

Il Presidente

Al Comune di Reggio Calabria
c.a. Sindaco **Avv. Giuseppe Falcomatà**
protocollo@pec.reggiocal.it

Trasmissione PEC

c.a. Assessore **Arch. Mariangela Cama**
assessore.cama@pec.reggiocal.it

OGGETTO: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale

Con riferimento agli incontri sull'argomento di cui all'oggetto ed alla intercorsa corrispondenza informale, tra cui da ultimo la nota a mezzo mail dell'Ass.Cama in data 17/02 u.s., si comunica di aver recepito, condividendole, le proposte di modifica del Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) da noi trasmesso in data 15/01 u.s. .

In conseguenza delle modifiche riportate nella bozza di accordo e delle interlocuzioni svolte si è altresì provveduto ad aggiornare la Tav.E2 contenente una rappresentazione grafica di massima delle ipotesi di sviluppo condivise.

In definitiva si trasmette:

- a) bozza del protocollo di intesa;
- b) Tav.E1 contenente gli interventi da attuare a PRP vigente;
- c) Tav.E2 contenenti le ipotesi di sviluppo del porto.

Come da intese resta concordato che detta bozza di protocollo potrà essere sottoscritta solo all'avvenuta approvazione della stessa da parte del Comitato di Gestione della scrivente e della Giunta Comunale.

Cordiali saluti

Il Presidente
Mario Paolo Mega



Allegati: n.3 c.s.



Riqualificazione del waterfront mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare e con la stazione ferroviaria di Santa Caterina.
€ 2.900.000

Delocalizzazione dell'ormeggio delle navi Ro-Ro sullo scivolo adiacente al "molo Pennello".
In caso di condimeteo avverse si potrà continuare ad utilizzare lo scivolo tra la banchina vecchia e la banchina nuova di levante.

All'estimazione e predisposizione del piazzale nord per lo stoccaggio dei mezzi in attesa di imbarco, in ingresso in porto ed instradati all'imbarco solo al termine delle operazioni di sbarco.

Utilizzo dello scivolo tra la banchina vecchia e la banchina nuova di levante in via emergenziale in caso di inoperatività del Porto di Villa San Giovanni.

Realizzazione di un nuovo terminal
passeggeri sulla banchina nuova di Levante
in prossimità dello scalo crocieristico
€ 3.500.000

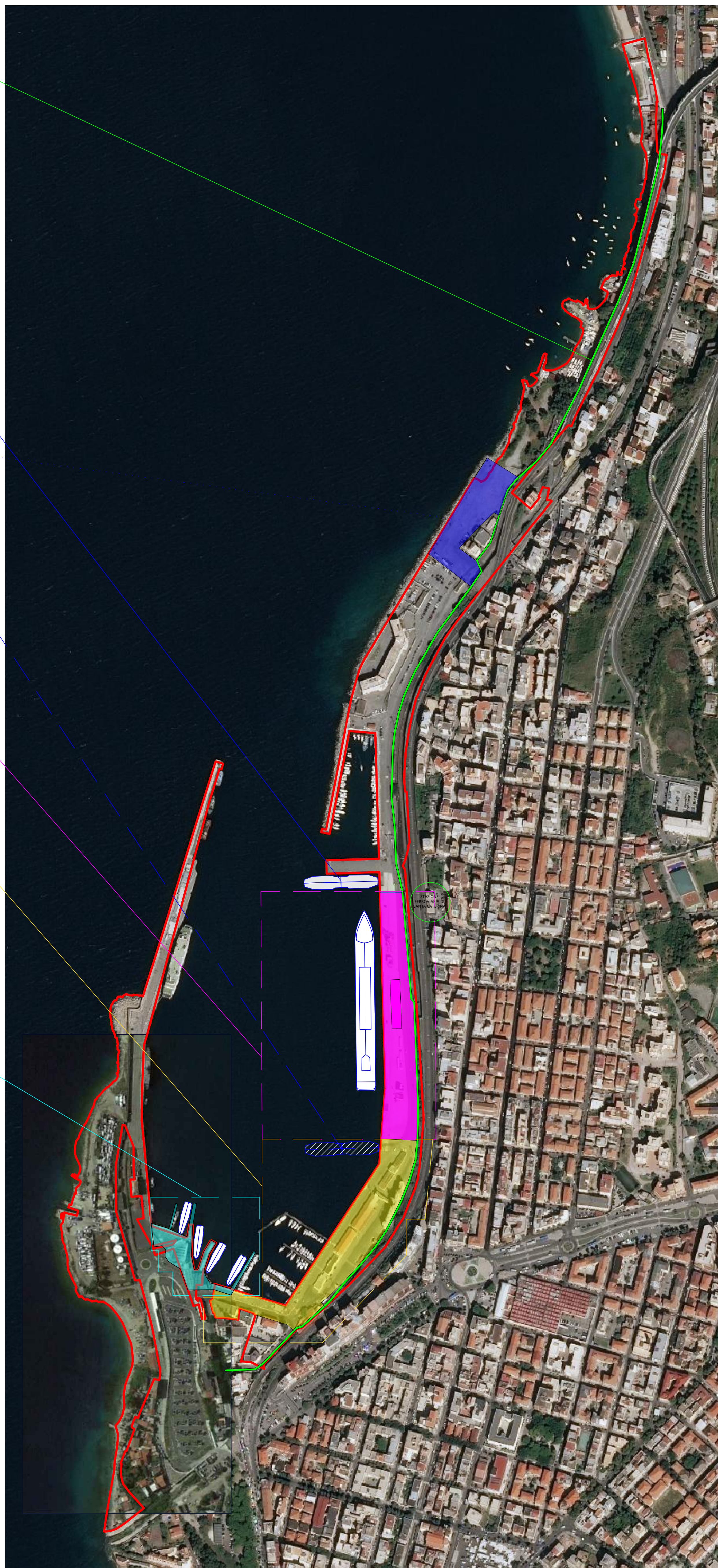
Riconversione di edifici disponibili in porto
in strutture funzionali ai servizi portuali,
al crocierismo ed alla nautica da diporto
€ 2.000.000

