

progetto  
Ci.Gi.Vi.

E.Ciralli, F.Grimaldi e P.Viola ingegneri

collaborazioni

E.Camporini architetto, G.Migliorino e A.Rigoni ingegneri

dirigente U.T.C.

R.Nicchitta architetto

CITTA' DI TERMINI IMERESE  
PIANO REGOLATORE PORTUALE

**NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE**

gennaio 2003



*[Handwritten signature in blue ink]*

# CITTA' DI TERMINI IMERESE PIANO REGOLATORE PORTUALE

## NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

### CAPO 1. DISPOSIZIONI GENERALI

#### **1. Obiettivi e finalità**

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è a tutt'oggi regolamentato nella Regione Siciliana dall'art. 30 della L.R. 21 del 1985 e la stessa Regione - assessorato Territorio e Ambiente, Direzione Regionale dell'Urbanistica, Gruppo XXVI - con atto del 13 dicembre 2000, protocollo 62411, ha delegato il Comune di Termini Imerese alla formazione del PRP; per completare il quadro delle fonti legislative e normative si segnala l'articolo 5 della L. 28.1.1994 n. 84, "Programmazione e realizzazione delle opere portuali: Piano regolatore portuale" che, pur non vigente nella Regione, non può non rappresentare un riferimento per la formazione del Piano

Questo corpo normativo prevede che il PRP individui l'assetto da perseguire per l'ambito portuale e sia volto a conseguire il miglior uso collettivo dei beni demaniali, ivi compresi gli specchi acquei portuali; esso pertanto costituisce lo strumento attraverso il quale l'Ente che sarà preposto alla gestione del Porto (d'ora in avanti chiamato Ente gestore) potrà provvedere alla programmazione, alle realizzazioni ed al rilascio di autorizzazioni e concessioni nell'ambito proprio del Porto.

Il PRP si integra con il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Termini Imerese allo scopo di assicurare la compatibilità e l'equilibrio fra le funzioni portuali ed urbane, la coerenza delle reti infrastrutturali, le procedure degli interventi di riqualificazione; le presenti norme pertanto disciplinano anche le intese - fra Ente gestore ed Amministrazione Comunale - che si reputano necessarie per la corretta gestione degli aspetti più precisamente urbanistici, ambientali e paesaggistici del Piano.

Inoltre, in considerazione della particolare visibilità dell'area portuale dalle sovrastanti terrazze del centro storico, le presenti norme tengono in

particolare conto l'esigenza che qualsiasi intervento o trasformazione – costruzioni (con particolare riguardo a tetti e coperture), sistemazioni di spazi esterni, attrezzature, arredi, verde, illuminazione, ecc. - sia curato con particolare attenzione e sensibilità agli aspetti ambientali e paesaggistici, e sottoposto ad opportune e scrupolose verifiche rispetto alla visione dall'alto.

## **2. Documenti che costituiscono il PRP**

Il PRP di Termini Imerese è costituito dai seguenti documenti:

- RELAZIONE
- NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
- CARTOGRAFIA DI PIANO composta dalle seguenti tavole:

tavola A	STATO DI FATTO E P.R.G.
tavola B	CONFINI ED AMBITI PORTUALI
tavola C	FUNZIONI PORTUALI
tavola D	INFRASTRUTTURE ED OPERE
tavola E	LINEE GUIDA PROGETTUALI

ed è corredato dai seguenti volumi:

- STUDI PREPARATORI
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

## **3. Ambito del Piano**

L'ambito del PRP, che l'articolo 6 comma 7 della citata L.84/94 definisce "circoscrizione territoriale" e i cui confini sono riportati nelle tavole di progetto, è quello definito dal precedente Piano Regolatore Portuale predisposto dall'A.S.I. nel 1982 e successivamente confermato dai Piani Regolatori Generali del Comune di Termini Imerese del 1985 e del 1996.

