



**ACCORDO TERRITORIALE AI SENSI DELL'ART. 58, DELLA LR 24/2017  
PER IL CONSOLIDAMENTO E LO SVILUPPO DEL POLO FUNZIONALE DELL'AEROPORTO  
INTERNAZIONALE "FEDERICO FELLINI" DI RIMINI - SAN MARINO**

**ACCORDO TERRITORIALE AI SENSI DELL'ART. 58 DELLA LR 24/2017  
PER IL CONSOLIDAMENTO E LO SVILUPPO DEL POLO FUNZIONALE  
DELL'AEROPORTO INTERNAZIONALE "FEDERICO FELLINI" DI RIMINI - SAN MARINO**

**TRA**

la **PROVINCIA DI RIMINI** (C.F. 91023860405), rappresentata dal consigliere delegato Fabrizio Piccioni nato a Riccione (RN) il 05/05/1971, domiciliata per la carica presso la sede della Provincia, Via Dario Campana, n. 64 – Rimini, che agisce in esecuzione del Decreto Presidenziale n. 53 del 27 maggio 2025;

**E**

il **COMUNE DI RIMINI** (C.F. 00304260409) rappresentato dal Sindaco Jamil Sadegholvaad, nato a Rimini (RN) 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. 24 del 24 aprile 2025;

**E**

il **COMUNE DI RICCIONE** (C.F. 00324360403) rappresentato dal Sindaco Daniela Angelini, nata a Riccione (RN) il 17/12/1958, domiciliato per la carica presso l'Amministrazione Comunale, viale Vittorio Emanuele II, 2 – Riccione, che agisce in esecuzione della deliberazione di Consiglio Comunale n. 12 del 20 maggio 2025;

**PREMESSO CHE**

A seguito dell'Accordo del 31/03/2000 *"Tra la Repubblica Italiana e la Repubblica di San Marino per l'utilizzo dell'aeroporto italiano di Rimini-Miramare per l'esercizio di servizi aerei internazionali di linea"*, poi aggiornato con Convenzione del 16/04/1998 n. 118 l'aeroporto di Rimini-Miramare ha assunto la seguente denominazione: Aeroporto "Federico Fellini di Rimini e San Marino".

L'aeroporto è collocato a sud-est della città di Rimini, in località Miramare, a confine con il Comune di Riccione, ed è direttamente collegato alla SS16 Adriatica.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con nota prot. 2762 del 21/02/2024 - a seguito della nota ENAC del 07/02/2024 – prot. 17741-P nella quale si richiedeva l'espletamento della procedura di verifica della conformità urbanistica di cui al D.P.R. 383/1994, relativamente al "Piano di messa in sicurezza ed accessibilità dell'Aeroporto Federico Fellini di Rimini e San Marino" - ha attivato il procedimento di verifica di conformità dell'opera ai sensi del medesimo D.P.R. 383/1994 e della L.R. 24/2017 e ha chiesto alla Regione Emilia Romagna di pronunciarsi in merito all'accertamento della conformità urbanistica delle opere stesse alle prescrizioni delle norme e dei Piani Urbanistici e Territoriali vigenti.

Il progetto in questione riguarda il "Piano di messa in sicurezza e dell'accessibilità dell'aeroporto Federico Fellini di Rimini – San Marino", prevedendo l'estensione del perimetro del Polo aeroportuale alle aree prospicienti il suo ingresso, comprese fra la Via Flaminia (SS16) e Viale Losanna. Gli interventi in progetto sono finalizzati a:

- implementare il Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA);
- razionalizzare la viabilità interna aeroportuale;
- migliorare la sicurezza stradale, attraverso la previsione di opere di sistemazione delle aree esterne e di accesso all'aeroporto come descritte negli elaborati tecnici allegati al procedimento.

