

comune di **bellaria igea marina**



REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r. emiro)
Giunta (AOO EMR)
allegato al PG/2018/0581511 del 17/09/2018 13:17:49



bando **rigenerazione urbana**

STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA
PROGETTO DI SISTEMAZIONE AREA PORTO CANALE E LUNGOFIUME USO DALLA VIA RAVENNA AI MOLI FORANEI - LATO BELLARIA

*"Esiste sempre una comunità più ampia.
Ogni singola comunità fa sempre parte di un'altra comunità più ampia e più comprensiva.
Non esistono comunità completamente staccate o isolate;
tutte dipendono economicamente e praticamente le une dalle altre.
La comunità ultima è il mondo"
(Scuola di Chicago)*

▪ **PAR. 1 – ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO:**

Sintesi Quadro Conoscitivo¹:

Demografia: La fotografia demografica del Comune di Bellaria Igea Marina “scattata” nel mese di agosto 2018 registra 19615 abitanti (9560 maschi/10055 femmine). Il dato evidenzia un trend incrementale del 40% nell’ultimo quindicennio, rispetto ad una media provinciale ferma circa alla metà, con saldi positivi per i diversi indicatori (tasso di natalità e mortalità).

Bellaria Igea Marina si conferma dunque una realtà attrattiva, rispetto alla popolazione estera ma anche nei confronti di altri Comuni italiani ed in particolare della provincia riminese con una struttura demografica più giovane del resto dei Comuni costieri, tale da far prevedere un aumento della composizione media dei nuclei famigliari nel prossimo ventennio.

Tale entità della crescita demografica ha radicalmente mutato lo scenario evolutivo della città. Alla trasformazione dei modelli organizzativi del lavoro (aspetti oggettivi), sempre più improntati su orari ed aperture dilatate, ha corrisposto una necessaria modificazione dei modelli di vita (aspetti soggettivi) con l’affermarsi di famiglie mononucleari sul modello delle grandi aree urbane. Inoltre, l’aumento della longevità, pone in maniera sempre più rilevante il tema della cura ed assistenza delle persone anziane o disabili. Si tratta di un quadro di dati che hanno determinato un particolare orientamento dell’Amministrazione verso i temi dei servizi alla persona, affrontati trasversalmente ai diversi settori e strumenti, non ultimi quelli urbanistici.

Turismo: Bellaria Igea Marina è un centro balneare fra i più noti dell’Adriatico, e vanta un’invidiabile tradizione turistica risalente al secolo scorso. Gli anni Cinquanta del Novecento diedero il via ad una trasformazione radicale dell’economia del “distretto” bellariense, portando l’economia turistica in testa alla graduatoria della produzione del reddito. Questo fenomeno ha cambiato il volto del centro urbano, favorendo un’espansione tumultuosa di zone residenziali ed alberghiere attorno alla Borgata Vecchia. Ad oggi, con i suoi 7 km. di arenile pressoché interamente attrezzato (circa 100 stabilimenti balneari, oltre ad attrezzature di carattere sportivo, ricreativo e sociale) e le sue 382 unità ricettive alberghiere ed extra-alberghiere, Bellaria Igea Marina si colloca tra i primi dieci Comuni d’Italia per numero assoluto di strutture, nonché terzo centro turistico provinciale dopo Rimini e Riccione per numero di presenze.

Ovviamente, un così netto orientamento dell’economia locale sul settore turistico pone una serie di esigenze imprescindibili: politiche di destagionalizzazione e diversificazione dell’offerta, una costante spinta al rinnovamento dell’immagine e del prodotto, in sintesi il bisogno di accelerare i processi di trasformazione nella ricerca di nuove soluzioni ed offerte in grado di competere su un mercato globale. La via più corretta di perseguire tali obiettivi appare quella di puntare sulle eccellenze territoriali, sul rafforzamento dei valori storici ed identitari dei luoghi e dell’offerta culturale e di intrattenimento. Sotto il profilo urbanistico, l’imponente flusso turistico gravitante sulla città determina chiaramente un significativo fabbisogno di dotazioni territoriali e, più in generale, di una qualità urbana di livello elevato.

¹ Per ulteriori approfondimenti delle dinamiche socio-economiche e dei dati ambientali riferiti al contesto, cfr. il QC del PSC, consultabile sul profilo istituzionale dell’Ente – Area Tematica Ambiente e Territorio.