## **4. Articolazione del Piano**

Il PRP è articolato in 7 diversi *ambiti omogenei*, che sono chiamati semplicemente "ambiti", all'interno dei quali vengono identificate le *destinazioni d'uso* delle aree e le *funzioni* - principali e secondarie – ivi ammesse;  
gli ambiti previsti sono:

- AMBITO 1 DEL PORTO COMMERCIALE
- AMBITO 2 DELLE CROCIERE
- AMBITO 3 DEL PORTO TURISTICO
- AMBITO 4 DELLA CANTIERISTICA E DELLA PESCA
- AMBITO 5 DEL NUOVO SPAZIO URBANO
- AMBITO 6 DEL RECUPERO EDILIZIO
- AMBITO 7 DELLA BALNEAZIONE

Hanno una diversa identità, trasversale rispetto agli ambiti, le INFRASTRUTTURE e fra queste, in particolare, le OPERE DI DIFESA

## **5. Flessibilità del Piano**

Costituiscono variante al PRP gli interventi che ne modificano l'impostazione progettuale o le linee generali, ovvero siano incongruenti con i suoi obiettivi, o anche siano tali da renderne irriconoscibile - se eseguiti - l'esito formale e funzionale.

Non costituiscono variante quegli adeguamenti, tecnici o funzionali, di opere esistenti o previste dal Piano, che non ne modificano l'impostazione progettuale o le linee generali, che siano congruenti con i suoi obiettivi, che comunque non ne alterino significativamente - se eseguiti - l'esito formale e funzionale.

Gli adeguamenti tecnici o funzionali del PRP sono adottati con provvedimento formale dell'Ente gestore previa intesa con l'Amministrazione Comunale di Termini Imerese.

In particolare, in relazione alla auspicata flessibilità del Piano, si precisa:

- le linee che individuano i singoli ambiti potranno essere oggetto di modifiche di contenuta entità purché non compromettano l'integrità delle previsioni del Piano e non comportino significative variazioni nelle aree confinanti;
- gli scostamenti rispetto alla disposizione planimetrica del PRP dovranno essere adeguatamente documentati e, se di contenuta entità, saranno considerati semplici adeguamenti tecnici o funzionali del Piano; in ogni caso per le testate dei moli e per la larghezza della imboccatura principale essi non potranno discostarsi in modo evidente dalle posizioni indicate nel PRP;

- l'andamento planimetrico e le caratteristiche delle opere marittime previste dal PRP che concorrono a definire il perimetro "bagnato" del porto (dighe di protezione, imboccature, banchine, marginamenti di piazzali ed aree operative, ecc.) dovranno essere ottimizzati in sede di progettazione, tenendo conto dei requisiti di navigabilità e di sicurezza della navigazione, delle esigenze di protezione dal moto ondoso degli specchi acquei portuali, della funzionalità degli accosti e dei retrostanti piazzali operativi, delle caratteristiche strutturali delle opere;
- la tavola n. 5 *Linee guida progettuali*, ha lo scopo di identificare alcuni obiettivi condivisi - di carattere sia funzionale che formale - e quindi di definire, in rapporto ad esigenze di carattere principalmente urbano e paesaggistico, un possibile *assetto urbanistico finale* dell'area portuale; le indicazioni planivolumetriche contenute nella suddetta tavola hanno pertanto valore esclusivamente di indirizzo;
- tuttavia in tutti i casi in cui, nelle fasi di attuazione del PRP, si intenda discostarsi palesemente dalle suddette indicazioni, l'Ente gestore del Porto sarà tenuto ad elaborare nuove *linee guida progettuali* ed a sottoporle, debitamente aggiornate, alla preventiva approvazione del Consiglio Comunale di Termini Imerese;

## **6. Attuazione del Piano e progetti preliminari**

Il PRP si attua esclusivamente mediante progetti preliminari estesi ad un intero ambito (fa eccezione l'*ambito del recupero edilizio*, in cui il progetto preliminare potrà limitarsi ad abbracciare un "*comparto minimo di intervento*"); il progetto preliminare dovrà approfondire gli aspetti funzionali, strutturali ed infrastrutturali, ambientali e paesaggistici dell'ambito e, ove necessario, essere preceduto dal progetto generale delle opere di difesa e dai progetti di carattere settoriale indicati nelle presenti norme.

