

Piano Regolatore Portuale di Termini Imerese

Piano Regolatore Portuale

Termini Imerese WATERFRONT

Un nuovo porto con funzioni integrate:

Parco del waterfront, nuovo porto turistico, spazi efficienti per la pesca, area commerciale



Norme Tecniche di attuazione

Presidente dell'AdSP | Dott. **Pasqualino Monti**

Segretario Generale dell'AdSP | Dott. **Luca Lupi**

Direttore tecnico | Ing. **Enrico Petralia**

Area Tecnica AdSP | Pian. Ter. **Cosimo Camarda**

Consulente scientifico Pianificazione territoriale e urbanistica | Prof. Arch. **Maurizio Carta**

Consulente scientifico aspetti infrastrutturali e trasportistici | Prof. Ing. **Tullio Giuffrè**
Collaboratori | Ing. **Andrea Petralia** | Arch. **Federica Sortino**

Consulente scientifico aspetti idraulici e merittimi | Prof. Ing. **Enrico Foti**

Redazione VAS | Dott. **Gualtiero Bellomo** - **VAMIRGEOIND Ambiente e Geofisica s.r.l.**
Collaboratori | **Gruppo IRIDE s.r.l.**

Norme tecniche di attuazione

ai sensi della Legge n. 84/1994 e ss.ii.mm.

Indice

Capo 1 – Disposizioni generali

1. Obiettivi e finalità
2. Documenti che costituiscono il la variante generale al PRP
3. Ambito del Piano e sua validità
4. Flessibilità del Piano
5. Attuazione del Piano e progetti preliminari
6. Densità edilizia e indici edificatori: la perequazione delle cubature
7. Norme di salvaguardia
8. Articolazione del Piano

Capo 2 – Disposizioni specifiche

9. Il sotto-ambito “Area portuale operativa”
 - 9.1 Area portuale commerciale (area A)
 - 9.1.1 Dimensionamento
 - 9.1.2 Destinazioni d’uso
 - 9.1.3 Parametri e indici urbanistici
 - 9.1.4 Norme particolari
 - 9.2 Area portuale industriale – cantieristica minore (Area B)
 - 9.2.1 Dimensionamento
 - 9.2.2 Destinazioni d’uso
 - 9.2.3 Parametri e indici urbanistici
 - 9.2.4 Norme particolari
 - 9.3 Area portuale di servizio ai passeggeri – funzioni miste (Area C)
 - 9.3.1 Dimensionamento
 - 9.3.2 Destinazioni d’uso
 - 9.3.3 Parametri e indici urbanistici
 - 9.3.4 Norme particolari
 - 9.4 Area portuale peschereccia (Area D)
 - 9.4.1 Dimensionamento
 - 9.4.2 Destinazioni d’uso
 - 9.4.3 Parametri e indici urbanistici
 - 9.4.4 Norme particolari
 - 9.5 Area portuale turistica e da diporto (Area E)
 - 9.4.1 Dimensionamento
 - 9.4.2 Destinazioni d’uso
 - 9.4.3 Parametri e indici urbanistici

9.4.4 Norme particolari

10. Il sotto-ambito "Area portuale di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città"
 - 10.1 Area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città (Area F)
 - 10.1.1 Dimensionamento
 - 10.1.2 Destinazioni d'uso
 - 10.1.3 Parametri e indici urbanistici
 - 10.1.4 Norme particolari

11. Progetti di settore
 - 11.1 Progetto delle aree vegetali e dei parcheggi a raso
 - 11.2 Arredi urbano-portuali
 - 11.3 Illuminazione e corpi illuminanti
 - 11.4 Aspetti sanitari e ambientali

12. Norme transitorie

Capo 1 – Disposizioni generali

1. Obiettivi e finalità

La Legge n. 84/1994 ha dato ai piani regolatori dei porti una nuova prospettiva: questi non si pongono più come semplici programmi di opere marittime e infrastrutturali, ma vanno intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione per contribuire allo sviluppo delle economie portuali e territoriali, queste funzioni vengono ulteriormente sottolineate anche rispetto alla redazione del DPSS che definisce le strategie su tutti gli scali portuali.