Lavori di adeguamento banchina Margottini
€ 6.500.000

Lavori di ristrutturazione e
rifunionalizzazione dell'edificio
"ex sede Autorità Marittima"
€ 2.900.000

Implementazione dei pontili di ormeggio
e potenziamento della stazione passeggeri
€ 3.000.000

Lavori di delimitazione delle banchine portuali	€ 260.000
Ristrutturazione edificio per nuovi uffici AdSP	€ 550.000
Interventi di manutenzione degli impianti a servizio dell'ambito portuale	€ 400.000
Apprestamenti di security portuale	€ 2.000.000
Manutenzione viabilità ed infrastrutture e sistemazione arredi portuali	€ 900.000
Manutenzione dei fondali	€ 900.000
Riammodernamento impianti di illuminazione e realizzazione di sistemi di gestione high tech	€ 1.000.000
Realizzazione di un impianto di produzione di energia da fonti rinnovabili	€ 1.500.000



CONFINO CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE
DI COMPETENZA AdSP dello Stretto

DELOCALIZZAZIONE ED IMPLEMENTAZIONE
DI PORTO ED ATTIVITA' CANTIERISTICHE
CONNESSE

Realizzazione nuova darsena (*) per la delocalizzazione delle attività diportistiche attualmente insistenti all'interno dell'area portuale ed il loro ulteriore sviluppo.
La darsena sarà integrata con l'ambito urbano mediante la realizzazione di interventi edilizi leggeri per servizi di accoglienza, ristorazione e per il tempo libero oltre che a servizio del diportismo.

Aree da destinare alla delocalizzazione delle attività cantieristiche collegate al diporto attualmente insistenti all'interno dell'area portuale ed il loro ulteriore sviluppo.

AREA COMMERCIALE

Riqualificazione delle aree a nord del porto attuale con la realizzazione di una darsena (*) per la delocalizzazione delle attività di cabotaggio e commerciali attualmente insistenti nell'area portuale.

Ormeggio di riserva per navi che non svolgano operazioni commerciali con la sola finalità della sosta tecnica o di breve periodo.

DARSENA SERVIZI NAUTICI
E PUBBLICA UTILITA'

CROCIERISMO

Aree dedicate esclusivamente al crocierismo e prive di interferenze con altre attività.

NAUTICA DA DI PORTO E SERVIZI

Aree dedicate alla nautica da diporto segmento luxury e maxi yacht

MUSEO DEL MARE

Completamento Waterfront a cura del Comune di Reggio Calabria - Museo del Mare.

(*) IPOTESI DI MASSIMA SUSCETTIBILE DI VARIAZIONI A SEGUITO DI STUDIO METEO MARINO



CONFINE CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE
DI COMPETENZA AdSP dello Stretto



Città di Reggio Calabria

SETTORE URBANISTICA
P.O. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Servizio Gestione Territoriale



Via M.Barillaro (già via S.Anna Il tronco)
89128 Reggio Calabria



0965 3622755



Email: a.dimare@reggiocal.it
PEC: @pec.reggiocal.it

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

c.a. Presidente, Ing. Mario Paolo Mega

pec: protocollo@autoritaportualemessina.it

rif. vs. nota prot. n. 1751 del 18-02-2021

p.c. Sindaco, Avv.Giuseppe Falcomatà

sindaco@pec.reggiocal.it

p.c. Assessore all'Urbanistica, Arch. Mariangela
Cama

assessore.cama@pec.reggiocal.it

**Oggetto: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale.
Trasmissione Delibera Giunta Comunale n. 37/2021 di approvazione del protocollo di intesa.**

In riscontro alla nota in riferimento, registrata in atti al prot. 37585 del 19/02/2021, con la quale è stata trasmessa la proposta di Protocollo di Intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria, per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP), preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), già condiviso nel corso di diversi incontri istituzionali, si trasmesse copia della deliberazione n. 37 del 8/3/2021, con la quale la Giunta Comunale ha approvato il suddetto protocollo di intesa.

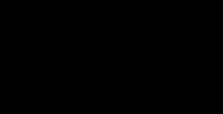
Restando in attesa della comunicazione di avvenuta approvazione anche da parte del Comitato di Gestione di codesta amministrazione, si porgono cordiali saluti.

Si allega Delibera Giunta Comunale n. 37 del 8/3/2021

Il Responsabile P.O. Pianificazione Urbana

Arch. Alberto Di Mare

DI MARE ALBERTO
ORDINE ARCHITETTI





Città di
Reggio Calabria

VERBALE DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE

N. 37 del 08/03/2021

OGGETTO: APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

Il giorno 08 del mese di marzo duemilaventuno alle ore 18,30 e ss., con l'osservanza delle formalità prescritte dalla vigente normativa, si è riunita la Giunta Comunale, a Reggio Calabria, presso il Palazzo di Città.

Sono presenti i Signori:

GIUNTA	COGNOME NOME	ASSENTE / PRESENTE
SINDACO	FALCOMATA' GIUSEPPE	PRESENTE
VICESINDACO	PERNA ANTONIO	PRESENTE
ASSESSORE	ALBANESE ROCCO	PRESENTE
ASSESSORE	BRUNETTI PAOLO	PRESENTE
ASSESSORE	CALABRO' IRENE VITTORIA	PRESENTE
ASSESSORE	CAMA MARIANGELA	PRESENTE
ASSESSORE	DELFINO DEMETRIO	PRESENTE
ASSESSORE	MURACA GIOVANNI	PRESENTE
ASSESSORE	PALMENTA GIUSEPPINA	PRESENTE
ASSESSORE	SCOPELLITI ROSANNA	PRESENTE

Si dà atto che l'Assessore Delfino è presente in videoconferenza dalle ore 18,50;

Presiede il Sindaco avv. Giuseppe Falcomatà

Partecipa il Segretario Generale dott.ssa Maria Riva

**DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 37 del 08/03/2021
COME APPROVATA NELLA SEDUTA DEL 08 MARZO 2021**

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta deliberativa N. 76 del 08/03/2021 avente ad oggetto:

APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

Visto il parere di regolarità tecnica espresso ai sensi dell'art 49 del d.lgs. n. 267/00;

DELIBERA

- di approvare, con voto unanime favorevole dei presenti espresso in forma palese, la proposta deliberativa ad oggetto:

APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

- di dichiarare, con separata votazione, con voto unanime favorevole dei presenti espresso in forma palese, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – 4° comma–del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267.