Marineria: Al principio del XX secolo Bellaria era un villaggio di contadini-pescatori. In pochi decenni il flusso di vacanzieri andò via via ingrossandosi favorendo, insieme all'economica peschereccia, l'espansione dell'aggregato urbano. La pesca assunse un ruolo economico sempre maggiore, esercitando forte capacità attrattiva nei confronti del bracciantato rurale, e divenendo fonte di sostentamento economico dapprima complementare all'agricoltura, per poi specializzarsi man mano. La nascente marineria bellariense utilizza barche a fondo piatto, tipiche della pesca lagunare, adatte a favorire l'attracco alle sponde del fiume Uso, come le battane, con una o due vele al terzo, le lance e le paranze. Rimaste una cinquantina fino al 1894, le imbarcazioni raddoppiano in circa un ventennio, per crescere ancora del 150% fino al 1943. Parallelamente allo sviluppo delle attività piscatorie, si fa pressante l'esigenza di mettere mano ad una struttura portuale più rispondente ai nuovi bisogni. Nel 1908 il Comune di Rimini avvia lo studio di un progetto di porto per Bellaria, la cui stesura è definita nel 1911, che prevede la sistemazione e l'incanalamento del fiume Uso, rafforzando l'ingresso del nuovo porto con moli e pali di cemento armato e scogliere di protezione. Un anno più tardi l'amministrazione comunale trasmetterà la documentazione al competente Ministero. I lavori portuali, fra ritardi e noncuranza, procederanno a strappi fino al secondo conflitto mondiale, per poi conoscere una decisiva accelerazione a partire dal 1948. Negli anni della "belle époque" ed ancora nel periodo fra le due guerre mondiali, pesca e turismo s'intrecciano sempre più saldamente. È lo sviluppo dell'industria peschereccia che genera nuove opportunità di progresso turistico, offrendo ulteriori disponibilità di alloggi, mentre il traffico mercantile anche con l'altra sponda dell'adriatico, praticato coi "trabaccoli" conosce una stagione felice negli anni successivi alla Grande Guerra. La "grande pesca" cittadina disarmò a favore del comparto turistico a partire dagli anni '60, con un progressivo assottigliamento della flotta e di risorse umane impiegate. Il rapporto con il mare, pur profondamente cambiato, ha comunque lasciato tracce profonde nella cultura, nei costumi e nella coscienza collettiva delle popolazioni di queste terre.

Attualmente la marineria conta circa 140 pescatori per un totale di 65 imprese di pesca organizzate nella "Società Cooperativa Marinara", che praticano pressoché tutti i tipi di pesca tipici del medio versante adriatico: quella a strascico con divergenti, la pesca volante e a strascico in coppia, reti da imbrocco e a tramaglio, nasse, cestelli, palangari, oltre alla raccolta di vongole con draghe manuali ed idrauliche ed all'importante attività di maricoltura esercitata negli allevamenti di molluschi bivalvi esistenti a circa 3 miglia dalla costa sud, per un'estensione complessiva di 430 ettari di superficie marina in regime di concessione demaniale marittima. Attività, quella vivaistica oggi molto diffusa, che ha visto la marineria bellariense pioniera e promotrice fin dal 1985.

Sicurezza urbana e sociale: l'importante crescita urbana e demografica recente, non ancora metabolizzata, investe sia fattori esogeni quali l'immigrazione (straniera e non) sia fattori endogeni come l'aumento della percezione di insicurezza del territorio e della sensazione di invasione degli spazi comuni da parte di "estranei". Emerge perciò il problema dell'integrazione come fattore necessario per superare l'attrito ed il senso di estraneità, che si esaspera durante la stagione turistica. Le indagini condotte sulla percezione di sicurezza urbana hanno evidenziato un innalzamento del sentimento di minaccia della sicurezza personale non associato ad un aumento di episodi di criminalità sul territorio comunale.

Queste criticità sono ancora più rilevanti in quanto minacciano, oltre alla tranquillità ed alla sicurezza dei cittadini e dei turisti, l'economia balneare della città fondata sul turismo dolce, familiare all'insegna della tranquillità e del benessere. Si fa sempre più pressante la domanda di controllo sociale, anche nei confronti degli episodi di disordine sociale, i cosiddetti "soft crimes".

