larghezza di circa 2,00 ml. ad evidenziare la fascia di pertinenza delle barche, è stata rifatta la segnaletica orizzontale e gli stalli riservati alle Forze dell'Ordine, è stata collocata una barriera di sicurezza in legno (guard-rail) in corrispondenza dell'accesso da via Destra del Porto, sono stati schermati i manufatti dei vari impianti con barriere in legno e acciaio, sono state realizzate n. 4 "isole ecologiche", strutture in acciaio rivestite in legno per i contenitori dei rifiuti speciali prodotti dalle barche da pesca e per la raccolta degli olii esusti;

Banchina di sinistra "ormeggio operatori": sono stati demoliti e ripristinati alcuni tratti di pavimentazione in selce con ciottolo di fiume, è stata pulita la pavimentazione in laterizio e delle banchine in pietra, sono stati sostituite le barriere di sicurezza esistenti con nuovi guard-rail in legno e acciaio, sono state realizzate n. 2 "isole ecologiche", strutture in acciaio rivestite in legno per il posizionamento dei contenitori dei rifiuti speciali prodotti dalle barche da pesca e per la raccolta degli olii esusti.

Gli interventi ritenuti ammissibili sul FEAMP (misura 1.43 o priorità 4 - FLAG) sono opere finanziate al 100% con fondi comunitari, nazionali e regionali ed hanno un vincolo di destinazione e di inalterabilità dei luoghi di 5 anni dalla liquidazione dei progetti come disciplinato dai relativi Avvisi pubblici ai sensi dell'art. 71 del Reg. (UE) n. 1303/2013 relativo alla stabilità delle operazioni, vincolo da rispettare, pena la revoca del contributo, e pertanto da considerare nella progettazione dei futuri interventi.

CONSIDERATO INOLTRE CHE

Oltre agli aspetti di natura funzionale, esiste oggi un tema legato alle prospettive, al ruolo e alle strategie che si vogliono dare al porto ed è per questo che è necessario condividerle con gli Enti e sottoscrivere l'Accordo Territoriale.

La Provincia di Rimini ed il Comune riconoscono la necessità di riqualificare il polo funzionale del porto di Rimini, considerato uno dei poli attrattori, fondamentale per sviluppo economico e promozionale del territorio, del quale è necessario preservare e potenziare il ruolo anche nel futuro ampliando le funzioni e l'offerta dei servizi attraverso il presente accordo.

TUTTO CIO' PREMESSO, SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:

Art. 1 Contenuti in premessa

Le premesse e le considerazioni precedentemente espresse costituiscono parte integrante ed essenziale del presente accordo e si intendono quindi integralmente richiamate.

Art. 2 Oggetto dell'accordo

Il presente accordo territoriale è finalizzato alla condivisione degli obiettivi strategici, delle linee di assetto territoriale e delle modalità di attuazione di riqualificazione del Polo funzionale definendone le prospettive urbanistiche di sviluppo di breve e medio termine la cui attuazione potrà essere programmata nei 10 anni successivi alla sottoscrizione del presente accordo.

Le parti si impegnano ad assicurare la concreta attuazione degli obiettivi concordati collaborando, per quanto di competenza, alle azioni specificatamente previste negli articoli del presente Accordo territoriale.

È in avanzata fase di progettazione il Centro servizi per la pesca descritto al successivo art. 5, che conterrà anche il mercato ittico all'ingrosso, e quindi sarà possibile in tempi brevi prevedere la realizzazione dell'immobile e il successivo trasferimento del mercato ittico dalla sede attuale a quella nuova. I restanti interventi da attuare, invece per la loro natura programmatica, necessitano di valutazioni, approfondimenti, studi e progettazione anche di larga scala.

In ogni caso, tutte le opere previste nel presente Accordo, dovranno necessariamente essere valutate nell'ambito degli specifici procedimenti autorizzativi che potranno fornire eventuali prescrizioni e indirizzare verso soluzioni non esattamente corrispondenti a quelle prospettate ai successivi articoli.