Letto, approvato e sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.21 D.Lgs. 82/2005

IL SINDACO
avv. Giuseppe Falcomatà

IL SEGRETARIO GENERALE
dott.ssa Maria Riva

a seguire testo della proposta di delibera



SETTORE : URBANISTICA

SERVIZIO :

DIRIGENTE / P.O.: Domenico Richichi

FUNZIONARIO RESPONSABILE: Alberto Di Mare

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA: SI

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE: NO

OGGETTO: APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

IL DIRIGENTE

Su proposta dell'Assessore all'Urbanistica, Arch. Mariangela CAMA

PREMESSO CHE:

Il Decreto Legislativo n.169/2016 introduce all'art.6 il nuovo strumento di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale: il Piano Regolatore di Sistema Portuale. La nuova norma, che novella l'art. 5 della legge n. 84, prevede che tale Piano delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, prevedendo altresì, al comma 1 b), che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, predisponga linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

DATO ATTO CHE

In data 8.06.2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP)” previste dall'art.6 del DLgs 169/2016 che costituiscono un importante riferimento per i criteri di pianificazione da utilizzare.

Per effetto dell'art. 7, comma 1, del D. Lgs. 169/2016 che ha sostituito l'art. 6 della predetta Legge 84/94, successivamente modificato dall'art. 22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119, convertito dalla Legge 17/12/2018 n. 136, è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Con Decreto delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25/10/2019 n. 462 è stato nominato l'ing. Mario Paolo Mega Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e, pertanto, a partire da detto momento è stata avviata la costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che all'attualità risulta dotata di tutti gli Organi di amministrazione, di controllo oltre che di quello per il confronto consultivo con il partenariato economico e sociale.

CONSIDERATO CHE

Nel Piano Operativo Triennale 2020/2022, approvato dal Comitato di Gestione nella riunione del 07/08/2020, è previsto, fra l'altro, che preliminarmente all'avvio della redazione/aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP) di tutti i porti facenti parte della circoscrizione di competenza si proceda alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) che dovrà definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione.

In detto PRdSP si dovranno, in particolare, individuare e perimetrare, in ogni porto, le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e per l'attraversamento dei centri urbani. Si dovrà descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei PRP. Fondamentale sarà, altresì, legare i nuovi scenari infrastrutturali di sviluppo dei porti alle funzioni che negli stessi dovranno essere svolte facendo in modo di definire preliminarmente, con l'intesa con gli Enti territoriali, temi ad oggi aperti come quelli della individuazione dell'assetto definitivo del sistema di traghettamento dei mezzi pesanti, delle porzioni di water front che possono essere dismesse dall'uso portuale, dell'acquisizione al demanio marittimo delle aree urbane retroportuali asservite funzionalmente ai porti, del potenziamento del raccordo con il sistema stradale primario.

Le richiamate Linee Guida, adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione del PRdSP, raccomandano la preventiva redazione, da parte della AdSP, di uno specifico Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) per la successiva redazione dell'atto di pianificazione (PRdSP).

Detto DIP costituisce uno strumento a valenza plurima, in quanto espleta la sua funzione su quattro distinti piani:

- definisce, in linea generale, il complesso degli obiettivi che dovranno essere traggurati dalle scelte strategiche del PRdSP. Trattasi di obiettivi intrinsecamente integrati, in quanto essi discendono da un approccio metodologicamente integrato, nel quale si confrontano:

- i criteri-guida per la ripartizione delle macro vocazioni all'interno dei porti del sistema;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dall'attuale contesto fisico locale (offerta di trasporto dei distinti porti del sistema; analisi territoriale locale; profili di interazione/separazione tra funzioni portuali e funzioni urbane per ciascuno dei porti del sistema);
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dalla declinazione dei principi di sostenibilità, sia sotto il composito profilo ambientale sia sotto quello energetico;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dallo stato della pianificazione urbana e territoriale locale;
- può definire un modello di gestione "ad hoc" sia del processo di redazione e che della successiva implementazione del PRdSP (modello di governance della pianificazione portuale).
- definisce parte dei contenuti del rapporto ambientale preliminare, funzionale all'espletamento della prima fase del procedimento di VAS;
- costituisce strumento a supporto del raggiungimento di pre-intese con le Amministrazioni Comunali interessate, in quanto consente di confrontarsi preliminarmente sugli obiettivi di PRdSP, al fine di una loro preventiva condivisione.

RITENUTO CHE

Il primo passo di questo percorso sia la sottoscrizione con tutti i Comuni le cui aree rientrano nella circoscrizione di competenza dei porti amministrati dall'AdSP dello Stretto di un documento di indirizzo che conterrà gli elementi da porre alla base della redazione del DIP al fine di assicurare il raggiungimento dell'intesa necessaria per porre in coerenza le previsioni del nuovo PRdSP con le singole pianificazioni urbanistiche comunali.

La procedura di preliminare condivisione degli obiettivi da dettagliare nel DIP è comunque da considerarsi necessaria per assicurare un rapporto collaborativo e di cooperazione tra tutti gli Enti, sia in sede di formazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, sia in fase di attuazione degli interventi di interesse comune. L'intesa, infatti, oltre che riferirsi alla strategia generale di sviluppo del singolo porto nei suoi rapporti con la città e con il territorio, deve riguardare specificatamente la perimetrazione dell'ambito, l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con particolare riferimento alle aree ricadenti nell'ambito di interazione porto-città, ai corridoi e alle fasce costiere di interconnessione ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle maggiori opere di urbanizzazione e a quelle di sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.