I progetti preliminari dovranno tenere conto delle fasi transitorie di realizzazione del porto e saranno approvati dalla Regione o dall'Ente gestore all'uopo delegato, previo assenso dell'Amministrazione Comunale di Termini Imerese per gli aspetti urbanistici, paesaggistici ed ambientali.

Le opere edilizie previste dai progetti preliminari suddetti, una volta approvati, saranno soggette ad autorizzazione, concessione o convenzione secondo le norme vigenti.

## **7. Norme di salvaguardia**

Con la delibera di adozione da parte del Consiglio Comunale di Termini Imerese il Piano Regolatore Portuale entra in regime di salvaguardia; dalla data della suddetta delibera fino alla definitiva approvazione del Piano da parte della Regione, potranno essere realizzate solo quelle opere che siano conformi sia allo strumento vigente che a quello in corso di definitiva approvazione.

## CAPO 2. DISPOSIZIONI SPECIFICHE

### **8. Ambito del porto commerciale**

L'ambito del porto commerciale, contenuto nella cinta doganale e sviluppato nella parte meridionale della struttura portuale, è destinato prevalentemente al traffico di traghetti.

Le tipologie di traffico consentite sono: traghetti solo merci e traghetti misti passeggeri/merci, merci convenzionali in colli e pallettizzate, contenitori, rinfuse secche e liquide non inquinanti; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

#### *8a. Dimensionamento*

superficie complessiva dell'ambito	m <sup>2</sup>	215.300
<i>di cui:</i>		
destinati a piazzali operativi e viabilità	m <sup>2</sup>	177.200
destinati a edilizia e servizi portuali	m <sup>2</sup>	15.500
destinati a verde di rispetto	m <sup>2</sup>	22.600
fondali minimi all'accosto	m	10
lunghezza minima degli accosti	m	175
quota del piano di banchina sul medio mare	m	2

#### *8b. Destinazioni d'uso*

- *funzioni principali:* parcheggio di semirimorchi, di motrici e di mezzi in attesa di imbarco; corselli di accesso ai parcheggi; movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali, rinfuse secche e liquide non inquinanti, contenitori; spazi di manovra in banchina;

- *funzioni secondarie*: viabilità portuale ed eventuale raccordo ferroviario; edilizia destinata esclusivamente ai servizi portuali (uffici per la Direzione ed Amministrazione del porto, Capitaneria, Guardia di Finanza, Dogane, uffici di spedizionieri, eventuali depositi per rinfuse, elisuperficie, bar, punti di ristoro, servizi igienici, ecc.); verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti e passeggeri.

#### 8c. *Parametri ed indici*

nelle aree in cui è consentita la realizzazione di edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti indici:

rapporto di copertura massimo	$m^2/m^2$	0,3
area verde, compresi i parcheggi se semiverdi, minimo	$m^2/m^2$	0,5
area libera impermeabile, massimo	$m^2/m^2$	0,2

#### 8d. *Norme particolari*

nelle aree destinate a edilizia e servizi portuali potranno realizzarsi:

- l'edificio degli uffici di Direzione ed Amministrazione del Porto, con altezza massima di m 16 ed un numero massimo di 4 piani compreso il piano terreno;
- altri eventuali edifici destinati ad uffici, con altezza massima di m 10 ed un numero massimo di 3 piani compreso il piano terreno;
- servizi vari e di ristoro, in edifici di un solo piano;
- depositi per rinfuse, superficie massima  $m^2$  1.000 e altezza massima m 8;
- il varco stradale, che potrà essere protetto da una pensilina ovvero potrà essere costituito da un edificio a cavallo del varco stesso; il progetto di questo edificio dovrà tenere adeguatamente conto della prospettiva da via Amerigo Vespucci, salvaguardandone la trasparenza verso il fondale del porto, nonché delle prospettive dalla strada ASI e dalla grande rotatoria:

nell'area destinata a verde di rispetto della rotatoria non è consentita alcuna edificazione, né la realizzazione di parcheggi, né lo svolgimento di qualsiasi attività; l'area sarà trattata a prato e piantumata con essenze autoctone d'alto fusto;

nelle altre aree destinate a verde è consentita, solo ove indicato sulle tavole di piano, la realizzazione di parcheggi semiverdi per una superficie massima, compresi i corselli di manovra, pari a  $m^2/m^2$  0,7