Le opere di medio termine fanno inoltre parte del disegno strategico generale dell'ambito portuale, ma per la loro complessità necessiteranno del coinvolgimento e del contributo di più soggetti con competenze specifiche e dovranno quindi essere valutate tenendo conto delle disposizioni normative vigenti al momento della loro definizione.

Altrettanto si precisa che le prospettive urbanistiche di sviluppo di breve, medio e lungo termine descritte agli art. 5 e 6, sono frutto delle attuali condizioni normative, di contesto e ambientali, ma potrebbero essere suscettibili di variazioni nelle tempistiche anche con anticipazioni o posticipi.

Le aree che riguardano e definiscono il polo funzionale del Porto sono identificate nella planimetria generale allegata (All.1- Individuazione dell'ambito di intervento per la riqualificazione del polo funzionale denominato "Porto di Rimini").

Art. 3 Obiettivi e finalità dell'accordo

L'obiettivo che si intende perseguire con la sottoscrizione del presente accordo è la messa in sicurezza, il consolidamento, la riqualificazione e lo sviluppo del Porto di Rimini in conformità alle previsioni del PTCP, del PSC e alle politiche, agli indirizzi, di cui sopra ed alle premesse, alle disposizioni regionali nelle diverse discipline, potenziando e ampliando le sue 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, valutando 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.

In particolare, si intendono sviluppare le attività connesse alla pesca, al diporto nautico e turistico, i collegamenti passeggeri con i porti dell'Alto adriatico e della costa dalmata.

La riqualificazione e lo sviluppo del porto prenderà l'avvio con la realizzazione del centro servizi per la pesca ed il completamento dell'avamposto. L'accordo territoriale inoltre indicherà prospettive e orientamenti di sviluppo per le funzioni commerciali, turistiche e produttive senza tralasciare gli aspetti connessi alla difesa della costa (modificazione della linea di costa, fenomeni di erosione, insabbiamenti) alla sicurezza, ai trasporti, ai collegamenti.

Art. 4 Definizione delle azioni per lo sviluppo e la riqualificazione del Polo funzionale del Porto

In primo luogo è necessario definire il perimetro del polo funzionale indicato nel PTCP e rappresentato nel PSC confermandone l'individuazione: l'asta del porto canale, le banchine, la darsena turistica, le aree collocate in riva sinistra di proprietà comunale e demaniale, rappresentate nella planimetria allegata (All.1).

Gli obiettivi descritti al precedente art.3, circa lo sviluppo economico e promozionale del territorio, si attueranno mediante le seguenti azioni distinte per tipologia, precisando che sulla base delle valutazioni ambientali, in fase di progettazione dei nuovi interventi di riorganizzazione delle aree e di riqualificazione degli edifici esistenti sotto riportati, saranno da individuare gli interventi e le misure per la riduzione della vulnerabilità dei beni esposti al pericolo di inondazioni, sulla base dei dati disponibili ed in particolare dei tiranti idrici costieri.

PESCA e PRODUTTIVO:

- la realizzazione su area di proprietà comunale di un centro servizio polivalente per la pesca e l'acqua coltura, che comprenderà anche lo spostamento del mercato ittico dalla sede attuale di proprietà privata;
- la riqualificazione/dismissione dell'edificio denominato "Mucchio d'Ossa";
- la riorganizzazione e messa in sicurezza dell'area su cui insistono le attività artigianali connesse alla cantieristica navale contraddistinta da una situazione di disordine e degrado sia per lo stato di manutenzione degli edifici, sia in relazione al rispetto delle norme di sicurezza, con particolare riferimento all'utilizzo della banchina portuale destinata alla cantieristica navale e poiché queste attività sono svolte su area demaniale,

data in concessione a privati, risultano facilmente accessibili da chiunque. Vi è poi una forte commistione tra gli spazi di lavoro e il libero passaggio.