Il punto di equilibrio tra le differenti esigenze dei porti e delle città si cristallizza, pertanto, con il perfezionamento di dette intese i cui indirizzi preliminari è bene che siano fissati sin dalla prime fasi di redazione del progetto di PRdSP.

DATO ATTO che, a seguito degli incontri istituzionali tenutisi in data 27/11/2020, 29/11/2020 e 12/1/2021, l'AdSP dello Stretto ha proposto, come in allegato, uno schema di protocollo di intesa con l'Amministrazione Comunale di Reggio Calabria, per l'avvio della procedura di redazione del documento di indirizzo alla pianificazione (DIP), preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), nel quale sono descritti gli indirizzi operativi prioritari, per il Porto di Reggio Calabria, graficamente anche sintetizzati nella Tav. E2 allegata, in coerenza al POT 2020/2022 della stessa AdSP ed agli indirizzi strategici desumibili dagli strumenti urbanistici territoriali e comunali approvati e/o adottati, in particolare dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, dal Piano Strutturale Comunale, dal Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, dal Piano Comunale di Spiaggia, ed in coerenza con atti di indirizzo del Consiglio Comunale di Reggio Calabria e del Consiglio Metropolitano, e per l'attuazione degli interventi infrastrutturali e di organizzazione delle differenti funzioni portuali, come sintetizzati nella Tav. E1 allegata, che possono essere eseguiti a Piano Regolatore Portuale vigente, documenti tutti parte integrante della presente deliberazione;

VISTI:

Il Decreto Legislativo n.169/2016;

Il documento informatico è firmato digitalmente **sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa** ai sensi degli

Le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)”
Gli ulteriori atti richiamati in premessa;

DATO ATTO che non è necessario il visto di regolarità contabile;

PROPONE ALLA GIUNTA COMUNALE

Di richiamare la premessa narrativa quale parte integrante del presente dispositivo;

Di approvare lo schema di protocollo di intesa con l'Amministrazione Comunale di Reggio Calabria, per l'avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla pianificazione (DIP), preliminare alla predisposizione del Piano regolatore di sistema portuale (prdsp), nel quale sono descritti gli indirizzi operativi prioritari per il Porto di Reggio Calabria, graficamente anche sintetizzati nella Tav. E2 allegata, in coerenza al POT 2020/2022 della stessa AdSP ed agli indirizzi strategici desumibili dagli strumenti urbanistici territoriali e comunali approvati e/o adottati, in particolare dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, dal Piano Strutturale Comunale, dal Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, dal Piano Comunale di Spiaggia, ed in coerenza con atti di indirizzo del Consiglio Comunale di Reggio Calabria e del Consiglio Metropolitan, e per l'attuazione degli interventi infrastrutturali e di organizzazione delle differenti funzioni portuali, come sintetizzati nella Tav.E1 allegata, che possono essere eseguiti a Piano Regolatore Portuale vigente, quale parte integrante della presente deliberazione;

Di dare atto che la presente deliberazione non comporta alcuna spesa per l'Amministrazione Comunale;

Di disporre la pubblicazione del presente provvedimento all'Albo Pretorio comunale e sul sito internet istituzionale ai sensi del DLgs 33/2013;

ALLEGATI:

1. DELG-37-2021-All_1-
Accordo_preliminare_al_DIP_AdSPSTRETTO_Comune_di_Reggio_Calabria_DEFINITIVO.pdf
2. DELG-37-2021-All_2-ALLEGATI_INTERVENTI_RC_-_TAVOLA_E1_r1.pdf
3. DELG-37-2021-All_3-ALLEGATI_INTERVENTI_RC_REV1-TAVOLA_2_R1.pdf



Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

PREMESSO CHE

- La riforma della legislazione portuale in Italia disciplinata dal Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” nasce sostanzialmente dall’esigenza di modernizzare l’assetto, la “governance” e le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans Europea dei Trasporti (TEN-T), disciplinata con Regolamento (UE) n. 1315/2013.
- Nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 Agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio ai sensi dell’art. 29 comma 1 della Legge 164 dell’11 novembre 2014 al fine “di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”, da tempo si avvertiva la necessità di una riforma normativa che consentisse al Paese di cogliere appieno le opportunità di crescita e di sviluppo del settore,

contrastando la graduale perdita di competitività del sistema portuale italiano in termini di “differenziale di crescita” rispetto agli altri porti del Mediterraneo, a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell’area.

- In una visione onnicomprensiva del settore, assumono altresì rilievo le importanti potenzialità ed opportunità che il sistema portuale italiano può e deve saper cogliere, tra cui la possibilità di costituire il nuovo gateway meridionale europeo per le merci sulla rotta Far East-Europa con origine/destinazione l'Europa continentale, la Svizzera, l'Austria, la Baviera e in generale i Paesi privi di sbocco a mare (c.d. “landlocked”) dell’Europa orientale (Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca in primo luogo) e dei Balcani, senza dimenticare le grandi opportunità di scambio per ciò che concerne la sponda settentrionale africana a beneficio della “piattaforma logistica” italiana.
- In estrema sintesi, la competizione internazionale si basa sulla capacità dei porti nel garantire una piena accessibilità marittima, adeguate infrastrutture e performance nei terminal e, soprattutto, una capillare accessibilità terrestre in termini di connessioni ferroviarie e stradali da/per il porto, in un’ottica di catena logistica integrata door-to-door efficiente e sostenibile.
- Il Decreto Legislativo n.169/2016 introduce all’art.6 il nuovo strumento di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale: il Piano Regolatore di Sistema Portuale. La nuova norma, che novella l'art. 5 della legge n. 84, prevede che tale Piano delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, prevedendo altresì, al comma 1 b), che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori

Pubblici, predisponga linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

DATO ATTO CHE

- In data 8.06.2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)” previste dall’art.6 del DLgs 169/2016 che costituiscono un importante riferimento per i criteri di pianificazione da utilizzare.
- Per effetto dell’art. 7, comma 1, del D. Lgs. 169/2016 che ha sostituito l’art. 6 della predetta Legge 84/94, successivamente modificato dall’art. 22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119, convertito dalla Legge 17/12/2018 n. 136, è stata istituita l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.
- Con Decreto delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25/10/2019 n. 462 è stato nominato l’ing. Mario Paolo Mega Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e, pertanto, a partire da detto momento è stata avviata la costituzione dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che all’attualità risulta dotata di tutti gli Organi di amministrazione, di controllo oltre che di quello per il confronto consultivo con il partenariato economico e sociale.