La Regione Emilia-Romagna ha ~~consequentemente attivato, in data 07/03/2024, il relativo accertamento di conformità alle previsioni degli strumenti urbanistici e di pianificazione, nonché le valutazioni di compatibilità ambientale e sicurezza idraulica, al fine di verificare la necessità o meno di integrazioni progettuali per le successive fasi del procedimento coinvolgendo gli Enti interessati.~~

La Regione Emilia-Romagna, con propria nota del 09/04/2024, ha trasmesso al MIT una sintesi dei pareri ricevuti dagli Enti consultati per la fase di accertamento, dalla quale emergeva una carenza documentale, e la non conformità agli strumenti urbanistici del Comune di Rimini e della Provincia di Rimini. Quest'ultima, con nota successiva, ha poi rettificato l'accertamento ritenendo non necessaria la variante al PTCP vigente.

Successivamente ENAC ha trasmesso le integrazioni progettuali richieste, comprensive del documento Rapporto Ambientale di VALSAT, comunicando il deposito di quest'ultimo, per la libera consultazione e le eventuali osservazioni, sul sito di ENAC a partire dal 16/09/2024 per 60 gg, ai sensi dell'art.40 del decreto legislativo 33/2013 che dispone la pubblicazione e l'accesso alle informazioni ambientali.

In data 26/08/2024 il Comune di Riccione, preso atto della documentazione integrativa presentata, si è così espresso: *"Dalla documentazione resa disponibile non si desumono modifiche edilizie o di rifunionalizzazione dell'edificio in territorio riccione e pertanto, visto anche l'art.4.6 comma 4 delle Norme di Attuazione del vigente Piano Strutturale Comunale e l'art.4.4.6 del vigente Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Riccione, non si ravvisano elementi di non conformità alla disciplina urbanistica comunale vigente. Ciò nonostante, in considerazione dell'esigenza di addivenire a variante urbanistica principalmente agli strumenti di pianificazione provinciale attraverso Accordo Territoriale, ai sensi dell'art.58 della LR n.24/2017, fra i comuni interessati e contermini al polo funzionale aeroportuale, il Comune di Riccione sarà chiamato a partecipare al procedimento di approvazione del progetto di intervento."*

In data 02/10/2024 il Comune di Rimini, valutata la documentazione progettuale integrativa, comprensiva della relazione di VALSAT, evidenziava che:

- in merito agli aspetti urbanistici, si riteneva esaustiva la documentazione prodotta al fine di avviare il procedimento di variante alla strumentazione urbanistica vigente, da sottoporre al Consiglio Comunale nell'ambito della Conferenza dei Servizi, prevista dall'art.3 comma 1 del DPR 383/94;
- in merito agli aspetti progettuali, si trasmetteva il parere espresso dal Settore Infrastrutture e Qualità Ambientale congiuntamente al Settore Mobilità del Comune di Rimini, contenente alcune indicazioni.

La Regione Emilia-Romagna in data 23/10/2024, preso atto dei pareri dei Comuni di Rimini e Riccione, ha suggerito al MIT di convocare la Conferenza di Servizi (CdS), ai sensi degli articoli da 14 a 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, come previsto dall'art. 3, comma 1, del citato D.P.R. n.383/1994, finalizzata all'Intesa Stato Regione, sulla base del progetto definitivo integrato che ENAC trasmetterà alla CdS.

La Provincia di Rimini in data 29/10/2024 ha formulato un parere aggiornato ai fini dell'accertamento della conformità urbanistica e territoriale, nel quale riportava la necessità di risolvere talune importanti criticità e recepire nel progetto le condizioni riportate nel parere stesso; riteneva inoltre che, valutata la documentazione trasmessa, non fosse necessaria la Variante al PTCP, evidenziando altresì che, ai sensi dell'art. 8.1 (Disposizioni in materia di poli funzionali) delle Norme di Attuazione del vigente PTCP sopra citate, tali interventi sono comunque subordinati alla sottoscrizione di un Accordo Territoriale.

L'Accordo Territoriale risulta pertanto necessario non solo al fine del completamento del progetto specifico di cui in premessa, ma anche e soprattutto per giungere ad una visione condivisa, da parte degli Enti coinvolti, che possa trarre lo sviluppo dell'area aeroportuale e giungere all'ottenimento degli obiettivi, strategici e specifici, di seguito esplicitati.