- la successiva dismissione e riqualificazione degli edifici attualmente destinati alle funzioni di mercato ittico all'ingrosso collocati in Via Leurini;

SERVIZI

- l'incremento dell'offerta di spazi-banchine e di spazi per il rimessaggio a secco per il turismo da diporto;
- l'incremento dell'offerta di spazi-banchine per la pesca professionale;
- la realizzazione di una banchina dedicata alle navi commerciali 'short seashipping';
- la previsione di servizi navetta di collegamento via mare con i centri costieri dell'Emilia-Romagna e delle Marche;
- la realizzazione di un terminale passeggeri, con possibile previsione di spazi uffici doganali, in grado di accogliere piccoli traghetti e aliscafi per collegamenti veloci con i porti della costa dalmata e dell'Adriatico con individuazione di adeguati percorsi di arrivo e carico passeggeri da mare a terra e viceversa;
- l'ampliamento e il miglioramento della dotazione dei servizi offerti determinerà la trasformazione in un vero e proprio Hub del porto;
- interventi che garantiscano la sostenibilità ambientale come quelli in corso di attuazione FEAMP - misura 1.43 "porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca";
- la individuazione nell'area dell'avamposto o in altro sito di una zona da destinare, anche temporaneamente, alla cantieristica (deposito, scarico, movimentazione, per materiali e manufatti) funzionale agli interventi di difesa della costa.

OPERE /LOGISTICA/MOBILITA'

- l'organizzazione della mobilità esterna ed interna all'area del porto migliorando dal mare l'ingresso al porto in relazione al moto ondoso con il completamento dell'avamposto e da terra attraverso la promozione della mobilità sostenibile e del sistema della mobilità pubblica con sistemi "tradizionali" e innovativi che possano creare dei collegamenti efficienti in relazione alla variabilità della domanda sia stagionale sia giornaliera, e con soluzioni per l'efficientamento della logistica e delle mobilità delle merci;
- prevedere in prospettiva futura l'ipotesi di un collegamento ciclopedonale con opere permanenti tra le due rive per facilitare il sistema relazionale tra due importanti parti di città e la fruibilità dell'area portuale.
- la riconfigurazione del ponte della Resistenza con una maggiore altezza sottostante per migliorare le condizioni di sicurezza.

La definizione urbanistica o progettuale delle singole opere sarà affiancata dalle valutazioni ambientali e di propensione all'inondazione che orienteranno e guideranno la scelta più sostenibile dal punto di vista ambientale-morfologico-geologico-idraulico e di riduzione del danno potenziale e si avvarrà di tutti i contributi pareri ed autorizzazioni necessarie.

Art. 5

Assetto strategico del porto nel breve periodo: realizzazione centro servizi per la pesca

La prima trasformazione prospettata che l'Amministrazione Comunale intende attuare è la realizzazione di un edificio, su area di proprietà comunale, in cui trasferire il mercato ittico all'ingrosso, che attualmente si svolge su edificio di proprietà privata ubicato in via Leurini.

L'area comunale ha una superficie di circa 10.000 mq anch'essa collocata in riva sinistra, non lontano da dove si svolge attualmente il mercato ittico all'ingrosso.

L'edificio da realizzare conterrà un centro servizi polivalente per la pesca e l'acquacoltura comprensivo del servizio pubblico del mercato ittico all'ingrosso e sarà da attuarsi attraverso l'approvazione di un progetto di opera pubblica come previsto al successivo art. 8, concorrendo a finanziamenti pubblici.

Il centro servizi potrà interessare una parte dell'area di proprietà comunale con un edificio in progetto che si svilupperà su due livelli più un piano interrato per una superficie complessiva di circa 5.500 mq, e conterrà oltre alla sede del mercato ittico all'ingrosso, i servizi e le attività complementari connesse e compatibili con tale funzione e con la finalità prioritaria di valorizzare la marineria locale.