CONSIDERATO CHE

- Nel Piano Operativo Triennale 2020/2022, approvato dal Comitato di Gestione nella riunione del 07/08/2020, è previsto, fra l’altro, che preliminarmente all’avvio della redazione/aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP) di tutti i porti facenti parte della circoscrizione di competenza si proceda alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) che dovrà definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione.

- In detto PRdSP si dovranno, in particolare, individuare e perimetrare, in ogni porto, le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e per l'attraversamento dei centri urbani. Si dovrà descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei PRP. Fondamentale sarà, altresì, legare i nuovi scenari infrastrutturali di sviluppo dei porti alle funzioni che negli stessi dovranno essere svolte facendo in modo di definire preliminarmente, con l'intesa con gli Enti territoriali, temi ad oggi aperti come quelli della individuazione dell'assetto definitivo del sistema di traghettamento dei mezzi pesanti, delle porzioni di water front che possono essere dismesse dall'uso portuale, dell'acquisizione al demanio marittimo delle aree urbane retroportuali asservite funzionalmente ai porti, del potenziamento del raccordo con il sistema stradale primario.
- Le richiamate Linee Guida, adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione del PRdSP, raccomandano la preventiva redazione, da parte della AdSP, di uno specifico Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) per la successiva redazione dell'atto di pianificazione (PRdSP).
- Detto DIP costituisce uno strumento a valenza plurima, in quanto espleta la sua funzione su quattro distinti piani:
 - definisce, in linea generale, il complesso degli obiettivi che dovranno essere traggurati dalle scelte strategiche del PRdSP. Trattasi di obiettivi intrinsecamente integrati, in quanto essi discendono da un approccio metodologicamente integrato, nel quale si confrontano:
 - i criteri-guida per la ripartizione delle macro vocazioni all'interno dei porti del sistema;

- le opportunità e i condizionamenti derivanti dall'attuale contesto fisico locale (offerta di trasporto dei distinti porti del sistema; analisi territoriale locale; profili di interazione/separazione tra funzioni portuali e funzioni urbane per ciascuno dei porti del sistema);
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dalla declinazione dei principi di sostenibilità, sia sotto il composito profilo ambientale sia sotto quello energetico;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dallo stato della pianificazione urbana e territoriale locale;
- può definire un modello di gestione “ad hoc” sia del processo di redazione e che della successiva implementazione del PRdSP (modello di governance della pianificazione portuale).
- definisce parte dei contenuti del rapporto ambientale preliminare, funzionale all'espletamento della prima fase del procedimento di VAS;
- costituisce strumento a supporto del raggiungimento di pre-intese con le Amministrazioni Comunali interessate, in quanto consente di confrontarsi preliminarmente sugli obiettivi di PRdSP, al fine di una loro preventiva condivisione.

RITENUTO CHE

- Il primo passo di questo percorso sia la sottoscrizione con tutti i Comuni le cui aree rientrano nella circoscrizione di competenza dei porti amministrati dall'AdSP dello Stretto di un documento di indirizzo che conterrà gli elementi da porre alla base della redazione del DIP al fine di assicurare il raggiungimento dell'intesa necessaria per porre in coerenza le previsioni del nuovo PRdSP con le singole pianificazioni urbanistiche comunali.

EVIDENZIATO CHE

- In uno scenario istituzionale così complesso, il PRdSP deve strutturarsi in modo da poter assumere una dimensione condivisa; in qualche modo, deve anticipare fattivamente le intese, le verifiche di coerenza con i piani territoriali e i programmi infrastrutturali esistenti o in corso di definizione.
- Il DIP, in definitiva, ha il ruolo di definire preliminarmente obiettivi integrati (tecnici ed ambientali), anticipando così i nodi critici della fattibilità amministrativa, tecnica, urbanistica ed ambientale, per pervenire a condivise politiche del territorio e ad una procedura di approvazione del piano che effettivamente coordini la valutazione tecnica ed ambientale del piano medesimo.
- In generale, la procedura di preliminare condivisione degli obiettivi da dettagliare nel DIP è comunque da considerarsi necessaria per assicurare un rapporto collaborativo e di cooperazione tra tutti gli Enti, sia in sede di formazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, sia in fase di attuazione degli interventi di interesse comune. L'intesa, infatti, oltre che riferirsi alla strategia generale di sviluppo del singolo porto nei suoi rapporti con la città e con il territorio, deve riguardare specificatamente la perimetrazione dell'ambito, l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con particolare riferimento alle aree ricadenti nell'ambito di interazione porto-città, ai corridoi e alle fasce costiere di interconnessione ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle maggiori opere di urbanizzazione e a quelle di sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.
- Il punto di equilibrio tra le differenti esigenze dei porti e delle città si cristallizza, pertanto, con il perfezionamento di dette intese i cui indirizzi preliminari è bene che siano fissati sin dalla prime fasi di redazione del progetto di PRdSP.