**CONSIDERATO CHE**

La Regione Emilia-Romagna, con l'art. 58 della nuova Legge Urbanistica n. 24/2017, individua nell'"Accordo Territoriale" lo strumento negoziale attraverso il quale la Regione, i soggetti d'area vasta, i Comuni 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 ed interdipendenza degli assetti insediativi, economici e sociali.

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

In materia di poli funzionali il PTCP, all'articolo 8.1, assume 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;
- c) migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante;
- d) 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;
- e) 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;
- f) sviluppare l'integrazione e le sinergie tra i diversi poli funzionali.

Nello specifico il PTCP all'art. 8.1, comma 2, riconosce il Polo n. 5 denominato "Aeroporto Federico Fellini", quale Polo esistente che comprende: *"Aeroporto e relativi servizi complementari, servizi non aviation, centro servizi per l'accoglienza e l'orientamento del turismo e di supporto alle relazioni d'affari di respiro internazionale; servizi per la logistica ed i trasporti urbani e territoriali."*

In riferimento poi alle scelte strategiche ed indicazioni della Valsat (Valutazione di impatto Ambientale e Territoriale), il PTCP qualifica il Polo nel seguente modo: *"Polo da consolidare – Appare strategico il completamento della rete infrastrutturale per i passeggeri (TRC, miglioramento dell'accessibilità stradale), anche in relazione alla nuova gerarchia della viabilità, connessa alla realizzazione della nuova SS16."*

Il PTCP, al successivo comma 3 dell'art. 8.1, prevede inoltre che per i poli funzionali deve essere sottoscritto un Accordo Territoriale ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000, oggi art. 58 della L.R. n. 24/2017, fra la Provincia, il Comune o i Comuni nel quale il polo ricade, nonché la Regione nei casi ove siano coinvolte sue specifiche competenze. L'Accordo, a partire dalle risultanze della Valsat del PTCP, considera e riguarda:

- 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 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 di cui ai successivi 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 Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) assunto dalla Provincia di Rimini con Decreto del Presidente n. 4 del 02/02/2024 e adottato con delibera di Consiglio Provinciale n. 16 del 08/07/2024, in coerenza con i principi e gli obiettivi generali della L.R. n. 24/2017 in materia di contenimento del consumo di suolo e di sviluppo sostenibile, sancisce il mantenimento dell'assetto dei poli funzionali esistenti, promuove la qualificazione ed il recupero edilizio ed ambientale, richiedendo l'esercizio di attività urbanistico-edilizie in coerenza con i principi di rigenerazione diffusa ed evitando nuove espansioni (par. 3.1, co. 3 lett. d del Documento delle Regole).

### PREMESSO INOLTRE CHE

Il polo funzionale dell'aeroporto ricade in parte nel Comune di Rimini e in minima parte nel Comune di Riccione.

Il Comune di Rimini è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC), approvato con Delibera di C.C. n. 15/2016, e di Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), approvato con Delibera di C.C. n. 16/2016, ma non è dotato di Piano Operativo Comunale (POC).

Il Piano Strutturale Comunale (PSC), in conformità al PTCP, individua il polo funzionale "Aeroporto F.Fellini", ne prevede l'attuazione tramite POC e ne definisce le modalità di sviluppo all'art. 5.6 delle norme di Piano, che prevede al comma 3 che "lo sviluppo di ciascuno dei suddetti Poli funzionali deve essere oggetto di uno specifico Accordo Territoriale con la Provincia ai sensi del PTCP". Le aree libere frontistanti l'aerostazione, comprese tra la via Losanna e la SS16, sono per la maggior parte individuate dal PSC come dotazioni pubbliche e pertanto potenzialmente idonee all'espansione dei servizi aeroportuali. Lo stesso PSC individua inoltre, alla Tav. VAL.1.1, la sintesi dei condizionamenti alle trasformazioni.