Il PRP rappresenta quindi l'occasione per ripensare il porto come una componente della più vasta rete infrastrutturale che richiede sempre più aggiornamenti e adeguamenti ai nuovi mezzi nonché alle nuove esigenze del territorio.

Le aree portuali delle città costituiscono un anello di una catena trasportistica continua e complessa, ma sono anche aree di scambio, lavorazione e produzione oltre che sosta per lo scarico e il carico delle merci.

In questa prospettiva il Porto di Termini Imerese non solo intende adeguarsi fisicamente alle nuove esigenze del ciclo trasportistico, con piazzali più ampi e funzionali, bacini più profondi e interconnessioni più efficienti, ma intende costantemente rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni. Da qui la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente, senza per questo proporsi come un sistema chiuso e separato dalla città, ma al contrario immaginando aree quasi ad esclusivo uso urbano a servizio della città.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale intende essere uno strumento complesso con funzioni di "scenario", di "indirizzo" e di "progetto" attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale realizza la strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo del Porto di Termini Imerese, anche attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare in stretta relazione al territorio su cui insiste con una vision che guardi lo scalo portuale come gateway territoriale in grado di compensare e completare il network portuale della Sicilia occidentale.

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono rivolte, inoltre, ad aprire maggiormente il porto alla città "donando" spazi e funzioni.

Già negli ultimi anni le attività promosse all'interno dell'ambito portuale hanno avviato un processo di razionalizzazione delle aree funzionali e alcuni primi adeguamenti tecnici che hanno permesso una migliore efficienza del porto soprattutto rispetto alle funzioni legate alla movimentazione di merci.

Il PRP si prefigge infine l'obiettivo di rendere lo scalo portuale di Termini Imerese strategico rispetto alle attività di movimentazione di merci senza tralasciare le funzioni urbane che in parte saranno ospitate nelle aree portuali, restituendo così alla comunità termitana un "affaccio a mare" da tempo negato.

Al fine di rendere tangibile la visione proposta, è possibile affermare che il Piano si pone i seguenti obiettivi:

- ottimizzare le aree portuali legate all'ambito del porto commerciale con banchine più capacitive in termini di lunghezza di accosto per l'attracco di navi Ro-Ro e maggiore spazi legati alle attività di movimentazione merci;

- rifunzionalizzare le aree sulla banchina Sebastiano Veniero, di cui si prevede un avanzamento, in relazione alle funzioni già individuate come ambito del nuovo spazio urbano e ambito della balneazione;
- rifunzionalizzare le aree sulla banchina Diga Foranea proponendo in parte la localizzazione di funzioni legate alla movimentazione di merci e rinfuse, in parte la localizzazione della cantieristica regolamentando una funzione già in essere;
- ottimizzare le aree legate alla cantieristica e alla pesca al fine di rendere più competitive le attività già in essere con spazi più capacitivi e funzionali, nonché nuovi banchinamenti attrezzati per le funzioni previste;
- realizzare aree con funzioni urbano-portuali in parte attraverso la riconversione di spazi esistenti, in parte prevedendo nuovi banchinamenti e relativi spazi a servizio del diporto e della città.

Per il raggiungimento di tali obiettivi il PRP prevede quindi azioni di dragaggio dei fondali, ottimizzazione delle banchine per gli attracchi delle unità navali e da diporto, riorganizzazione degli spazi funzionali alle attività portuali, realizzazione di nuove funzioni urbano-portuali a servizio della città, nell'ottica di rendere Termini Imerese una città sempre più fluida.

Infine, il PRP assume il ruolo di attivatore di nuovi progetti urbani per le aree limitrofe all'ambito portuale al fine di intervenire per la rigenerazione complessiva del waterfront e del rapporto tra la città e il mare.

2. Documenti che costituiscono il PRP

Il PRP è composto dalle seguenti parti:

1. Relazione Generale;
2. Elaborati analitici del porto di Termini Imerese relativi alle analisi di inquadramento e di valutazione delle problematiche tecniche e ambientali;
3. Elaborati grafici normativi di piano;
4. Norme di attuazione;
5. Relazione trasportistica;
6. Relazione idraulico-marittima;
7. Valutazione Ambientale Strategica.