PRESO ATTO

- che con riferimento al Porto di Reggio Calabria il Piano Operativo Triennale 2020/2022 dell'AdSP dello Stretto definisce così di seguito gli obiettivi da perseguire nella strategia di sviluppo (*rif. paragrafo "Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine"*):
 - ✓ Completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto. La scelta operata alcuni anni fa sul versante di Messina, poi trasfusa nelle previsioni del Piano Regolatore Portuale da poco approvato, per il trasferimento del traffico di traghettamento di auto e mezzi pesanti dal Porto Storico e dalla Rada S.Francesco al nuovo Porto di Tremestieri ha alterato quello che era lo schema dei collegamenti che si era consolidato negli anni tra i porti di Messina e di Villa San Giovanni e che seguiva la tratta di minor distanza tra le coste. Questa soluzione comporterà, a regime, l'eliminazione dei problemi generati dall'attraversamento del centro abitato di Messina da parte dei mezzi pesanti. Dal lato calabrese è stata avviata analoga iniziativa, con la previsione dello spostamento delle attività di traghettamento dal Porto di Villa San Giovanni ad un nuovo porto da realizzare a sud della città in località "Acciarello" e "Bolano". Su iniziativa del Consiglio Comunale di Villa San Giovanni (delibera consiliare n. 38 del 10/11/2008) venne individuata dal Commissario delegato, Prefetto di Reggio Calabria, una soluzione alternativa agli attuali scali che prevede la realizzazione di tre nuovi approdi a sud per il traghettamento e di una bretella di collegamento e della connessa viabilità tra i polmoni di stoccaggio a monte e le nuove strutture portuali. Su detto spostamento risulta essere stato ottenuto l'assenso anche della Città Metropolitana di Reggio Calabria (prot. n. 98838 del 07.08.2018) e della Regione Calabria.

Dalle informazioni che è stato possibile acquisire per sostenere tale iniziativa è stato elaborato uno studio di fattibilità a cura del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. di Sicilia e Calabria a cui, però, non è seguita più alcuna azione successiva anche in termini di individuazione dei finanziamenti necessari. Occorre, nell'ambito del Piano Regolatore di Sistema Portuale, che tale proposta venga attentamente rivalutata al fine di individuare la scelta definitiva che dovrà ovviamente tenere in debito conto i necessari collegamenti del nuovo porto con il sistema stradale nazionale assicurando idonei spazi, sia a terra che in banchina, per una gestione efficace delle attività di pre e post imbarco e per la sosta non solo delle navi in linea ma anche di quelle a disposizione dei vettori per la turnazione operativa e per l'integrazione nei momenti di picco. La scelta dell'individuazione del nuovo porto di interfaccia di quello di Tremestieri in una zona a sud del Comune di Villa San Giovanni, operata dagli Enti Locali e Territoriali calabresi al momento ancora con atti di indirizzo e senza approvazioni formali di strumenti di programmazione vincolanti, è stata confermata dal Comune di Villa San Giovanni, dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria e dalla Regione Calabria anche durante le fasi di raccolta delle informazioni per la predisposizione del presente POT e pertanto si può ritenere come un indirizzo vincolante per l'AdSP dello Stretto. In ragione di ciò, nelle more della definizione delle procedure per l'esatta individuazione del nuovo porto, non sarà consentito l'avvio o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata.

- ✓ Rifunzionalizzazione del Porto di Reggio Calabria. Il Comune di Reggio Calabria ha di recente comunicato di aver attivato delle iniziative per dare

concreta attuazione al completamento della riqualificazione del lungomare cittadino sino al porto con la realizzazione del Museo del Mare progettato dall'Arch. Zaha Hadid. Questo tipo di scelta condiziona in maniera irreversibile il destino del porto sia perché parte dell'intervento interesserà ampie parti delle aree demaniali portuali alle spalle della diga foranea ma soprattutto perché l'obiettivo complessivo di una riqualificazione urbana che coinvolge anche il porto non potrà che indirizzare anche le altre funzioni portuali che sarà possibile svolgere. Si ritiene che, pertanto, nel porto in quella prospettiva sarebbe difficile consentire lo svolgimento di operazioni portuali per il carico/scarico di materiali alla rinfusa e/o in colli nonché il traghettamento dei mezzi pesanti. Sicuramente nulla osterebbe invece a conservare e possibilmente potenziare le funzioni per il traghettamento passeggeri senza auto e le funzioni diportistiche e crocieristiche. Il Piano Regolatore di Sistema Portuale dovrà definire esattamente l'integrazione delle attività portuali con la realizzazione del Museo del Mare di cui si è detto stabilendo altresì se sarà possibile svolgere le funzioni commerciali che verranno estromesse dal porto in un altro ambito quale per esempio il porto di Saline Joniche che potrebbe rientrare nella circoscrizione della AdSP dello Stretto anche al fine di riqualificarlo e renderlo operativo.

- che con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale di Reggio Calabria n. 39 del 26.05.2016, è stata prevista la realizzazione di una Rete portuale di interesse provinciale da connettere ad itinerari più ampi di rilevanza mediterranea. Gli strumenti urbanistici comunali e i piani di settore si uniformano ai contenuti del Progetto 'Rete portuale

locale' (Azioni Strategiche 8 e 9 dell'Obiettivo Prioritario 3) di cui alla Tavola O.P.3.1. del Quadro Strategico. La Città di Reggio Calabria, con il suo Porto, è tra i comuni indicati nel Progetto "Rete portuale locale", che in sede di adeguamento dei propri strumenti urbanistici generali, deve attuare le seguenti direttive:

- a) Incrementare la qualità urbana in prossimità delle aree portuali, in termini di dotazione di verde, servizi e attrezzature di uso collettivo.
 - b) Prevedere interventi di salvaguardia delle aree libere adiacenti alle aree portuali al fine di tutelare i lembi di aree costiere e migliorare la qualità ambientale.
 - c) Prevedere soluzioni per il miglioramento dell'accessibilità alle aree portuali ed il raccordo con le direttrici primarie;
 - d) Individuare aree limitrofe alle aree portuali per la realizzazione di 'porti a secco';
 - e) Ampliamento di aree per diporto, ospitate in porti di grandi dimensioni a prevalente destinazione commerciale, per le quali individuare nuovi servizi e attrezzature adatti a sviluppare l'offerta di servizi al turismo.
-
- che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 63 del 16.10.2017, individua lo scenario di progetto a medio e lungo termine ovvero l'assetto futuro che la Città dovrebbe assumere per superare le criticità attuali legate alla congestione e le ipotesi di sviluppo come la realizzazione di un Centro di distribuzione urbana; miglioramento interconnessione con la rete infrastrutturale viaria e ferroviaria, in particolare in funzione dei passeggeri in transito da e per il Porto di Messina e le Eolie; intermodalità collegamenti Navali – viabilità urbana – viabilità extraurbana – stazioni ferroviarie di Santa Caterina e Reggio Calabria Lido, al fine di integrare il Porto di Reggio