L'Amministrazione Comunale si è fatta carico di questa richiesta di maggior difesa sociale implementando azioni diversificate di prevenzione, specie nei confronti di quelle azioni non qualificate come illeciti penali. In particolare si è proceduto mediante l'adozione di linee guida in materia di sicurezza urbana, nell'ottica della prevenzione intesa come "insieme di strategie orientate a diminuire la frequenza di certi comportamenti, siano o meno essi considerati punibili dalla legge penale, attraverso l'uso di strumenti diversi da quello penale", in modo che i modelli di sicurezza urbana prevedano sia i necessari interventi per la tutela ed il ripristino dell'ordine pubblico, sia iniziative per favorire la vivibilità del territorio e della qualità della vita, che sappiano coniugare prevenzione e repressione, affermando insieme il valore della legalità e quello della solidarietà. Si è operato, tra l'altro, con interventi di prevenzione situazionale, agendo cioè sulla riduzione delle opportunità per gli autori, attraverso sistemi di sorveglianza, campagne di educazione alla legalità, implementazione del controllo diretto sul territorio con il rafforzamento della polizia locale, il coinvolgimento di ampie porzioni del territorio in iniziative di animazione, favorendo lo sviluppo della vita di comunità.

Tutto ciò rende indispensabile promuovere e valorizzare contesti urbani attrattivi e fruibili, in grado di promuovere iniziative sociali ed economiche e favorire l'aggregazione.

Analisi delle criticità e loro rilevanza nel contesto ambientale:

In chiave territoriale una delle principali problematiche da affrontare è quella della duplice cesura che interessa la città turistica:

- in primis quella rappresentata dalla ferrovia, che isola la città turistica da quella residente e dei servizi, e che costituisce, per la sua scarsa permeabilità (gli attraversamenti avvengono pressoché esclusivamente “a livello”) un limite fisico alla fruizione turistica delle dotazioni più interne.

Strategia: In risposta a questo fatto emerge chiaramente la necessità di ottimizzare la fruibilità e la versatilità delle dotazioni pubbliche presenti a mare, lavorando in termini qualitativi sull’offerta di spazi pubblici presente, nell’impossibilità (o comunque nella seria difficoltà) di incidere sulla quantità di dotazioni pubbliche in tale ambito urbano.

- secondariamente quella rappresentata dal porto canale, che a lungo ha separato, piuttosto che raccordare, le due “anime” della città: quella di Bellaria e quella di Igea Marina.

Strategia: E’ in particolare su questo secondo tema che si è incentrata l’attenzione dell’amministrazione cittadina nell’ultimo decennio, con l’intento di connotare maggiormente di valori questo luogo identitario della tradizione peschereccia della città, ribaltandone la funzione da quella di elemento separatore a quella di “elemento cerniera” tra le due sponde.



La città ha infatti una forma longitudinale pressoché speculare rispetto al tracciato terminale del fiume Uso, che funge da lungo-fiume e da porto-canale. Tale conformazione ha contribuito a dividere in due la città, rendendo difficile la creazione di un vero e proprio centro, luogo di ritrovo e di vita cittadina. A monte della ferrovia, tale cesura si esplica in maniera ancor più evidente, dando vita a due situazioni radicalmente diverse: quella di Bellaria caratterizzata da una densità abitativa elevata e dalla presenza di una forte componente di popolazione immigrata; più autoctona e meno compatta appare la realtà urbana di Igea.

L’ambito portuale versava fino al decennio scorso in una situazione di evidente degrado, a causa:

- del diverso sviluppo urbanistico delle due aree poste sulle sponde del fiume;
- della cattiva manutenzione degli arredi e strutture (panche e cestini in primo luogo) e del verde;
- della mancanza di luoghi di forte caratterizzazione anche culturale (nonostante la presenza del “Vecchio Macello”, edificio recentemente ristrutturato e potenziale contenitore di eventi e mostre a tema);
- del diffuso sentimento di insicurezza dovuto al crescente fenomeno dei furti e degli atti vandalici;
- della mancanza di spazi idonei ad ospitare eventi ed iniziative pubbliche;
- della mancanza di un’identità forte del luogo;
- dell’assoluta carenza di servizi pubblici per la scuola, il turismo, il commercio, le attività produttive.

Allo stato attuale, la somma dei diversi interventi già realizzati in vista della soluzione di tali problematiche, determina un ancora maggiore “squilibrio” tra le due sponde antistanti: quella di Igea, su cui è in corso di completamento l’intervento di riqualificazione del tratto terminale della sponda e del percorso di banchina (previsto entro fine anno) e quello di Bellaria, su cui non si è ancora intervenuti.