L'attività principale è il mercato all'ingrosso del pesce con tutti i locali previsti, quali celle frigorifere, depositi, uffici (veterinario, amministrativo), lavaggio delle cassette, macchina di produzione del ghiaccio, ecc. Questi locali faranno da contorno allo spazio del mercato suddiviso in zona arrivi del pesce, la sala di vendita e la tribuna per gli utenti. Inoltre, saranno presenti una serie di servizi funzionali all'attività ittica che andranno a caratterizzare la struttura per farne una eccellenza a livello nazionale e europeo:

- una "Sala interattiva e multimediale" per la realizzazione del Museo della marineria e/o esposizioni storiche;
- una "Sala di comunicazione" comprensiva di spazio per proiezioni e avvenimenti di varia natura, allo scopo di promuovere la formazione degli addetti alla pesca;
- un ambiente destinato a spazio didattico per la visita guidata di scolaresche che, oltre alla visita al Museo, potranno assistere all'asta e comunque essere edotte sul suo funzionamento;
- uno spazio per "la degustazione dei prodotti ittici" che non fungerà da semplice ristorazione ma sarà un veicolo di promozione e di conoscenza dei prodotti locali, della cucina riminese e della tradizione marinara romagnola e ad eventi di varia natura che possono essere organizzati a fini promozionali.

L'immobile da realizzare dovrà tenere conto degli effetti sul sistema ambientale (inquinamento aria, acqua, rumore, suolo) e utilizzerà tecnologie che consentano un risparmio energetico attraverso l'uso di energie da fonti rinnovabili.

All'interno dell'area di intervento saranno previste aree per la sosta dei veicoli di pertinenza del Mercato Ittico e idonee aree di carico/scarico dei mezzi per la movimentazione del pescato, tuttavia si dovrà prevedere la riorganizzazione della sosta e la messa in sicurezza della banchina su via Sinistra del Porto.

L'attuazione del centro servizi comporterà anche una valutazione e riorganizzazione della viabilità carrabile e pedonale-ciclabile dell'area circostante, e della riorganizzazione e riqualificazione delle banchine del porto canale in riva sinistra e degli attracchi dei natanti, con riferimento alla riorganizzazione delle attività che attualmente si svolgono in riva destra del porto (mitili, biglietterie, ecc..). La riorganizzazione degli attracchi dei natanti alle banchine potrà avvenire successivamente alla realizzazione dell'avamposto che è prevista tra le attività necessarie ed urgenti.

Il porto di Rimini è classificato in categoria II, classe terza, quindi la definizione dell'assetto complessivo del porto è stabilito dal piano del porto di cui all'art. 5 della L. n. 84/1994 s.m.i. e dalla LR n. 13/2015 con la quale sono state ridefinite le competenze tra Regione, Provincia e Comune.

La L.R. n. 13/2015 all'art.31 stabilisce che, per i porti di categoria II e classe III come il porto di Rimini, le funzioni amministrative di approvazione del piano del porto siano di competenza provinciale mentre le funzioni amministrative relative agli interventi di infrastrutturazione del porto siano di competenza del Comune. In questa ottica di competenze ed in anticipo rispetto alla redazione del piano del porto, attraverso la variante al RUE, approvata con delibera di CC n. 9 del 25/03/2021 si sono introdotte alcune disposizioni che potranno comportare modifiche organizzative degli spazi e delle funzioni rispetto alla situazione attuale, favorendo la riorganizzazione delle attività attualmente insediate e introducendo tra le funzioni ricettive alberghiere l'uso Marina resort ai sensi della LR n.7/2014, che ha integrato la LR n. 16/2004 e della Delibera della Giunta Regionale n.1317 del 2014 sui requisiti minimi del Marina resort.

A seguito della realizzazione del centro servizi polifunzionale per la pesca e l'acquacoltura su area di proprietà pubblica, l'attività del mercato ittico verrà trasferita e svolta all'interno del centro servizi polifunzionale. Il trasferimento rispetta quanto previsto dalla LR n. 1/1998 sulla disciplina del commercio nei centri agroalimentari e nei mercati all'ingrosso, e dovrà tenere conto in particolare i criteri gestionali, le indicazioni programmatiche e quanto disposto dalla legge stessa.