## 9. *Ambito delle crociere*

L'ambito destinato al traffico crocieristico, di cui il Piano ipotizza un massimo di due accosti, potrà essere sviluppato - qualora se ne verificasse l'opportunità - sul vasto sporgente da realizzare nella parte centrale della struttura portuale, all'interno del grande bacino esistente; qualora non dovesse svilupparsi il traffico crocieristico ipotizzato, gli stessi accosti potranno comunque essere utilizzati - senza necessità di varianti, con solo adeguamento tecnico funzionale del Piano - per il potenziamento del traffico commerciale.

Lo sporgente, in particolar modo se utilizzato esclusivamente a scopi crocieristici e turistici, dovrà essere staccato dalla banchina di riva non meno di m 15, ed essere collegato ad essa con almeno due ponti, così da dividere fra loro il traffico automobilistico da quello ciclo-pedonale ed agevolare il ricambio delle acque e la loro qualità.

### 9a. *Dimensionamento*

superficie complessiva dell'ambito	m <sup>2</sup>	20.500
lunghezza massima dello sporgente	m	500
larghezza massima dello sporgente	m	120
larghezza minima dello sporgente	m	50
fondali minimi all'accosto	m	10
lunghezza minima degli accosti	m	175
quota del piano di banchina dello sporgente	m	2

### 9b. *Destinazioni d'uso*

- *funzioni principali*: edificio polifunzionale destinato a Stazione Marittima ed utilizzabile anche per sale da spettacoli, convegni, esposizioni, auditorium e servizi vari destinati al turismo; parcheggio di bus e taxi al servizio dei crocieristi con relativi corselli di accesso; torre di controllo e servizi tecnici (sommozzatori, piloti, centro meteorologico, ecc.) sulla testa del molo; spazi di manovra in banchina; inoltre, allo scopo di utilizzare lo sporgente e le sue eventuali sovrastrutture non solo per la gestione del traffico crocieristico ma anche a scopi turistici, congressuali ed altro, sotto il livello di banchina dovranno essere realizzati uno o più piani destinati a parcheggio per automobili;

- *funzioni secondarie*: viabilità portuale e percorsi ciclo-pedonali, anche porticati; verde di rispetto e di arredo; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori.



### 9c. Parametri ed indici

sulle aree dell'ambito, tutte collocate sul previsto nuovo sporgente, dovranno essere osservati i seguenti indici:

rapporto di copertura massimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0.2
area verde, minimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2
ingombro massimo in pianta dell'edificio polifunzionale	m <sup>2</sup>	3.000
altezza massima dell'edificio polifunzionale	m	15
ingombro massimo in pianta dell'edificio torre di controllo	m <sup>2</sup>	150
altezza massima dell'eventuale torre di controllo	m	30
altezza massima degli altri edifici	m	7
numero di piani massimo degli altri edifici, compreso il p. terra	n	2

### 10. Ambito del porto turistico

Il porto turistico sarà realizzato nella parte settentrionale del grande bacino esistente, chiudendolo a mezzogiorno con lo sporgente di cui al precedente articolo e proteggendolo con adeguata imboccatura interna alla struttura portuale principale.

Gli ormeggi delle imbarcazioni da diporto si attesteranno su pontili – fissi o galleggianti - studiati e realizzati in modo da rendere flessibile sia la composizione della flottiglia che la configurazione del porto, ed articolati in pontili primari, radicati alle banchine, e in pontili secondari, radicati ai primi.