In particolare, il comma 4 del medesimo art. 5.6 delle Norme del PSC, prevede che successivamente all'Accordo Territoriale gli interventi relativi ai poli funzionali siano programmati dal Piano Operativo Comunale (POC) anche per fasi successive, sulla base di uno schema progettuale-guida. Tale strumento pianificatorio previsto dalla Legge Regionale n. 20/2000 non può essere più intrapreso per quanto disposto dall'art. 4 della L.R. n. 24/2017. L'atto di coordinamento tecnico emanato a specificazione di tale articolo (D.G.R. n. 1956/2021) stabilisce invece che possono continuare ad essere approvati procedimenti speciali in variante ai Piani urbanistici formati con la legislazione previgente, quali i Procedimenti Unici previsti dall'art. 53 e gli Accordi di Programma in variante, di cui agli artt. 59 e 60 della medesima legge urbanistica.

Il Comune di Riccione è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC), approvato con Delibera di C.C. n. 34/2007, e di Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), approvato con Delibera di C.C. n. 57/2008 e successive varianti, ma non è attualmente dotato di Piano Operativo Comunale (POC) per decorrenza dei termini di vigenza della prima variante POC approvata con Delibera di C.C. n.20/2014.

Il PSC del Comune di Riccione ricomprende la porzione di area aeroportuale ricadente nel territorio comunale riccione, in coerenza con la disciplina del PTCP della Provincia di Rimini, tra i "Poli funzionali" disciplinati all'art.4.6 delle Norme di Attuazione, e specificatamente al comma 4 "Aeroporto", laddove dispone che "Il PSC

*persegue il potenziamento dell'aeroporto di Rimini-San Marino nel suo ruolo Internazionale e come parte del sistema aeroportuale Emiliano Romagnolo, consentendo e favorendo, nei limiti del territorio di propria competenza, interventi di adeguamento tecnologico, di ampliamento dei servizi interportuali e delle condizioni di accessibilità territoriale. Gli interventi si attuano sulla base delle norme statali vigenti."*

Il RUE del Comune di Riccione, in coerenza con il PSC di cui sopra, comprende la suddetta area tra i poli funzionali, dettandone la disciplina all'art.4.4.6 unico comma con il quale si dispone che *"Nel polo funzionale dell'aeroporto di Rimini-S.Marino, si attuano gli interventi di adeguamento tecnologico, di ampliamento e potenziamento dei servizi aeroportuali e delle condizioni di accessibilità, sulla base delle norme statali vigenti."*

## CONSIDERATO CHE

Il Polo aeroportuale è gestito dalla società AiRimum 2014 S.p.a., la quale si è aggiudicata la concessione trentennale dell'aeroporto nel settembre del 2014.

L'area aeroportuale, nata circa 100 anni fa come aeroporto militare è collocata nel Comune di Rimini, in località Miramare, e in piccola parte interessa il Comune di Riccione, su un'area di circa 3.300.000 mq. e risulta di importanza strategica per sviluppare e sostenere la vocazione turistica della costa romagnola, l'attività congressuale e fieristica, sia a livello nazionale che internazionale, considerato che dista meno di 15 km dalla Repubblica di San Marino. Dal 2006 è divenuto aeroporto civile in forza del Decreto del 5 agosto 2009 del Ministero della Difesa (dismissione dal demanio militare aeronautico).

La sicurezza, lo sviluppo e la gestione dello stesso sono regolati dalla parte seconda del Codice della Navigazione Aerea (D.lgs 96/2005 e s.m.i.) che prevede, tra l'altro, procedimenti che hanno un rilievo sia urbanistico che vincolistico:

- piano degli ostacoli, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea;
- piano di rischio aeroportuale, finalizzato a ridurre il rischio derivante dall'attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti;
- piano di sviluppo aeroportuale, con lo scopo di regolare lo sviluppo insediativo delle strutture a terra.

Dal punto di vista infrastrutturale, l'accesso dei passeggeri al terminal aeroportuale, collocato amministrativamente nel Comune di Rimini, avviene unicamente direttamente dalla SS16 Flaminia.