Gli "Elaborati grafici analitici e normativi" sono composti dalle seguenti tavole:

- Tav.1. La nuova carta tecnica dell'area portuale
- Tav. 2. Limite giurisdizionale dell'Autorità Portuale
- Tav. 3. Il porto di Termini Imerese nell'armatura infrastrutturale del mediterraneo: localizzazione geografica e funzionale
- Tav. 4. Il Porto di Termini Imerese nel sistema regionale dei trasporti, dei servizi e della produzione
- Tav. 5. Le relazioni di area vasta: rapporti con l'area metropolitana e i sistemi culturali, ambientali, paesaggistici e produttivi
- Tav. 6.a La struttura della mobilità: l'accessibilità al Porto ed il collegamento con la rete stradale/autostradale/ferroviaria a livello sovralocale
- Tav. 6.b La struttura della mobilità: l'accessibilità al Porto ed il collegamento con la rete stradale/autostradale/ferroviaria a livello locale

- Tav. 7. Sintesi storica dell'evoluzione del porto
- Tav. 8. Le relazioni con la struttura urbana e le relazioni città-porto
- Tav. 9.a Relazioni con gli strumenti urbanistici vigenti - PRG
- Tav. 9.b Quadro vincolistico - PRG
- Tav. 9.c Quadro vincolistico ed emergenze urbane- PRG
- Tav. 10.a Le funzioni attuali: caratteristiche funzionali e strutturali delle opere esterne, delle banchine e dei piazzali attrezzati
- Tav. 10.b Le funzioni attuali - fotopiano
- Tav. 11 Localizzazione e dimensione delle attività portuali e delle aree in concessione
- Tav. 12.a Zonizzazione della domanda di mobilità e grafo di simulazione della rete stradale
- Tav. 12.b Zonizzazione della domanda di mobilità e grafo di simulazione della rete stradale - Scenario di progetto
- Tav. 13 Analisi del PRP vigente e stato di attuazione
- Tav. 14 Layout portuale - Macrozonizzazione DPSS
- Tav. 15 Definizione dell'ambito del PRP e dei sotto-ambiti
- Tav. 16 Definizione delle aree funzionali
- Tav. 17 Layout generale e sub-aree funzionali
- Tav. 18 La struttura della mobilità: l'accessibilità al porto e il collegamento con la rete stradale/autostradale/ ferroviaria a livello sovralocale - Scenario di progetto
- Tav. 19 La struttura della mobilità: l'accessibilità al porto e il collegamento con la rete stradale/autostradale/ ferroviaria a livello locale - Scenario di progetto
- Tav. 20 Progetto delle aree funzionali, layout planimetrico delle aree e dei servizi portuali, dell'edilizia demaniale, commerciale e turistico-ricreativa e soluzioni per il waterfront cittadino
- Tav. 21 Interazione città-porto: aree d'interfaccia urbano-portuale e aree urbane che interagiscono con le funzioni portuali
- Tav. 22 Interventi per l'attuazione del PRP: edifici da conservare o demolire, nuove costruzioni e opere marittime

3. Ambito del Piano e sua validità

In base alla legge n. 84 del 28.1.1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" e ss.mm.ii. il porto di Termini Imerese è stato inserito tra le sedi di Autorità Portuale. L'ambito di Piano su cui le presenti norme disciplinano l'uso del suolo, 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, 1996 e del 2003.

I limiti della giurisdizione dell'Autorità Portuale sono riportati sulle Tavole del Piano.

L'ambito e l'assetto complessivo del Porto di Termini Imerese, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate (comma 1 ter, art. 5, L. 84/1994).

4. Flessibilità del Piano

Il PRP è, così come definito dall'art.5 comma 2-ter, un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.

Il PRP è assimilato ad un piano di tipo strutturale, strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile entro un "dominio di ammissibilità" definito dall'assetto plano-altimetrico, dalle destinazioni d'uso delle aree e sub-aree, dalle griglie di riferimento.

Il PRP del Porto di Termini Imerese definisce le funzioni "primarie", "secondarie" e "compatibili" delle diverse aree funzionali, un indice di edificabilità territoriale per edilizia idonea ad ospitare "famiglie di funzioni", tra loro diverse, che presentino tuttavia analoghi "carichi" urbanistici e ambientali.