Inoltre con il trasferimento dell'attività di mercato ittico all'ingrosso si dovrà provvedere alla rifunionalizzazione dei due edifici di proprietà privata, attualmente destinati alle funzioni di mercato ittico all'ingrosso, collocati in Via Leurini con destinazioni coerenti alle attuali classificazioni urbanistiche di PSC (Ambito urbano consolidato prevalentemente residenziale). Il RUE vigente classifica i due edifici uno nell'ambito AUC6 e l'altro nell'ambito AUC2. L'intervento per l'ambito AUC6 è soggetto a POC mentre l'ambito AUC2 ammette interventi edilizi diretti dalla manutenzione ordinaria alla nuova costruzione. In mancanza di POC anche sull'AUC6 sono ammessi interventi diretti dalla manutenzione ordinaria alla ristrutturazione edilizia senza cambio d'uso. Pertanto, la trasformazione edilizia di questi edifici ed anche dell'edificio di proprietà comunale denominato "mucchio d'ossa", potrà avvenire secondo la strumentazione vigente (RUE), qualora intervenga in tempi più lunghi, secondo le modalità che saranno dettate dal nuovo strumento (PUG).

Sono considerate altresì fondamentali per l'attività portuale nonostante siano ancora da definire gli aspetti progettuali, i seguenti interventi:

1. il completamento dell'avamposto con la realizzazione del prolungamento del pennello della banchina molo di levante, e del pennello della banchina darsena; questo consentirà una ridistribuzione funzionale dei mezzi che operano per la salvaguardia della navigazione, portando all'esterno del canale l'ormeggio delle imbarcazioni della Guardia di Finanza e della Guardia Costiera. Conseguentemente, pur mantenendo in loco il servizio SAR, le imbarcazioni destinate alle attività di pesca manterrebbero l'ormeggio in sicurezza all'interno del canale. La commistione attuale troverebbe finalmente soluzione e tutto l'ambito portuale destinato all'ormeggio avrebbe una gerarchia distributiva più efficace e sicura. Con la creazione dell'area ridossata si dovrà individuare, all'interno dell'avamposto, o in altra posizione da condividere con il Servizio Sicurezza Territoriale della RER, di un'area da destinare alla cantieristica, anche temporanea, funzionale alla realizzazione di interventi di difesa della costa (carico e scarico, movimentazione, deposito temporaneo di pietrame e altri manufatti). Lo studio per definire la soluzione progettuale dell'avamposto dovrà approfondire e valutare, in corrispondenza della nuova imboccatura, il potenziale insabbiamento, derivante da "cadute" del flusso di trasporto lungo costa considerando le conseguenti esigenze di gestione programmata dell'accumulo di sedimenti e prevedendo, eventualmente, di dotare la nuova imboccatura dell'avamposto di un sistema di gestione "in continuo", che non permetta il

deposito/accumulo di materiali nell'area, favorendone il transito secondo il naturale flusso lungo costa. Questo permetterebbe la riduzione delle periodiche operazioni di dragaggio con un beneficio dal punto di vista ambientale, dei costi e una riduzione delle procedure tecnico amministrative. In fase progettuale, andrà inoltre approfondito come il completamento dell'avamposto potrà intervenire sull'evoluzione delle spiagge e le eventuali interferenze sulla linea di costa rispetto alla situazione attuale, prevedendo un'adeguata attività di monitoraggio delle spiagge sottoflutto ed eventuali misure compensative necessarie (ripascimenti) di competenza del soggetto gestore del porto.

2. La riprofilatura della linea di sponda e la riqualificazione dell'area retrostante destinata alla cantieristica navale, nel contesto di un intervento organico e complessivo che punti in maniera esplicita alla riqualificazione e alla valorizzazione dell'area oggi in stato di abbandono e altamente degradata. Questo favorirà il miglioramento dei servizi alla portualità e alla pesca recupererà e metterà in sicurezza un'area degradata. La nuova configurazione del profilo a mare, quale elemento propedeutico alla successiva riorganizzazione dell'area, si prefigge il raggiungimento in via prioritaria dei seguenti obiettivi:

- la messa in sicurezza dell'intera area nel rispetto delle normative vigenti, a tutela degli addetti delle attività insediate e dei soggetti terzi che, a qualunque titolo, sono chiamati ad operare nell'ambito portuale;
- la razionalizzazione e la regolamentazione degli spazi esterni di lavoro e di manovra per i mezzi, con un significativo incremento delle aree scoperte utilizzabili;
- la razionalizzazione della viabilità in relazione al contesto dell'intervento;
- la sostituzione dell'attuale scalo d'alaggio con un *travel lift* adeguato per il sollevamento dei pescherecci.