## RITENUTO CHE

Lo scalo internazionale di Rimini-San Marino "Federico Fellini" rappresenta un nodo della rete del trasporto aereo nazionale con grandi potenzialità, oltre ad essere generatore di effetti economici e sociali diretti, indiretti ed indotti sul territorio riconducibili alla sua presenza. Si tratta di uno scalo cruciale per lo sviluppo economico e promozionale del territorio, pertanto si ritiene necessario preservare e potenziarne il ruolo, anche nel futuro, e ampliare l'offerta dei servizi, consentendo un miglior utilizzo dello stesso lungo tutto il corso dell'anno.

Tale infrastruttura risulta, per la posizione strategica in cui è inserita, fondamentale per lo sviluppo e il mantenimento dell'industria turistico-ricettiva della costa romagnola e della Repubblica di San Marino; pertanto, considerato che condiziona fortemente l'assetto urbano, merita di essere integrata con il progetto di rigenerazione oggetto del presente Accordo.

L'ampliamento complessivo è funzionale a consolidare, ampliare e riqualificare l'aeroporto esistente e prevede lo sviluppo dello stesso secondo una configurazione più efficiente, che massimizza l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e ne espande la capacità con una serie di interventi puntuali di grande efficacia. Il suddetto ampliamento è realizzabile attraverso il Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Tale piano, che prevede l'approvazione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile, d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, comprende la verifica di compatibilità urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione dello stesso comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in esso contenute.

Per gli Enti territoriali interessati si profila quindi l'opportunità di giungere alla condivisione di un Accordo che definisca gli obiettivi di carattere generale, i quali dovranno poi essere recepiti nell'elaborazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale o altri procedimenti necessari allo sviluppo della struttura.

## **TUTTO CIO' PREMESSO, CONSIDERATO E DATO ATTO, SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE**

### **Art. 1**

#### **Contenuti in premessa**

La premessa e le considerazioni precedentemente espresse costituiscono parte integrante ed essenziale del presente Accordo e si devono intendere quindi integralmente riportate.

### **Art. 2**

#### **Finalità dell'Accordo**

Il presente Accordo Territoriale è finalizzato alla condivisione degli **obiettivi strategici**, delle linee di assetto territoriale ed urbanistico e delle modalità di attuazione dell'ampliamento del Polo funzionale denominato "Aeroporto Internazionale *Federico Fellini* di Rimini – San Marino".

### **Art. 3**

#### **Obiettivi strategici dell'Accordo**

L'obiettivo che si intende perseguire con la sottoscrizione del presente Accordo è il consolidamento e lo sviluppo del Polo aeroportuale Federico Fellini di Rimini – San Marino in coerenza con quanto sancito agli artt. 1 e 5 della L.R. 24/2017, del PSC e del PTCP e comunque nel rispetto dei vincoli sovraordinati.

Per il raggiungimento degli obiettivi si potrà procedere per diversi stralci funzionali e le parti condividono che tale sviluppo potrà avvenire prioritariamente nelle aree censite dal PSC in Ambiti Poli Funzionali (APF) o in aree già programmate per la sua espansione, valutando anche il coinvolgimento di porzioni territoriali al di fuori di esso.

L'area interessata dalla proposta di ampliamento verrà individuata congiuntamente ad una valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale da svilupparsi a corredo del Piano di Sviluppo aeroportuale, che contenga una valutazione degli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio attesi dall'attuazione delle scelte di piani e programmi individuate sulla base dell'analisi delle ragionevoli alternative e ritenute idonee a conseguire gli obiettivi sia ambientali che territoriali.

In ogni caso, è obiettivo prioritario degli Enti locali coinvolti che il perseguimento dello sviluppo dell'area aeroportuale sia accompagnato:

- dal potenziamento dei servizi infrastrutturali del settore urbano in cui il Polo si colloca, in quanto ritenuto un fattore indispensabile allo sviluppo del polo aeroportuale, sia in chiave di mobilità pubblica che privata;
- dalla valorizzazione dell'ambito territoriale, prevedendo uno sviluppo integrato del Polo con l'edificato contermino, attraverso una progettualità che assicuri, quanto più possibile, la preservazione dell'ambiente circostante;
- dalle garanzie di una complessiva sostenibilità ambientale dei singoli interventi e del complesso, al fine di ridurre gli impatti che l'attività ha sul territorio;
- dalla riduzione dei rischi e dal potenziamento della sicurezza territoriale.