Poiché il PRP è contemporaneamente un piano "funzionale" per le attività portuali e "strutturale" per le interazioni urbane, le presenti Norme Tecniche di Attuazione hanno sia un carattere "prescrittivo" per le componenti funzionali che un carattere di "indirizzo" per quelle relative alla configurazione plano-volumetrica e per le aree di interfaccia città-porto. Le Norme Tecniche di Attuazione indicano le finalità degli ambiti del Piano ed i criteri cui gli interventi dovranno essere uniformati. Alla luce della necessaria flessibilità che un Piano di questa natura deve avere, ad esso potranno essere apportate, attraverso varianti localizzate e comunque nel rispetto della normativa vigente, modifiche di differente natura in funzione dell'entità e dell'importanza delle stesse.

In particolare, costituiscono Variante al PRP gli interventi che si configurano come sostanziale modifica delle opere foranee o delle banchine, che modifichino la delimitazione dell'ambito portuale e la delimitazione dei sotto-ambiti o che modifichino l'indice di edificabilità medio dei sotto-ambiti. La Variante del PRP viene promossa dal Presidente dell'AdSP e proposta al Comitato di gestione ed approvata secondo norma di legge.

Non costituiscono sostanziali modifiche delle opere foranee o delle banchine quelle che non incidono sulle scelte e gli indirizzi di piano, costituendo semplici adeguamenti tecnico-funzionali come specificato dalla Legge n. 84/1994 dall'art.5 comma 5.

Per le modifiche che non costituiscano Variante, esse verranno apportate dall'Autorità Portuale con provvedimenti adottati dal Comitato di gestione dell'AdSP.

In relazione all'"ipotesi progettuale", le cui indicazioni planivolumetriche sono contenute nella Tavola 21, questa propone un possibile assetto morfologico e funzionale degli ambiti e non ha valore di coerenza ma di indirizzo. Sarà carico dell'Autorità Portuale verificare che, ogni qual volta un intervento edilizio o infrastrutturale si discosti dall'assetto planivolumetrico del Piano, queste variazioni siano compatibili con gli obiettivi generali condivisi e posti alla base del PRP approvato.

5. Attuazione del Piano e progetti preliminari

Il PRP si attua di norma attraverso la progettazione degli interventi coerenti con le norme di attuazione e le prescrizioni esecutive, viene inoltre proposta una attuazione per fasi temporali al fine di coordinare la progettazione e la realizzazione delle opere portuali in un'ottica di efficienza e miglioramento dell'infrastruttura portuale e delle aree legate alla fruizione del mare. Al fine di attuare le diverse fasi il PRP prevede la possibilità di utilizzare lo strumento dei concorsi di idee e/o progettazione, come occasione di arricchimento progettuale.

Le fasi di attuazione che il Piano propone sono le seguenti:

Fase 1 (breve termine) – sistemazione a verde, percorsi ciclo-pedonali, nuova viabilità e parcheggio nell'area a nord, sistemazione e infrastrutturazione dei piazzali e della viabilità dell'area operativa-commerciale, sistemazione piazzali, viabilità e

avanzamento ciglio banchina dell'area cantieristica, realizzazione nuova darsena turistica e rettifica banchina, sistemazione a verde, percorsi ciclo-pedonali e nuova viabilità (molo di sottoflutto);

Fase 2 (medio termine) – sistemazione a verde, percorsi ciclo-pedonali e nuova edilizia con funzioni urbane nell'area a nord, nuovi edifici per servizi urbano-portuali e sede AdSP nell'area centrale e realizzazione nuovi edifici area cantieristica, edifici a servizio della nautica da diporto e servizi della pesca molo di sottoflutto;

Fase 3 (lungo termine) – avanzamento banchina, nuova darsena e specchi acquei, sistemazione a verde, percorsi ciclo-pedonali e nuova edilizia con funzioni urbane area nord, nuovo porto turistico a sud dell'attuale molo di sottoflutto.