Il progetto del porto turistico dovrà essere elaborato e realizzato nel rispetto delle "Raccomandazioni Tecniche per la progettazione dei Porti Turistici" emanate nel febbraio 2002 dalla sezione italiana dell'Associazione Internazionale di Navigazione AIPCN-PIANC.

#### 10a. Dimensionamento

superficie complessiva dell'ambito	m <sup>2</sup>	31.000
superficie dello specchio acqueo	m <sup>2</sup>	130.000
lunghezza massima dei pontili (primari e secondari)	m	200
larghezza minima dei pontili primari	m	6
larghezza minima dei pontili secondari	m	3

fondali minimi del bacino m 5

#### 10b. Destinazioni d'uso

- *funzioni principali*: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi, per la ristorazione, ecc; agenzie bancarie, di vendita, affitti, viaggi, ecc; uffici di informazione e di rappresentanza, eccetera; spazi di manovra in banchina;

- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti (bunkeraggio); parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori (oltre al grande parcheggio interrato, da realizzarsi sotto il livello di banchina dello sporgente di cui all'articolo precedente, da dimensionare secondo le citate Raccomandazioni AIPCN-PIANC. in rapporto all'entità dei posti barca).

#### 10c. Parametri ed indici

##### *sulla banchina di riva:*

rapporto di copertura massimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,3
area verde, adeguatamente piantumata, minimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,3
altezza massima degli edifici	m	15
numero di piani massimo, compreso il piano terra	n	3
larghezza libera della banchina	m	15

##### *sullo sporgente:*

rapporto di copertura massimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2
area verde, adeguatamente piantumata, minimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2
altezza massima degli edifici	m	7
numero di piani massimo degli edifici, compreso il piano terra	n	2
larghezza libera della banchina	m	10

### 11. Ambito della cantieristica e della pesca

La cantieristica navale, destinata al naviglio da diporto e da pesca, e l'attività della pesca professionale e sportiva, trovano il proprio ambito nello spazio contenuto fra la banchina Sebastiano Veniero e la strada di viabilità portuale prevista alle spalle della stessa banchina.

Gli ormeggi necessari alle due attività si troveranno nel bacino del porto turistico sulla banchina ad esse riservata; la divisione fra le aree destinate alle due attività, e quindi fra gli ormeggi ad esse riservati, sarà definita

dall'Ente gestore del Porto che potrà modificarla ogni qualvolta sarà necessario in relazione alla evoluzione delle rispettive esigenze.

#### 11a. Dimensionamento

superficie complessiva dell'ambito	m <sup>2</sup>	18.000
lunghezza di banchina riservata	m	450
fondali minimi al piede di banchina	m	5

#### 11b. Destinazioni d'uso

- *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 12 dal ciglio di banchina, e spazi per la movimentazione delle imbarcazioni e del pescato; edifici e spazi all'aperto destinati alle riparazioni e manutenzioni navali e al rimessaggio a secco di imbarcazioni da diporto e da pesca; attrezzature per l'alaggio e il varo di imbarcazioni;

- *funzioni secondarie*: uffici, magazzini, depositi, attrezzerie, ecc., purché strettamente legati alle funzioni principali; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori; spazi all'aperto per invasi e carrelli; verde di arredo.

#### 11c. Parametri ed indici

rapporto di copertura massimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2
area verde, adeguatamente piantumata, minimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,1
altezza massima degli edifici	m	12
numero di piani massimo degli edifici, compreso il p. terra	n	2

### 12. Ambito del nuovo spazio urbano

Alle spalle del porto turistico, fra questo e la nuova strada di PRG, l'ambito di un nuovo spazio urbano rappresenterà la cerniera fra il tessuto esistente e gli ambiti propriamente portuali o comunque affacciati sul mare; esso si svilupperà interamente sul piazzale esistente e di esso manterrà mediamente la quota del piano di campagna.

L'edificazione in questo ambito è soggetta all'approvazione, da parte del Consiglio Comunale, di un progetto preliminare esteso all'intero ambito; il progetto potrà essere predisposto da chiunque ne abbia interesse e realizzato anche per parti ed anche da soggetti terzi.