Nell'ottica del potenziamento dei servizi infrastrutturali verrà realizzato preliminarmente il "Piano di messa in sicurezza e dell'accessibilità dell'aeroporto Federico Fellini di Rimini – San Marino", attraverso la procedura di cui al D.P.R. 383/1994. Parallelamente gli Enti sottoscrittori del presente Accordo, ciascuno per quanto di rispettiva competenza, provvederanno a:

- approfondire progettualità volte a implementare e migliorare l'accessibilità e i servizi connessi al Polo aeroportuale. In tal senso si ritiene di importanza strategica prevedere un potenziamento delle interconnessioni con il territorio (i collegamenti dello scalo con il Trasporto Rapido Costiero e la rete ferroviaria, la nuova gerarchia connessa alla realizzazione della Variante alla SS16, la mobilità ciclopedonale, gli attraversamenti pedonali della SS16);
- condurre un approfondito studio trasportistico che valuti le criticità viabilistiche, in particolare per gli utenti che provengono da Riccione, a corredo e supporto degli strumenti urbanistici previsti per l'attuazione del Polo;
- risolvere le criticità connesse allo sviluppo del sistema dei parcheggi di interscambio, nonché le interazioni tra diversi sistemi di trasporto (pubblici e privati, delle merci, delle persone).

#### Art. 4

#### Obiettivi specifici della proposta di ampliamento del Polo

Gli obiettivi specifici principali sono orientati alla riqualificazione e sviluppo del polo aeroportuale al fine di ampliare l'offerta dei servizi e migliorare la fruizione dello scalo e delle relative infrastrutture, e riguardano:

1. Il miglioramento ed adeguamento infrastrutturale relativo a:
  - a. accessibilità carrabile e pedonale, attraverso l'implementazione dei parcheggi e la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale e ciclabile per l'ingresso all'aerostazione;
  - b. intermodalità del trasporto, combinando quello aereo con il Trasporto Pubblico Locale (TPL) ed il Trasporto Rapido Costiero (TRC), anche con la previsione di parcheggi scambiatori e navette;
2. La creazione di una nuova porta di accesso alla città, attraverso un miglioramento del linguaggio architettonico del territorio che armonizzi l'aerostazione con il contesto urbano circostante e ne caratterizzi la riconoscibilità. La riqualificazione dell'area esterna e la sua conversione in spazio di connessione persegue peraltro gli obiettivi che l'Amministrazione aveva sostanziato nella già richiamata previsione del PSC del Comune di Rimini, che riconosce le aree libere frontistanti all'aerostazione come dotazioni pubbliche, e quindi dedicate alla connessione tra l'aeroporto e la città;
3. Il miglioramento della sicurezza dell'utenza nell'area esterna all'attuale sedime aeroportuale, con la previsione di percorsi pedonali protetti dall'area di sosta all'attraversamento della SS16;
4. L'adeguamento dei servizi direzionali interni e dei servizi commerciali, nonché la trasformazione dell'area "Land side" (Area che precede i controlli di sicurezza e il controllo passaporti in partenza);
5. La creazione di un nuovo fronte nella parte che si affaccia all'area agricola retrostante all'aerostazione, al fine di consentire una maggiore connessione con ogni parte del territorio.

## **Art. 5 Aree pubbliche o ad uso pubblico**

Le parti concordano che tutte le dotazioni territoriali e pertinenziali dovranno avere caratteristiche tali da garantire la preservazione del paesaggio agrario circostante e fungere da cerniera tra il sistema naturale ed il sistema urbano.

In particolare, la dislocazione delle aree pubbliche e di uso pubblico dovrà essere orientata a perseguire la realizzazione di aree per la sosta, infrastrutture verdi e blu, attrezzature pubbliche, percorsi, spazi verdi di connessione del polo in oggetto con altri elementi attrattivi cittadini, nonché il raggiungimento degli obiettivi di PSC, volti a ridurre la carenza di verde e parcheggi.