6. Densità edilizia e indici edificatori: la perequazione delle cubature

La necessità di nuova cubatura è dettata dall'esigenza di realizzare nuovi edifici a servizio delle funzioni portuali, più efficienti rispetto alle mutate esigenze di un porto moderno in una città come Termini Imerese e di maggiore qualità formale in relazione alla collocazione del Porto in stretta relazione con la città storica e il tessuto consolidato, nonché rispetto alla *vision* che il Documento di Programmazione Strategica di sistema si è data.

A tale fine, per compensare parzialmente il carico urbanistico dell'area, il nuovo Piano Regolatore Portuale prevede la demolizione di alcuni fabbricati esistenti per un totale di 11.340,45 mc, composti sia da edifici di cui si prescrive la demolizione che da edifici di cui è consentita la demolizione, così come indicato nella Tav. 23.

Le cubature di cui si prevede la demolizione, nell'ambito della razionalizzazione e qualificazione degli spazi, verranno utilizzate come "crediti edilizi" per la cubatura di progetto che dovrà essere realizzata per contenere le nuove funzioni portuali, per realizzare i nuovi terminal, con l'indispensabile qualità e la necessaria configurazione architettonica, e per accogliere le nuove funzioni urbane compatibili.

Questa procedura perequativa consente al PRP di ridurre la nuova densità edilizia totale dell'area portuale.

Le nuove cubature saranno destinate prevalentemente a funzioni urbano-portuali nell'ottica di dotare lo scalo portuale oltre che di una efficiente dotazione di strutture a supporto del porto operativo, di una copiosa dotazione di servizi per la relazione della città con il mare.

Tab.1 – Comparazione delle cubature

Sotto-ambito	Superficie territoriale esistente (mq)	Cubatura esistente (mc)	Indice di fabbricabilità esistente (mc/mq)	Demolizioni previste o potenziali (mc)	Superficie territoriale di progetto (mq)	Cubatura massima di progetto (mc)	Indice di fabbricabilità di progetto (mc/mq)
Area portuale operativa	244771	5086,48	0,02	3984,08	269789	153344,8	0,56
Area portuale di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città	124424	46035,85	0,37	7356,37	140962	57324,32	0,40
	369195	51122,33	0,20	11340,45	414030	210669,12	0,50

Tab. 6 | Comparazione cubature dei relativi sotto-ambiti portuali

7. Norme di salvaguardia

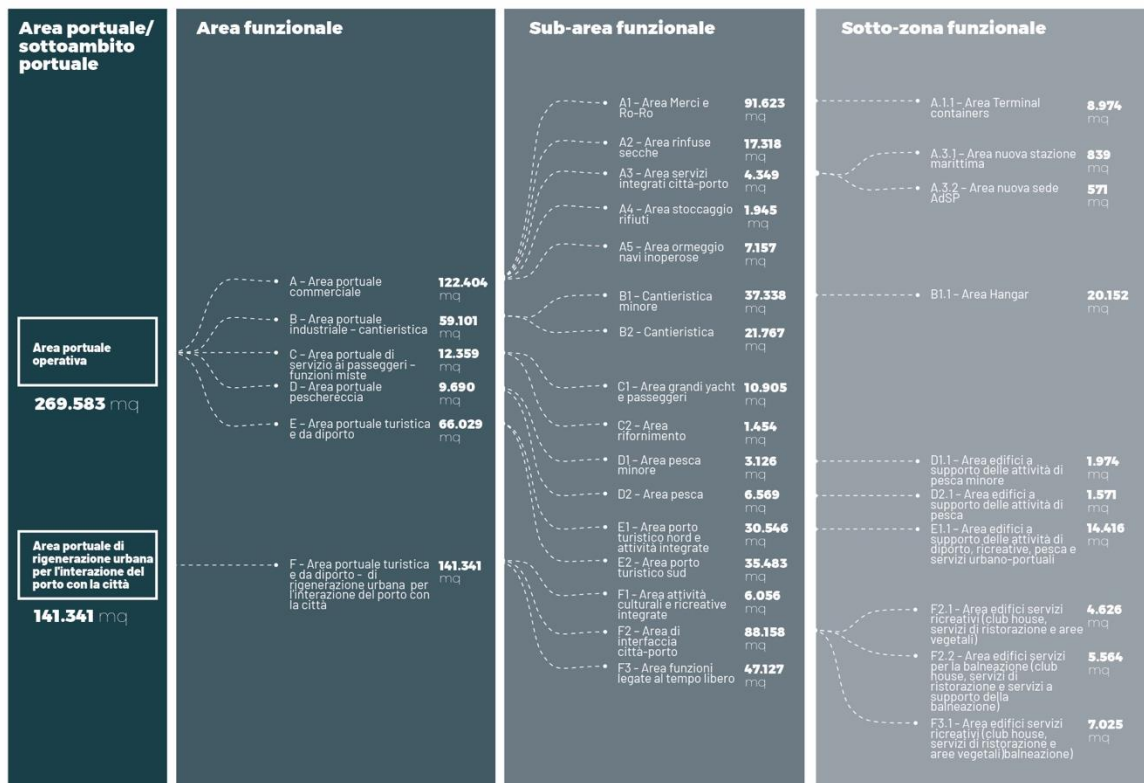
Con la delibera di adozione da parte del Comitato di gestione dell'AdSP il Piano Regolatore Portuale entra in regime di salvaguardia. Dalla data della suddetta delibera fino alla definitiva approvazione del Piano, potranno essere realizzate solo quelle opere che siano conformi sia allo strumento vigente che a quello in corso di definitiva approvazione.