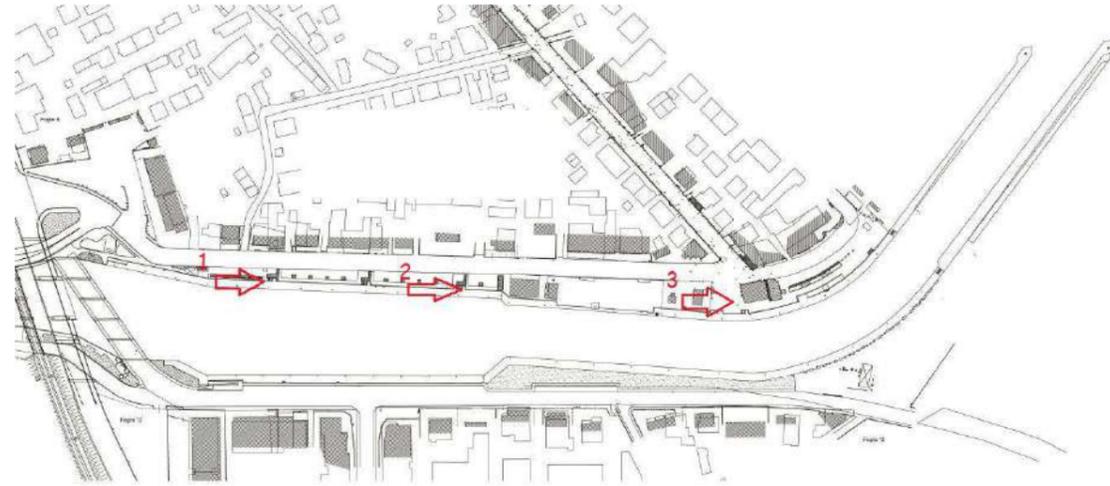
Tale ambito è caratterizzato ad oggi da una serie di problematiche che il progetto oggetto della richiesta di finanziamento affronta con esito positivo, tra cui:

- promiscuità dei flussi di mobilità ciclo-pedonale e carrabile, in percorsi scarsamente connotati e caratterizzati da interruzioni;
- disomogeneità dell’arredo urbano;
- preponderanza dello spazio dedicato agli stalli di sosta automezzi rispetto a quello destinato alla mobilità dolce;



- eterogeneità cromatica, materica e formale dei manufatti presenti sulla banchina, sorti spontaneamente e rimaneggiati a più riprese in assenza di un progetto unitario;
- percorso di banchina scarsamente accessibile e fruibile a causa della presenza del muro di tenuta idraulica, del mancato raccordo tra le quote dei due percorsi, eccessivamente separati.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA – STATO ATTUALE / CRITICITA'



1



3



2



*La città è qualcosa di più di una congerie di singoli uomini e di servizi sociali,
come strade, edifici, lampioni, linee tranviarie e via dicendo;
essa è anche qualcosa di più di una semplice costellazione di istituzioni e di strumenti amministrativi,
come tribunali, ospedali, scuole, polizia e funzionari di vario tipo.
La città è piuttosto uno stato d'animo, un corpo di costumi e di tradizioni,
di atteggiamenti e di sentimenti organizzati entro questi costumi e trasmessi mediante questa tradizione.
(Robert Park)*

▪ **PAR. 2 – PIANO DI AZIONE: OBIETTIVI ED INDICATORI**

L'azione dell'Amministrazione Comunale, su cui si è incentrato il programma di mandato sin dal 2009, ha individuato in questo elemento di cesura "verticale" della città turistica l'innescò di un processo di ricucitura sociale ed economica delle due sponde del fiume. La centralità ed il ruolo di cerniera dell'ambito portuale nella strategia per la qualità urbana del Comune di Bellaria Igea Marina è chiaramente e coerentemente assunta anche dalla strumentazione urbanistica vigente, costituita per l'ambito in esame dal PSC-RUE approvati con Del. C.C. n. 85/2017 e dal Piano dell'Arenile approvato con Del. C.C. n. 118/2014. Entrambi gli strumenti individuano nella riqualificazione dei percorsi di lungofiume sulle due sponde, e nella loro ricucitura con il nuovo ponte ciclo-pedonale mobile un obiettivo strategico per la città turistica e per la messa in rete dei percorsi e delle passeggiate esistenti (quella più propriamente urbana e commerciale lungo l'isola dei Platani con i due percorsi di lungomare lato Bellaria ed Igea Marina). L'idea di fondo di questa scelta pianificatoria è che l'imponente fabbisogno di dotazioni territoriali generato dalla popolazione turistica, in gran parte diretta nella zona a mare della città caratterizzata da una elevatissima densità insediativa, possa e debba essere soddisfatto non meramente in termini di saldo urbanistico, ma attraverso un sapiente recupero ed utilizzo degli spazi pubblici esistenti, da ripensare in termini qualitativi, essendo molto difficile in questo ambito della città reperire importanti dotazioni in termini quantitativi.