#### 12a. Dimensionamento

superficie complessiva dell'ambito m<sup>2</sup> 37.000

#### 12b. Destinazioni d'uso

- *funzioni principali*: ricettività alberghiera e para-alberghiera, case ed appartamenti per vacanze; alloggi per gli addetti alle attività che si svolgono in ambito portuale; uffici, agenzie, commercio al minuto, artigianato che non comporti rumori ed emissioni moleste, e simili: sono dunque escluse tutte le attività che producono inquinamenti o molestie di qualunque natura o intensità o che possono indurre traffico inidoneo – per qualità o quantità – alla funzioni suddette.

- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, verde di rispetto e di arredo, parcheggi pubblici e privati, di superficie ed interrati.

#### 12c. Parametri ed indici

rapporto di copertura massimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,3
area verde, compresi i parcheggi se semiverdi, minimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4
area libera impermeabile, massimo	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,3
altezza massima degli edifici	m	10
numero di piani massimo, compreso il piano terreno	n	3
distanza dal ciglio della viabilità portuale	m	6

#### 12d. Norme particolari

i piani terreni degli edifici non potranno essere destinati a residenza ma , se non destinati ad alberghi o pensioni o simili, dovranno essere riservati a pubblici esercizi o ad attività che prevedano l'accesso del pubblico o che siano comunque di pubblico interesse;

nelle aree verdi di rispetto alla rotatoria non è consentita alcuna edificazione, né la realizzazione di parcheggi, né lo svolgimento di qualsiasi attività; le aree saranno trattate a prato e piantumate con essenze autoctone d'alto fusto.

### 13. Ambito del recupero edilizio

Si tratta di un'area, sostanzialmente estranea all'ambito portuale, parzialmente già edificata con strutture in gran parte obsolete, principalmente destinate a magazzini e depositi in gran parte dismessi, posta alle spalle della grande spiaggia che si affaccia verso nord sul mare aperto; parte di

queste strutture presentano qualità architettoniche ed hanno valore storico ed ambientale da conservare con adeguati progetti di recupero edilizio.

#### 13a. Dimensionamento

superficie complessiva dell'ambito m<sup>2</sup> 22.000

#### 13b. Destinazioni d'uso

- *funzioni principali*: servizi turistici e funzioni compatibili (ristorazione, commercio al minuto, uffici, agenzie, artigianato che non comporti rumori ed emissioni moleste, ecc.); sono escluse sia le residenze - con l'eccezione di quelle strettamente al servizio delle predette funzioni - sia quelle attività che producono inquinamenti o molestie di qualunque natura o intensità o che possono indurre traffico inidoneo - per qualità o quantità - alla fruizione turistica.

- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, verde di rispetto e di arredo, parcheggi pubblici e privati di superficie.

#### 13c. Norme particolari

gli interventi, che dovranno essere estesi almeno ad uno dei comparti minimi indicati nelle tavole di piano, devono limitarsi esclusivamente al recupero dei volumi esistenti; eventuali incrementi - fino al massimo del 20% - saranno consentiti

solo per dimostrate esigenze tecniche, igieniche, ambientali; altezze e sagome degli edifici esistenti potranno essere modificate solo dimostrando con apposito studio che, con le modifiche, viene migliorata la qualità ambientale dello spazio urbano.

### 14. Ambito della balneazione

L'ambito, che comprende la lunga spiaggia affacciata a nord su mare aperto, è destinato esclusivamente alla balneazione ed alle relative attrezzature, con una superficie di circa 47.000 m<sup>2</sup> ed uno sviluppo lineare di circa m 530.

Una parte cospicua del litorale, in corrispondenza della radice del molo sopraflutti, ha subito una grave erosione e pertanto occorre predisporre, previa adeguata verifica di fattibilità, un progetto preliminare di ricostruzione della spiaggia.