Calabria nel sistema di mobilità e di trasporto pubblico locale-interregionale-nazionale (treni – aeroporto – MMS);

- che il Piano Strutturale Comunale, adottato con D.C.C. n. 1 dell'11.01.2019, definisce i seguenti obiettivi da perseguire nella strategia di sviluppo:
 - ✓ creazione del Sistema Portuale Urbano: riqualificazione urbanistica ed ambientale delle aree di interfaccia Città-porto, con opere ed infrastrutture di connessione con il centro storico ed i principali nodi del sistema di trasporto urbano, e porta di accesso alla città dal mare, e funzioni di servizio ai passeggeri in transito ed ai turisti,
 - ✓ rifunzionalizzazione del porto anche dal lato terra in sinergia con i progetti del Waterfront;
- che il Piano Comunale Spiaggia, approvato dalla Provincia di Reggio Calabria con Decreto Dirigenziale n. 7 del 30/11/2009 e la variante generale al medesimo PCS (D.G.C. n. 211 dell'11.11.2019) in corso di approvazione, prevedono:
 - aumento della capacità ed operatività degli spazi portuali dedicati alla nautica da diporto e delle opere e servizi connessi, in riferimento ad un utilizzo annuale e non stagionale, come nell'attualità;
 - riqualificazione e valorizzazione delle aree e degli impianti destinati al turismo balneare, nelle aree di competenza dell'AdSP, in coerenza con le i criteri e gli obiettivi di qualità e le regole attuative definiti negli strumenti urbanistici comunali;
 - aumento capacità ed operatività spazi portuali dedicati alle attività di pesca, in particolare alla piccola pesca, da considerare anche quale servizio al turismo;
- che il Consiglio comunale di Reggio Calabria con deliberazione n. 2 del 29.03.2017 ha adottato all'unanimità la mozione con cui ha espresso il più assoluto

dissenso alla realizzazione in località Pentimele di accosti da destinare all'attracco per il collegamento marittimo Reggio Calabria-Messina e viceversa per il trasporto su gomma autoveicoli e mezzi pesanti, ritenendo che gli stessi comporterebbero aumenti di traffico non sostenibili per la viabilità della zona, con impatti negativi sulla qualità di vita dei cittadini, nonché per l'incompatibile connotazione turistica impressa dall'Amministrazione al Porto di Reggio Calabria.

VISTA E CONDIVISA

la proposta dell'AdSP dello Stretto di avviare, in coerenza con il POT 2020/2022, gli interventi infrastrutturali e di organizzazione delle differenti funzioni portuali, come sintetizzati nella Tav.E1 allegata, che possono essere eseguiti a PRP vigente;

VISTE

-la Deliberazione del Comitato di Gestione n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

-la Deliberazione della Giunta Comunale n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

Tutto quanto sopra considerato,

fra l'Autorità Portuale di Sistema Portuale dello Stretto, rappresentata dall'Ing. Mario Paolo Mega nella qualità di Presidente e legale rappresentante, ed il Comune di Reggio Calabria, rappresentato dall'Avv. Giuseppe Falcomatà nella qualità di Sindaco e legale rappresentate,

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Articolo 1

Le premesse sono parte integrante della presente intesa.

Articolo 2

Nella redazione del progetto di Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP), per la successiva redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), dovranno essere assunti come prioritari i seguenti indirizzi operativi che sono graficamente anche sintetizzati nella Tav.E2 allegata. Si precisa che l'elaborato grafico è stato elaborato al solo fine di aiutare la esatta comprensione degli obiettivi descrittivi di seguito e che in fase di progettazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dell'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale potranno essere individuate delle soluzioni differenti, sia dal punto tipologico che di dimensionale, ancorchè rispettose degli obiettivi stessi qui fissati.

a) Portualità commerciale

Il traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché il relativo ormeggio, dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni in località “Acciarello” e “Bolano”, in coerenza con il pronunciamento della Città Metropolitana prot. n. 98838 del 07.08.2018. Nelle more della definizione delle procedure per l'esatta individuazione dell'anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l'avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata.

Al fine di eliminare le sovrapposizioni con il traffico crocieristico e dei maxi yacht, il traffico commerciale e di traghettiamento con l'approdo di Tremestieri, all'attualità ubicato presso la “Nuova Banchina di Levante” del Porto di Reggio Calabria, sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord — senza che detta

rilocalizzazione determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni e senza spostamento di traffico dal Porto di Villa San Giovanni.

Il traffico dei mezzi veloci dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri che dovrà essere unica per tutti gli operatori marittimi. Dovrà essere potenziato e migliorato il sistema degli accosti assicurando che i passeggeri giungano in comodità dal punto di sbarco alla stazione e viceversa.

b) Portualità crocieristica, turistica e diportistica

La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguata attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security.

La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina Margottini e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito, ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguatamente attrezzate.

Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all'ormeggio. Dette strutture dovranno essere accessibili anche alla cittadinanza assicurando policies di security di tipo base e consentendo comunque il libero, ancorchè disciplinato e controllato accesso dei pedoni.

Il complesso del cd Mercato Ittico, interamente riqualificato dall'Amministrazione comunale di Reggio Calabria, diventerà funzionale alla rinnovata finalità turistico ricreativa, nonché struttura di supporto alle attività finalizzate alla ricettività turistica.

A tal fine la destinazione mercatale dell'immobile potrà essere integrata da attività di natura turistico-commerciale e di somministrazione, funzionale, pertanto, alla progettualità condivisa di rinnovo e rilancio dell'intera area portuale delineata nel presente accordo. In ragione di ciò si verificherà la possibilità di ricalcolare il canone demaniale attualmente corrisposto dal Comune di Reggio Calabria.