Le opere candidate alla richiesta di cofinanziamento nell'ambito del Bando regionale per la Rigenerazione Urbana consistono nella riqualificazione del lungo porto a mare della ferrovia fino ai moli foranei, lato Bellaria, inteso quale ultimo stralcio di completamento di una serie di interventi già attuati entro l'ambito portuale o nelle immediate vicinanze. Lo scenario finale atteso è quello di un ambito portuale interamente riqualificato anche mediante il forte concorso dei privati, delle aziende e delle categorie economiche.

Di seguito si riportano le considerazioni, gli obiettivi e gli indicatori di tale piano di azione:

Obiettivi strategici/strumenti di attuazione:

- elevare la qualità paesaggistica ed architettonica di un ambito strategico per collocazione, valore identitario e simbolico per la collettività, perseguire la coerenza formale, materica e cromatica degli interventi pubblici onde assicurarne la riconoscibilità e gestire il corretto inserimento degli interventi privati nell'ambito dello scenario urbano riqualificato / *completando la progettazione unitaria delle due sponde, prevedendo gli spazi da assegnare in regime di occupazione di suolo pubblico agli operatori economici e predisponendone un'attrezzatura polivalente.*
- ricucire in un ideale anello di continuità i percorsi privilegiati della mobilità dolce interna alla realtà urbana, garantire la fruibilità in sicurezza degli spazi pedonali, alternando strategicamente punti di interesse commerciale con altri di interesse culturale-ricreativo, in modo da amplificare le ricadute economiche degli investimenti pubblici e stimolare l'investimento privato nella rigenerazione o avvio di nuove attività / *ampliando i percorsi ciclo pedonali di lungofiume e limitando le interferenze con la viabilità carrabile, nettamente delimitata nell'ambito della nuova progettazione, ripristinando la continuità dei percorsi protetti lungo le due sponde sino a raggiungere il nuovo ponte ciclo-pedonale cui raccordare lato Bellaria la passeggiata commerciale fino all'Isola dei Platani ed alla Torre Saracena, lato Igea il nuovo percorso di banchina a monte con il museo del Vecchio Macello e la nuova piazza a mare, lungo cui sono dislocati numerosi pubblici esercizi.*

- mantenere una dotazione di spazi per la sosta dei veicoli necessari alla destagionalizzazione dei pubblici esercizi collocati sulle sponde del lungo porto, ridimensionandone l'impatto in termini percettivi e di sacrificio degli spazi pedonali / *mediante il restringimento della carreggiata stradale e la diversa conformazione e collocazione degli stalli di sosta*
- mettere in sicurezza idraulica la sponda sinistra del canale, ed agevolare le lavorazioni legate alla marineria (attracco, carico-scarico ecc) ed integrare gli elementi funzionali (es: muro di tenuta idraulica) in un disegno urbano che li trasformi in parte dell'arredo, utilizzandoli come un'opportunità per la creazione di episodi urbani piacevoli / *mediante il rialzo delle banchine, un nuovo disegno di pavimentazione unitario degli spazi pedonali, la creazione di sedute ed altri elementi integrati nell'arredo urbano che utilizzano il muro di tenuta idraulica, "contaminandolo" in diverse situazioni e trasformandolo da elemento strettamente funzionale e di "separazione" in elemento di integrazione ed arredo;*
- creare un nuovo centro di interesse per la città, ricco di spazi che invitino alla sosta, all'aggregazione ed alla vita di comunità, per favorire un controllo sociale spontaneo di ambiti urbani degradati / *intervenendo sulla scena urbana (con la creazione di nuove piazze a mare e nuovi percorsi riqualificati) per creare le opportunità in cui organizzare eventi e manifestazioni.*
- perseguire la qualità paesaggistica dell'insieme, avendo cura di progettare la permeabilità visiva dall'interno della città verso il fiume / *traslando ed accorpendo le volumetrie costruite e gli elementi in alzato al di fuori degli assi viari diretti all'interno e ripristinando la continuità dei cannocchiali visivi.*

Coinvolgimento dei privati:

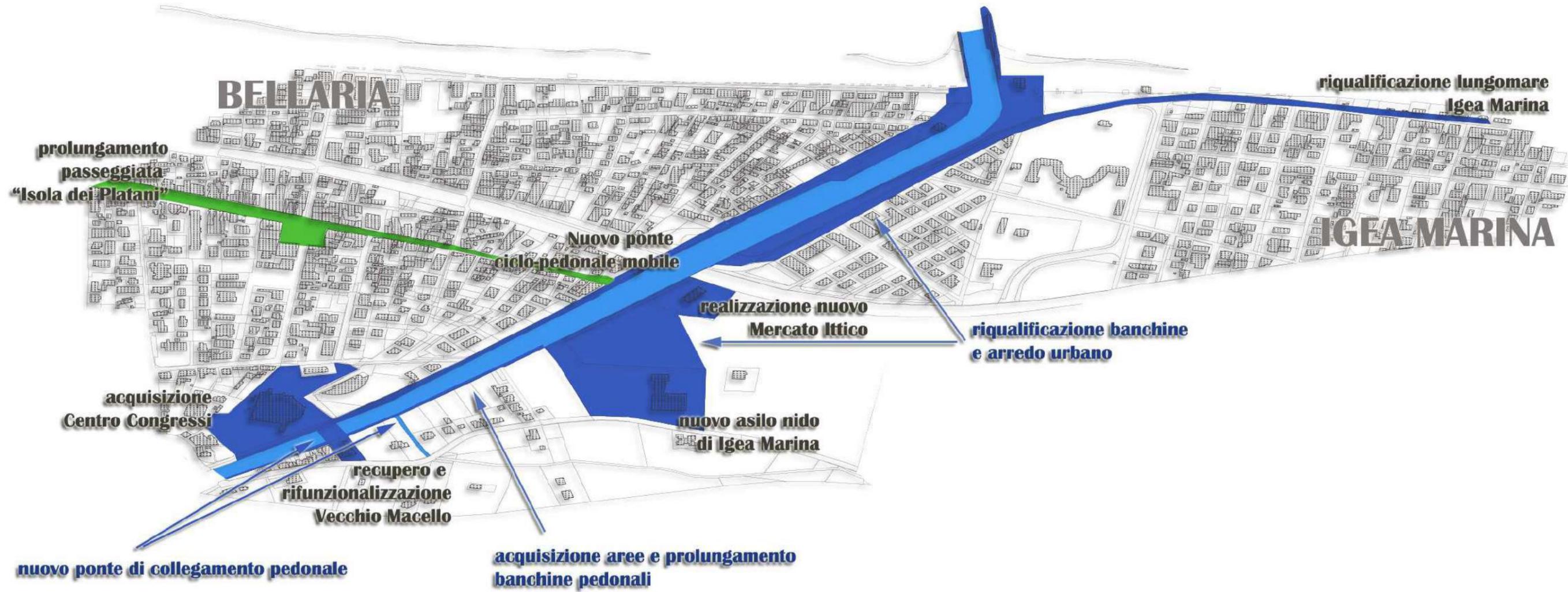
Già nel corso dell'intervento in corso di completamento sulla sponda sinistra si sono sperimentate forme di coinvolgimento degli operatori economici, in particolare delle attività di ristorazione marinara esistenti sul lungo-porto, preventivamente coinvolti nella progettazione di apposite terrazze prospicienti il percorso di banchina, attrezzate con la predisposizione di cavidotti per l'illuminazione ecc, realizzate nell'ambito del progetto di opera pubblica e quindi, già nel corso della stagione turistica 2018, assegnate in regime di occupazione di suolo pubblico, con ottimi risultati riportati dagli stessi interessati (incremento del 30% del fatturato nel corso dell'ultima stagione).

Per quanto concerne lo stralcio lato Bellaria l'intervento di coinvolgimento dei privati è più ambizioso, in quanto il progetto prevede: la revoca delle concessioni demaniali in essere relative a pubblici esercizi, circolo nautico, ecc. la demolizione dei vetusti fabbricati esistenti, collocati a precludere la permeabilità visiva nei confronti del porto dall'interno città, la nuova realizzazione di manufatti (esternamente finiti e grezzi internamente) ricollocati e riprogettati organicamente al progetto complessivo e la pubblicazione di bandi pubblici per la loro assegnazione. A questo tipo di strategia si affianca la ripetizione dell'esperienza delle terrazze lungo la banchina destinate ad attività esistenti lungo la cortina edilizia antistante. Inoltre, l'intervento di riqualificazione del porto, con la creazione di una nuova passeggiata di interesse turistico ed il ripristino della continuità pedonale delle due sponde senza costringere al passaggio sul ponte carrabile peraltro più periferico, avrà di per sé quale beneficio indiretto atteso un allungamento della passeggiata commerciale che favorirà l'instaurarsi di nuove attività economiche nelle zone più marginali della attuale passeggiata dell'Isola dei Platani.