La definizione progettuale degli interventi sopra indicati sarà affiancata dalle valutazioni ambientali e di propensione all'inondazione che orienteranno e guideranno la scelta più sostenibile dal punto di vista ambientale-morfologico-geologico-idraulico e di riduzione del danno potenziale e si avvarrà di tutti i contributi pareri ed autorizzazioni necessarie.

Art. 6

Assetto strategico del porto nel medio lungo periodo

L'assetto strategico che si intende definire con la sottoscrizione del presente accordo riguarda la sicurezza, il consolidamento, la riqualificazione e lo sviluppo del Porto di Rimini sviluppando le attività connesse alla pesca, al diportismo turistico, i collegamenti passeggeri con i porti dell'Alto adriatico e della costa slovena e croata. La definizione dettagliata di questo assetto, che come più sopra evidenziato, comporta maggiori approfondimenti e il coinvolgimento di più competenze, ha necessariamente tempi più lunghi di elaborazione e condivisione, pertanto qui si assumono quali linee di indirizzo e programmatiche che nel medio lungo periodo dovranno essere affrontate con modalità di intervento coerenti con la normativa vigente, e che riguarderanno:

1. Dragaggio fondali porto canale: è un intervento finalizzato a mantenere idonei fondali nel porto canale, dall'imboccatura fino al ponte della Resistenza, da realizzarsi tramite scavo con mezzo marittimo del materiale depositato sul fondo, in parte utilizzato per il ripascimento dell'arenile, da gestire secondo la vigente normativa, intervento da prevedere fino a quando non sarà realizzato quanto esplicitato al punto 1 del precedente articolo. Il materiale di risulta verrà conferito in discarica autorizzata ed, in caso di idoneità determinata attraverso apposite analisi, in parte scaricato a mare in seguito ad autorizzazione ministeriale.

2. la riconfigurazione del ponte della Resistenza al fine di consentire una maggiore altezza sottostante per migliorare le condizioni di sicurezza e consentire le operazioni di dragaggio descritte al punto precedente per una porzione di canale più ampia;
3. Attuazione di collegamenti veloci con i porti della costa slovena e croata, dell'alto Adriatico, collegamento via mare con i centri costieri dell'Emilia-Romagna e delle Marche; con realizzazione di spazi, servizi banchine necessari a tali attività e funzioni.
4. Realizzazione del collegamento tra le due rive che connetta le due parti di città e migliori la fruibilità dell'area portuale.
5. La darsena turistica, realizzata nello spazio acqueo a sinistra del porto canale e data in concessione per 50 anni alla società Marina di Rimini, ha necessità di incrementare aggiornare e migliorare servizi e funzioni per la nautica da diporto, per renderla più competitiva e capace di attrarre diportisti ed anche di integrarsi e connettersi con il parco del mare, il centro e l'area stazione.

Art.7 Sostenibilità ambientale

I successivi procedimenti urbanistico-edilizi e di valutazione ambientale dovranno approfondire in particolare i seguenti aspetti indicando misure idonee alla loro riduzione o mitigazione:

1. mobilità e accessibilità all'area con particolare riferimento ad eventuali conflitti per il traffico veicolare che accede all'area (congestione, rumore) e capacità di sosta dell'area portuale;
2. altri interventi volti a migliorare l'accessibilità all'area con il sistema della mobilità pubblica e ciclo-pedonale e qualità ambientale dell'intervento, prevedendo sistemi di compensazione ambientale, tali da garantire l'integrazione con il territorio circostante, rendendo meno netti e frastagliati i margini del Polo;
3. integrazione con il vicino polo funzionale della stazione ferroviaria;
4. raccordo con la spiaggia e a livello di arredo urbano con l'urbanizzato denso;
5. consumi di risorse non rinnovabili;
6. valutazione del clima acustico;
7. qualità dell'aria;
8. gestione dei rifiuti;
9. impatti sul Paesaggio;
10. collegamento con le infrastrutture verdi e il Parco del Mare;
11. dotazioni ambientali del porto;
12. valutazione delle modificazioni alla dinamica litoranea e al trasporto solido lungo costa conseguenti al completamento dell'avamposto;
13. gestione dei sedimenti all'imboccatura o interni all'area portuale e di intervento con loro destinazione, quando idonei, al ripascimento delle spiagge.
14. quadro conoscitivo delineato nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) derivante dal reticolo idrografico e dal mare, relativi impatti sui beni esposti e individuazione di misure di riduzione della vulnerabilità degli stessi, anche tenendo in considerazione gli effetti del cambiamento climatico in atto.

Art. 8 Attuazione dell'Accordo

Come già descritto nel precedente art. 5 nel breve termine si darà attuazione all'accordo territoriale attraverso la realizzazione del centro servizi polivalente per la pesca e l'acquacoltura, attraverso procedimento unico di cui all'art. 53 LR n. 24/2017, che stabilisce che possa essere promosso, fuori dai casi di progetti soggetti a VIA, per opere pubbliche ed anche per opere qualificate dal legislatore di interesse pubblico.

Il procedimento disciplinato dall'art. 53 LR n. 24/2017 consente:

- 1) di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, necessari per legge alla realizzazione dell'opera;
- 2) di approvare il progetto e la eventuale variante alla strumentazione urbanistica vigente;
- 3) di conseguire l'eventuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità in quanto opere d'interesse pubblico.

La successiva dismissione dell'attuale sede del mercato avverrà secondo quanto indicato al precedente art.5.

In alternativa al procedimento di cui all'art. 53 l'intervento potrà essere attuato previa stipula di accordo di programma di cui agli art. 59 e 60 della medesima legge.

L'attuazione degli ulteriori interventi già descritti nei precedenti articoli, avverrà con successivi procedimenti regolati con le modalità individuate dalla norme e dalla strumentazione urbanistica vigenti.

Art. 9 **Attività di monitoraggio per l'attuazione dell'Accordo**

Si costituisce un Comitato di monitoraggio tra la Provincia ed il Comune di Rimini sottoscrittori del presente Accordo.

Il Comitato ha lo scopo di garantire il costante monitoraggio dell'attuazione del presente accordo, nonché le forme di consultazione e collaborazione tra gli enti sottoscrittori per verificare, definire e valutare tutti gli interventi da intraprendere nel medio e lungo periodo, secondo tutte le disposizioni e norme vigenti.

Il Comitato è formato dai rappresentanti istituzionali delle Amministrazioni che, se lo riterranno opportuno, potranno coinvolgere soggetti e tecnici competenti nelle diverse materie.

Art. 10 **Durata, attuazione e modifiche dell'Accordo Territoriale**

Il presente accordo ha una durata di 10 anni dalla sottoscrizione. Tale durata può essere prorogata per esigenze legate alla piena attuazione degli obiettivi dell'Accordo stesso.

Le modifiche relative agli articoli del presente accordo dovranno coinvolgere le parti firmatarie del medesimo secondo le procedure di concertazione espresse dalla LR n. 24/2017.

Art. 11 **Allegati all'accordo**

Costituisce parte integrante e sostanziale al presente accordo la seguente documentazione:
Allegato 1: Individuazione dell'ambito di intervento per la riqualificazione del polo funzionale denominato "Porto di Rimini".

Art. 12
Disposizioni finali

Il presente Accordo, sottoscritto in n. 2 originali, viene depositato agli atti della Provincia di Rimini e del Comune di Rimini.