## **Art. 6 Sostenibilità ambientale**

Le ricadute progettuali e le linee evolutive oggetto del presente Accordo saranno sottoposte a valutazione ambientale ai sensi della normativa vigente. In sede di tale valutazione si dovrà dimostrare che l'insieme delle scelte progettuali e infrastrutturali prefigurate nel presente Accordo siano territorialmente sostenibili, in particolare per quanto riguarda: tipologie insediative, rischio idraulico, consumo di suolo, inquinamento atmosferico, acustico e degli impatti sulla mobilità.

L'attuazione del presente Accordo dovrà essere coordinata con le eventuali prescrizioni e le modifiche che le procedure di valutazione avranno individuato.

## **Art. 7 Attuazione dell'Accordo**

L'attuazione dell'Accordo, per le parti che comportano variazione agli strumenti urbanistici, presuppone l'impegno del Comune interessato a promuovere idonee procedure amministrative, ai sensi di legge.

Nelle more della definizione dell'intervento di sviluppo ed ampliamento del Polo aeroportuale, si potrà proseguire con l'iter di approvazione del "Piano di messa in sicurezza e dell'accessibilità dell'aeroporto Federico Fellini di Rimini – San Marino", attraverso la procedura di cui al D.P.R. 383/1994.

## **Art. 8 Impegni delle parti**

Il Comune di Rimini e il Comune di Riccione si impegnano ad assicurare l'efficace ed unitaria attuazione di tutti gli obiettivi dettati dal presente Accordo e provvederanno, per quanto di rispettiva competenza, a condividere i contenuti del conseguente progetto con la Provincia di Rimini nelle forme più opportune.

Il Comune di Rimini, il Comune di Riccione e la Provincia di Rimini s'impegnano a dare attuazione all'Accordo, mediante le procedure più celeri ed efficaci in applicazione della normativa vigente.

Il Comune di Rimini ed il Comune di Riccione con gli strumenti urbanistici di cui al precedente art. 7, per le esigenze di interesse pubblico summenzionate che il progetto riveste, potranno supportare il completamento delle procedure espropriative da parte di ENAC quale autorità espropriante.

Le parti si impegnano ad assicurare il conseguimento degli obiettivi concordati, collaborando nella fattiva attuazione degli interventi e delle azioni specificatamente previsti negli articoli del presente Accordo Territoriale.

**Art. 9****Validità, efficacia e modifiche dell'Accordo Territoriale**

L'Accordo ha validità in relazione ai contenuti formalizzati nel presente atto e potrà essere aggiornato con apposita concertazione tra le parti.

Il presente Accordo è efficace dalla data della sua sottoscrizione fino alla conclusione dei procedimenti di variante urbanistica - da intraprendere per introdurre le modifiche alla pianificazione, presupposte alla sua attuazione - e comunque non oltre dieci anni.

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

**Art. 10****Norme applicabili e contenzioso**

In ottemperanza all'art. 58 della L.R. n. 24/2017 e s.m.i., al presente Accordo si applica la disciplina propria degli Accordi tra amministrazioni, di cui all'art. 15 della 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni ed è pertanto soggetto alle disposizioni previste dall'art. 11, commi 2, 3 e 5 della medesima legge, in quanto applicabili.

Le controversie che dovessero insorgere fra le parti sull'interpretazione ed attuazione dell'Accordo sono devolute alla giurisdizione esclusiva del T.A.R. dell'Emilia-Romagna.

Il presente atto è esente da bollo ai sensi dell'art. 16 della tabella allegato B del D.P.R. 642 del 26/10/1972.

**Art. 11****Disposizioni finali**

Il presente Accordo, sottoscritto digitalmente, viene depositato agli atti della Provincia di Rimini, del Comune di Rimini e del Comune di Riccione.

Letto, approvato, sottoscritto.

Rimini, li \_\_\_\_\_

**Provincia di Rimini**

.....

(documento firmato digitalmente)

**Comune di Rimini**

.....

(documento firmato digitalmente)

**Comune di Riccione**

.....

(documento firmato digitalmente)