Regime proprietario delle aree di intervento:

L'intervento interessa aree in parte di proprietà comunale e in parte di pertinenza demaniale, prevede la revoca di talune concessioni in essere e la loro successiva riassegnazione nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica disciplinate dalla legge. Lo stralcio già in corso dell'intervento, relativo all'innalzamento delle banchine, è già stato autorizzato ai fini demaniali, sentiti i pareri della Regione Emilia Romagna, dell'Agenzia delle Dogane e della Capitaneria di Porto.





-  passeggiata ricreativa e culturale "portuale"
-  passeggiata urbana e commerciale "nel verde"

La strategia complessiva per la rigenerazione dell'ambito portuale





Planimetria generale dell'intervento sulla sponda sinistra (sopra) a completamento organico di quello già eseguito in sponda destra (sotto)

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r. emito)
Giunta (AOO EMR)
allegato al PG/2018/0581511 del 17/09/2018 13:17:49





Vista 1: il ripristino della complementarietà e unitarietà formale e stilistica delle due sponde

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0581511 del 17/09/2018 13:17:49





Vista 2: Innalzamento delle banchine ed integrazione del muro di tenuta idraulica nell'arredo





Vista 3: netta delimitazione degli spazi deputati alla viabilità carrabile e ciclo-pedonale





Vista 4: riqualificazione della passeggiata di banchina





Vista 5: integrazione progettuale dei manufatti, attenzione agli aspetti materici ed alla trasparenza dei volumi chiusi





Vista 6: creazione di nuovi spazi di aggregazione





Vista 7: promuovere la frequentazione degli spazi pubblici come luogo della vita della comunità

*Vivere in un ambiente è bello quando l'anima è altrove.
In città quando si sogna la campagna, in campagna quando si sogna la città.
Dappertutto quando si sogna il mare.
(Cesare Pavese)*



▪ **PAR. 3 – INTERVENTI ED AZIONI**

L'azione di rigenerazione complessiva della zona portuale (in buona parte intrapresa) prevede una serie complessa di azioni immateriali ed interventi sull' "hardware", tra cui:

INTERVENTI GIA' ESEGUITI:

- Realizzazione/potenziamento di servizi pubblici, sociali e scolastici in prossimità dell'asta fluviale, per garantirne la frequentazione ed il "controllo sociale" (nuovo mercato ittico, nuovo asilo nido Ferrarin, potenziamento ed ampliamento del centro sociale per anziani "Alta Marea");
- Parziale messa in sicurezza e ricucitura dei percorsi ciclo-pedonali esistenti (ponte levatoio ciclo-pedonale di raccordo delle due sponde, percorso "urban ground" fino al Vecchio Macello in sponda destra, riqualificazione percorso terminale sponda destra);
- Creazione di episodi urbani fortemente identitari e legati alla tradizione marinara della città (riqualificazione sponda destra, creazione di terrazze attrezzate a servizio delle attività di ristorazione di mare, nuova piazza a mare lato Igea);
- Messa in sicurezza idraulica area sbarco pescherecci lato Bellaria mediante innalzamento delle banchine e rifacimento pavimentazioni (in corso di esecuzione con inizio lavori ad Agosto 2018).



Il nuovo mercato ittico ed il ponte ciclo-pedonale mobile

AZIONI GIA' SVOLTE:

- acquisizione e rilancio della gestione del "Centro Congressi Europeo" sulla sponda sinistra;
- organizzazione e svolgimento di eventi e manifestazioni di carattere culturale e ricreativo in prossimità dell'ambito portuale, così da restituire un ruolo di centralità a questa porzione del territorio (freccie tricolori, concerti "notte rosa", progetto turistico "spazio eventi");
- creazione di nuove opportunità di fruizione e godimento della scena urbana dell'ambito "portuale" (concessione di occupazione di suolo pubblico delle nuove terrazze alle attività di ristorazione esistenti, fontane di luce in sponda destra).



INTERVENTI DA ESEGUIRE (candidati):

- riqualificazione del percorso di lungoporto a mare della ferrovia lato Bellaria con la creazione di una nuova grande piazza a mare, completando la creazione dei luoghi urbani identitari e delle nuove centralità, oltre alla messa in sicurezza dei percorsi ciclo pedonali;
- Demolizione e nuova costruzione in posizione traslata dei manufatti esistenti, integrandoli nel progetto di opera pubblica e perseguendone il corretto inserimento materico, formale e paesaggistico

AZIONI DA SVOLGERE:

- revoca e nuova assegnazione delle concessioni demaniali per la gestione delle attività storicamente insediate entro l'ambito, con il coinvolgimento di capitali privati nel completamento dei manufatti;
- assegnazione delle terrazze di progetto in occupazione di suolo pubblico per favorire una fruizione privilegiata dell'ambito con il coinvolgimento degli operatori economici;
- organizzazione di eventi pubblici all'interno delle nuove centralità create ad esito degli interventi, per favorire e promuovere la frequentazione dei nuovi spazi urbani.