E' prevista la demolizione dei silos del cemento ed il recupero di tutti gli immobili demaniali esistenti tra cui quello della Ex sede della Capitaneria di porto e dell'ex ristorante "Onda marina".

Per gli immobili esistenti, in funzione delle nuove destinazioni degli specchi acquei, dovrà essere analizzata l'utilità di mantenerli nelle posizioni attuali, previa ristrutturazione ed adeguamento sismico ove necessari, ovvero di prevederne la demolizione programmando la nuova edificazione in posizioni differenti.

Tutte le attività diportistiche esistenti all'attualità nel bacino portuale dovranno essere rilocalizzate in una nuova darsena che dovrà essere realizzata nella zona nord della circoscrizione demaniale di competenza dell'AdSP. Si dovrà realizzare altresì un aumento del numero di posti barca disponibili assicurando che una quota di essi venga destinata alle imbarcazioni in transito.

c) Viabilità di accesso e di raccordo

La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Dovranno essere limitate allo stretto indispensabile le aree destinate a parcheggio ed ogni caso solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate.

Per quanto attiene il collegamento alla viabilità cittadina ed extra urbana esso dovrà avvenire attraverso il varco nord del porto limitando le connessioni con la viabilità urbana a sud esclusivamente alle autovetture.

Il collegamento con la rete autostradale dovrà essere adeguato alla tipologia e quantità dei mezzi connessi all'utilizzo della futura Darsena Commerciale assicurando che non vi siano interferenze pericolose con la viabilità comunale. Ove risultasse tecnicamente impossibile l'utilizzazione dell'attuale svincolo autostradale che consente di raggiungere il porto sarà possibile prevederne il suo spostamento unitamente a quello di tutte le bretelle di collegamento alla viabilità cittadina.

d)Interfaccia città-porto

Lungo tutto il confine est del porto dovrà essere realizzata una pista ciclo-pedonale che collegherà con la viabilità comunale a nord ed a sud. Le aree interessate dovranno essere fisicamente distinte dalle aree portuali in maniera da essere a libero accesso salvo i varchi di collegamento che dovranno essere idoneamente presidiati. La conformazione della pista e le strutture di separazione dalle aree portuali operative dovranno essere realizzate con materiali e modalità che consenta la fruizione visiva del bacino portuale assicurando adeguati standard di sicurezza.

In corrispondenza alla Stazione Ferroviaria di Santa Caterina dovrà essere realizzato un collegamento che favorisca l'intermodalità ferrovia-mare.

La porzione di aree demaniali ubicate tra il Molo di Ponente ed il Rione Candeloro dovrà essere messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale per consentire il completamento degli interventi di riqualificazione del lungomare di Reggio Calabria ed in particolare la creazione di un Museo del Mare. Le attività esistenti dei depositi costieri di carburante dovranno essere dismesse mentre quelle cantieristiche dovranno

essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord adiacente alla darsena per il diporto.

Articolo 3

1. L'AdSP dello Stretto provvederà ad avviare le procedure per la predisposizione del DIP sulla scorta degli indirizzi fissati con il seguente documento e di quelli generali e specifici contenuti nel proprio Piano Operativo Triennale 2020/2022, utilizzando gli appositi stanziamenti che saranno resi disponibili nel proprio bilancio. Il DIP costituirà lo strumento per poter avviare, sempre a cura e spese dell'AdSP dello Stretto, il PRdSP.
2. Il Comune di Reggio Calabria si impegna a fornire tutta la documentazione tecnica ed amministrativa relativa a tutti gli strumenti di pianificazione vigenti a livello comunale e tutte le informazioni che saranno ritenute necessarie per la redazione del DIP e del PRdSP. Il Comune si impegna, altresì, a partecipare ai tavoli di lavoro con i tecnici incaricati dall'AdSP dello Stretto per la redazione del DIP e del successivo PRdSP mediante l'Assessore al ramo e funzionari qualificati a rappresentare le posizioni del Comune medesimo.

Articolo 4

1. L'AdSP dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria si impegnano, ciascuno per le proprie competenze, ad attivare un confronto continuo sui temi dell'interazione ed integrazione tra le attività portuali e quelle urbane nonché su tutti i rispettivi atti di pianificazione e strumenti attuativi che verranno attivati successivamente alla sottoscrizione del presente protocollo con la finalità di consentire ad entrambi gli Enti di svolgere al meglio le proprie funzioni istituzionali senza danneggiare o intralciare quelle dell'altra parte.

2. Sino all'approvazione del DIP, ove ritenuto necessario da una delle parti contraenti, potrà essere richiesto l'aggiornamento del presente accordo soprattutto ove si verificassero situazioni tali da rendere non più raggiungibili parte degli obiettivi stabiliti ovvero si ritenesse utile fissarne di nuovi.
3. Le parti potranno addivenire, sia preliminarmente all'avvio della redazione del DIP che in fase di sua approvazione, all'eventuale modifica della delimitazione degli ambiti del demanio marittimo di rispettiva competenza. In tal caso il DIP dovrà contenere la nuova destinazione funzionale delle aree e gli obiettivi condivisi di utilizzazione.

Articolo 5

Il presente accordo ha il solo scopo di facilitare la formazione del DIP di cui in premessa e non costituisce in alcun modo impegno per l'AdSP dello Stretto a realizzare gli interventi qui descritti salvo che per la fase di programmazione strategica e pianificazione urbanistica.

La fase attuativa degli interventi seguirà le procedure previste per legge e, vista la particolare rilevanza dei lavori oggetto d'intervento, anche mediante l'utilizzo dell'istituto del concorso di progettazione ai sensi dell'art. 154 del Dlgs 50/2016.

Reggio Calabria, li _____

Per il Comune di Reggio Calabria

Il Sindaco – Avv. Giuseppe Falcomatà _____

Per l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il Presidente – Ing. Mario Paolo Mega _____