In tutto l'ambito è consentita la realizzazione di attrezzature di servizio alla balneazione, come spogliatoi e servizi igienici, chioschi per la ristorazione con relativi spazi destinati alla preparazione dei cibi, depositi di sdraio ed ombrelloni, eccetera, purché siano totalmente rimovibili e in materiali leggeri, come legno o acciaio, comunque non lapidei.

I servizi igienici e le cucine dovranno in ogni caso essere allacciati alla fognatura comunale; ogni intervento, ancorché stagionale, dovrà essere autorizzato sia dall'Ente gestore del Porto che dall'Amministrazione Comunale.

Sull'area contenuta fra la struttura del molo sopraflutti e l'ambito destinato alla cantieristica, può essere consentita l'installazione di un parco attrezzato per i giochi d'acqua di dimensioni modeste, tali da non provocare congestione e da non produrre un impatto eccessivo sull'area e sulle infrastrutture.

Il progetto preliminare dell'ambito dovrà prevedere un adeguato numero di parcheggi, considerando eventualmente anche spazi di parcheggio previsti in ambiti adiacenti.

### **15. Infrastrutture ed opere di difesa**

L'esecuzione - anche parziale delle opere di grande infrastrutturazione previste dal Piano (opere di difesa, dragaggi, sporgenti e banchine) non potrà essere ammessa se i relativi progetti non si sono fatti carico degli approfondimenti e delle verifiche sperimentali (relativi sia all'intero impianto portuale ed alle reciproche interazioni tra le diverse opere, sia alle caratteristiche dei singoli interventi) di cui alla Relazione di PRP.

#### *Il molo sopraflutti*

L'accesso di automezzi al molo sopraflutti dovrà essere regolamentato dall'Ente gestore del porto ai fini della sicurezza; alla banchina del molo sopraflutti, fra l'imboccatura del Porto e l'imboccatura interna del Porto Turistico, sarà consentito l'accosto a tutte le imbarcazioni turistiche e di linea - compresi gli aliscafi - destinate al trasporto collettivo di passeggeri.

L'area in banchina destinata alla movimentazione delle persone ed ai relativi servizi è di circa m<sup>2</sup> 9.000; vi è consentita l'installazione di chioschi, biglietterie, arredi (come panche, transenne, cestini portarifiuti, cartelloni per orari e promozioni turistiche), purché totalmente rimovibili e quindi in materiali

leggeri, come legno o acciaio e non lapidei, previa autorizzazione ed approvazione dell'Ente gestore del Porto.

### *Viabilità e varchi*

Il Piano prevede tracciati stradali principali, interni ed esterni alla cinta doganale; sia gli uni che gli altri hanno carattere indicativo e non prescrittivo e possono essere modificati purché ne venga conservata la ratio ed in particolare la funzione di collegamento fra i diversi ambiti, e di servizio alle singole aree funzionali.

Le sezioni stradali sono orientativamente quelle rilevabili dalle tavole di progetto; esse tuttavia potranno essere ridotte od aumentate in funzione di specifiche esigenze.

Il varco di accesso stradale ha una posizione ed una forma che - per la sua valenza urbana ed ambientale – deve essere rispettata e correttamente interpretata in sede di progettazione architettonica.

Il tracciato del raccordo ferroviario è indicativo e potrà essere modificato, insieme alla posizione del relativo varco, in sede di progettazione.

Il Piano prevede infine un terzo varco, facoltativo, riservato agli uffici della Direzione ed Amministrazione del Porto, attraverso il quale potranno transitare solo persone autorizzate; la sua posizione sarà definita in sede di progettazione degli edifici.

## **16. Progetti settoriali**

Oltre al progetto delle grandi infrastrutture, di cui all'articolo che precede, l'Ente gestore del porto dovrà farsi carico di elaborare i seguenti progetti generali di settore.

### *Progetto del verde e tipologie dei parcheggi a raso*

Allo scopo di rendere compatibile la sua presenza in un ambito urbano con forte vocazione turistica, il Porto di Termini Imerese dovrà avere una apprezzabile dotazione di aree verdi comunque, come risulta sommando le prescrizioni minime, non inferiore a 50.000 m<sup>2</sup> pari cioè al 12,5% dell'intero ambito portuale; l'Ente gestore dovrà curarne con particolare attenzione il progetto e la manutenzione.