Nell'ottica della strategia generale, in gran parte attuata, per la rigenerazione dell'ambito portuale, appare evidente la strategicità di tale ultimo tassello come necessario compimento di una visione di insieme della città futura che, anziché rivolgere le spalle al porto per concentrarsi sulle centralità interne, rigidamente separate, di Bellaria ed Igea Marina, elegge l'ambito portuale a proprio centro comune, necessario punto di snodo e cerniera tra le due identità urbane.

▪ **PAR. 4 – FATTIBILITA' E GOVERNANCE**

L'intervento candidato è compatibile con la strumentazione urbanistica comunale vigente: in particolare, il PSC perimetra l'intervento nel progetto speciale di qualificazione del Fiume Uso.

L'iter tecnico amministrativo dell'opera complessiva sulle due sponde (riferito solo alla riqualificazione dei percorsi di banchina e di lungo porto a mare della ferrovia) è così riepilogabile:

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 199/2015 si è proceduto all'approvazione del preliminare complessivo, con un quadro economico pari ad € 3.000.000. Tale progetto preliminare è stato quindi oggetto di una successiva variante, approvata con Deliberazione di Giunta Comunale n. 69/2016, con la quale si sono separati i quadri economici relativi ai singoli interventi sulle due sponde, oggetto di autonomi successivi livelli di approfondimento progettuale, assegnando alla sponda lato Bellaria un QE pari ad € 1.400.000.

In seguito, mentre i lavori sulla sponda destra sono stati unitariamente appaltati e pressoché completati, il progetto di riqualificazione della sponda sinistra è stato oggetto di suddivisione in due stralci, essendo l'intervento di messa in sicurezza idraulica mediante innalzamento della banchina candidabile al bando PO FEAMP Italia 2014/2020 – Misura 1.43: Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca" Annualità 2017. Tali lavori sono stati appaltati con una QE di € 400.000 e sono attualmente in corso, con il cofinanziamento dei fondi PO-FEAM.

Il progetto complessivo della sponda sinistra, invece, è stato oggetto di approvazione dello Studio di Fattibilità tecnico-economica con Deliberazione GC n. 5/2018 per un Quadro Economico complessivo di € 1.300.000. Attualmente è in corso la definizione della progettazione definitiva, nonché l'acquisizione del parere della competente SBEAP per l'autorizzazione ai fini paesaggistici dell'intervento.

L'autorizzazione demaniale dei lavori, già rilasciata per gli stralci in itinere, sarà richiesta prima di dare corso all'inizio dei lavori, così come la procedura di consegna delle aree demaniali, già effettuata sulle sole aree coinvolte dal primo lotto dei lavori.

Tali verifiche tecniche preliminari, la concertazione portata avanti con i soggetti istituzionali preposti all'espressione dei pareri di competenza, unita alla fattiva disponibilità delle aree oggetto di intervento costituiscono condizioni di fattibilità tecnica della previsione.

Ad ogni buon conto, per garantire un ordinato svolgimento delle lavorazioni, con le previste sospensioni del cantiere per la stagione estiva ed il mantenimento della funzionalità delle attività economiche coinvolte, si è ipotizzata una esecuzione in stralci successivi dei lavori (separando l'intervento sulla piazza a mare e sulla parte a monte da quello centrale, che comprende anche la demolizione e ricostruzione dei manufatti esistenti). In questo modo, l'iter amministrativo legato alla revoca delle concessioni esistenti ed allo svolgimento dei bandi pubblici per la loro successiva assegnazione potrà procedere senza comportare l'immediata demolizione dell'esistente. Il bando per l'assegnazione delle nuove concessioni sarà studiato commisurando la durata temporale dell'assegnazione all'investimento richiesto ai privati concessionari: quello relativo al completamento dei manufatti, dotazioni impiantistiche e finiture interne.

Per gli aspetti legati alla fattibilità economica, si sottolinea che l'opera è già calendarizzata nel piano triennale delle opere pubbliche 2018-2020 per un importo pari a € 1.700.000 (comprensivi dei due lotti).

Per quanto riguarda il crono programma dei lavori, l'obiettivo è assicurare l'apertura delle nuove attività concessionate entro i manufatti riqualificati per la stagione 2020.