Letto, approvato, sottoscritto digitalmente.

Rimini, lì _____

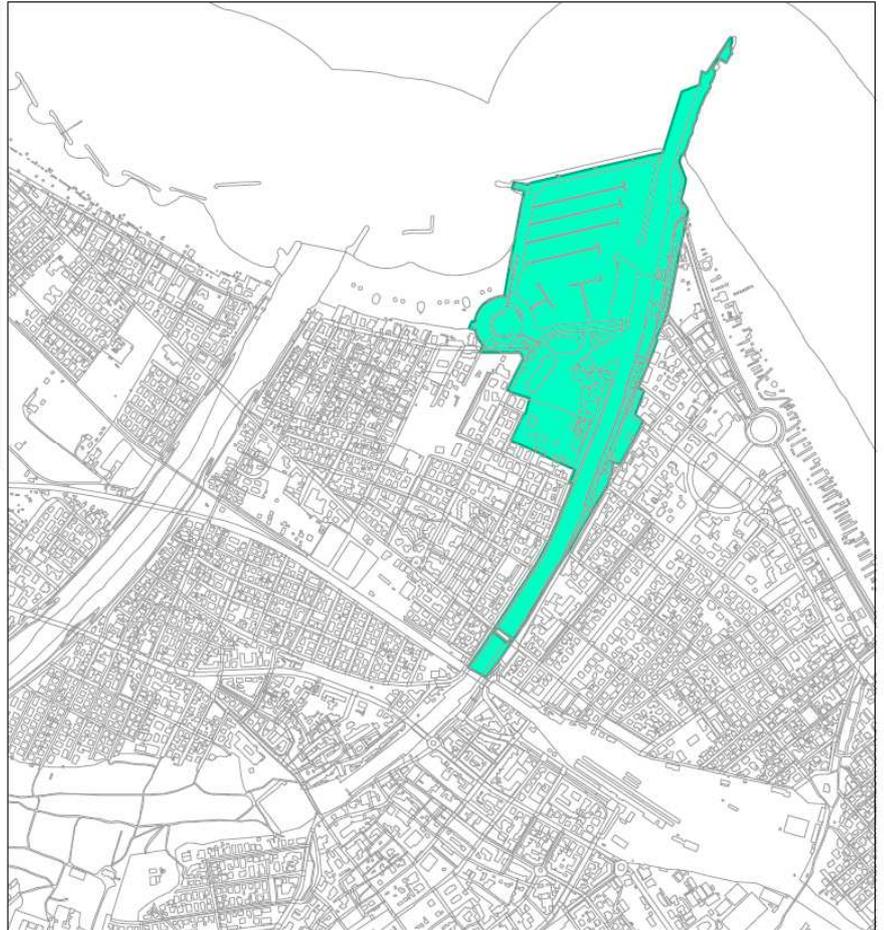
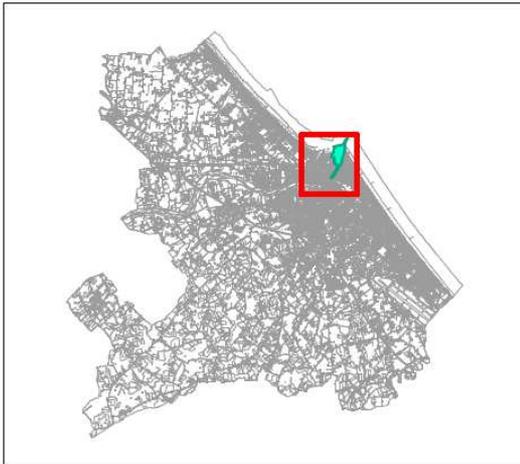
Comune di Rimini
Sindaco

Jamil Sadegholvaad
(firmato digitalmente)

Provincia di Rimini
Presidente

Riziero Santi
(firmato digitalmente)

ALLEGATO 1 - Individuazione dell'ambito di intervento per la riqualificazione del polo funzionale denominato "Porto di Rimini"



Legenda

 APF - Grandi funzioni sovracomunali (poli funzionali)