I parcheggi delle automobili dovranno essere realizzati ovunque possibile con pavimentazioni semiverdi, erbose e filtranti, ombreggiate con piante o pergolati verdi.

#### *Arredi e segnaletica*

Gli elementi di arredo degli spazi - come tettoie, pergolati, pavimentazioni, cordoli, chiusini dei pozzetti, contenitori di rifiuti, corpi illuminanti, cartelli indicatori segnaletica in genere, eventuali panchine o fioriere o altro - dovranno essere oggetto di uno studio preliminare, elaborato a cura dell'Ente gestore del Porto e concordato con l'Amministrazione Comunale, che definisca il catalogo al quale si farà obbligatorio riferimento per tutti gli interventi, anche minori.

Anche la segnaletica portuale, sia interna che esterna agli ambiti portuali, dovrà essere oggetto di uno studio particolare che farà parte di un più ampio progetto di immagine coordinata del Porto di Termini Imerese.

#### *Illuminazione esterna*

L'illuminazione degli spazi all'aperto dovrà essere oggetto di un particolare studio illuminotecnico, elaborato a cura dell'Ente gestore del Porto e concordato con l'Amministrazione Comunale, il cui scopo sarà anche quello di creare un paesaggio notturno non inquinante e di particolare suggestione.

#### *Aspetti sanitari ed ambientali*

Nelle fasi attuative del piano e nella fase gestionale del porto dovrà essere applicata al massimo livello di scrupolo la normativa al momento vigente sulla protezione dell'ambiente.

Ai fini della protezione delle acque dall'inquinamento valga l'assunto che non potranno essere scaricate all'interno dello specchio acqueo protetto acque di alcun genere.

All'interno del sito portuale venga realizzato un impianto di drenaggio reflui rigorosamente separato tra acque bianche e acque nere.

Tutte le acque bianche, meteoriche e di lavaggio delle superfici pavimentate esterne, andranno recapitate direttamente a corpo recettore all'esterno del sito portuale.

Tutte le acque nere, reflui sanitari, reflui di bordo, di sentina, reflui di processo, andranno recapitati in eventuale apposito impianto di trattamento primario (grigliatura) e quindi allontanate, anche a mezzo di stazione di sollevamento, alla fognatura dinamica cittadina.

La raccolta ed il conferimento dei rifiuti solidi portuali deve essere affidato ad apposito servizio che assicuri l'applicazione dei più attuali criteri di gestione



(raccolta differenziata, recapito agli eventuali impianti trattamento, conferimento a discarica).

Ai fini di opportuna economia sull'uso delle acque, gli impianti idraulici di lavaggio delle superfici pavimentate esterne dovranno essere alimentati con acqua salata, a seguito di appresamento all'esterno del porto.

Per i servizi comuni portuali ed ove possibile saranno preferiti i progetti che prevedano l'applicazione di impianti di produzione di energia elettrica con fonti alternative ai combustibili fossili (impianti fotovoltaici o energia eolica, p. es.).

Così saranno preferiti i progetti architettonici che impieghino criteri di bio-ingegneria finalizzata al risparmio energetico e applichino criteri volti all'uso di materiali provenienti dal recupero.

### **17. Norma transitoria**

Durante le molteplici e diverse fasi di attuazione del Piano, allo scopo di assicurare la massima efficacia all'uso delle strutture portuali, l'Ente gestore potrà disporre qualsivoglia eccezione alla destinazione ed utilizzo di aree, piazzali, banchine, accosti, specchi acquei, eccetera, purché vi siano adeguate motivazioni di economicità globale e di sicurezza, e purché non venga in alcun modo compromesso l'esito finale - dal punto di vista funzionale, morfologico, gestionale - previsto dal Piano.

Allo stesso criterio ci si dovrà attenere nel rilascio di eventuali concessioni.

Termini Imerese, gennaio 2003