8. Articolazione del Piano

L'Ambito del Piano è definito dai limiti giurisdizionali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. L'ambito si distingue in due sotto-ambiti portuali: quello definito "Area Portuale Operativa" e quello definito "Area portuale di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città". Ciascun sotto-ambito è poi a sua volta rispettivamente suddiviso in Aree e Sub-aree funzionali. Nella fattispecie il PRP di Termini Imerese è articolato in 6 diverse Aree funzionali, all'interno delle quali vengono identificate le destinazioni d'uso delle singole sub-aree e le funzioni principali, secondarie e compatibili. Gli Ambiti e le Aree funzionali sono articolati come indicato nella seguente tabella:

Nelle Aree e Sub-Aree il PRP definisce anche le interconnessioni infrastrutturali e gli innesti ed affacci urbani i quali devono essere intesi in modo flessibile in funzione

dell'operatività del porto.



Le nuove interconnessioni infrastrutturali definite dal PRP sono riportate nelle Tavole 18 e 19 e consentono il miglioramento della funzionalità della distribuzione dei flussi viari interni e la loro connessione con la viabilità urbana. Il PRP fornisce proposte in merito alle aree esterne alla giurisdizione portuale, al Comune di Termini Imerese per l'ottimizzazione della viabilità a servizio del Porto, la cui eventuale mancata realizzazione non pregiudica in alcun modo l'attuazione del nuovo PRP poiché le proposte mirano semplicemente all'ottimizzazione della viabilità esistente. Le Sub-aree funzionali sono a loro volta articolate in aree e attività specifiche identificate attraverso l'individuazione di Sotto-zone le quali vengono riportate nella Tavola 17 del PRP e nella Tavola 20 come indicazioni relative all'organizzazione funzionale del porto. La loro delimitazione costituisce prescrizione in quanto univocamente legate all'impostazione generale del PRP. I perimetri d'impronta degli edifici indicati nella Tavola 20 sono indicativi, in quanto, nel rispetto delle funzioni previste e delle cubature assegnate, gli stessi potranno variare a seconda della definizione progettuale.

L'articolazione delle funzioni operative delle Sotto-zone indicata dal PRP è la seguente:

- A – Area portuale commerciale
- A1 – Area Merci e Ro-Ro

- A.1.1 – Area edifici Terminal containers
- A2 – Area rinfuse secche
- A3 – Area servizi integrati città-porto
 - A.3.1 – Area nuova stazione marittima
 - A.3.2 – Area nuova sede AdSP
- A4 – Area stoccaggio rifiuti
- A5 – Area ormeggio navi inoperose
- B – Area portuale industriale – cantieristica**
 - B1 – Cantieristica minore
 - B1.1 – Area Hangar
 - B2 – Cantieristica
- C – Area portuale di servizio ai passeggeri – funzioni miste**
 - C1 – Area grandi yacht e passeggeri
 - C2 – Area rifornimento
- D – Area portuale peschereccia**
 - D1 – Area pesca minore
 - D1.1 – Area edifici a supporto delle attività di pesca minore
 - D2 – Area pesca
 - D2.1 – Area edifici a supporto delle attività di pesca
- E – Area portuale turistica e da diporto**
 - E1 – Area porto turistico nord e attività integrate
 - E1.1 – Area edifici a supporto delle attività di diporto, ricreative, pesca e servizi urbano-portuali
 - E2 – Area porto turistico sud
- F – Area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città**
 - F1 – Area attività culturali e ricreative integrate
 - F2 – Area di interfaccia città-porto (ristorazione, club, attività ricreative e culturali)
 - F2.1 – Servizi ricreativi (club house, servizi di ristorazione e aree vegetali)
 - F2.2 – Servizi per la balneazione (club house, servizi di ristorazione e servizi a supporto della balneazione)
 - F3 – Area funzioni legate al tempo libero (ristorazione, club, ricreative, sport e specchi acquei)

Capo 2 – Disposizioni specifiche

9. Il sotto-ambito “Area portuale operativa”

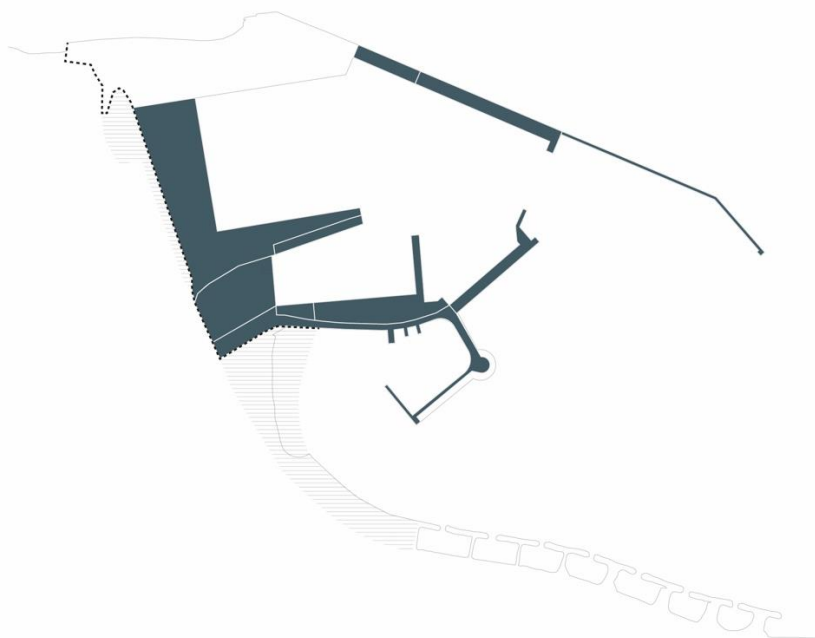
Consiste nell’area più funzionale all’economia ed all’efficienza delle attività portuali commerciali e industriali, e comprende le interconnessioni infrastrutturali di collegamento con l’entroterra contenute nell’ambito portuale (art. 5 comma 1 della Legge n.84/1994 ss.ii.mm.).

La superficie complessiva del sotto-ambito è di **269.583 mq** (compresi i nuovi banchinamenti).

Il sotto-ambito “Area portuale operativa” è suddiviso in cinque aree distinte sulla base delle previsioni dell’art.4 comma 3 della Legge n. 84/1994 ss.ii.mm: l’area funzionale “Area Portuale Commerciale” (Area A), l’area funzionale “Area portuale industriale – cantieristica minore” (Area B), l’area funzionale “Area portuale di servizio ai passeggeri –

funzioni miste" (Area C), l'area funzionale "Area portuale peschereccia" (Area D) e infine, l'area funzionale "Area portuale turistica e da diporto" (Area E).

L'indice di edificabilità territoriale del sotto-ambito "Area portuale operativa" è di **0,56 mc/mq.**



9.1 Area portuale commerciale (area A)

L'area del porto commerciale, contenuto entro la cinta doganale nella parte centrale e settentrionale della struttura portuale è destinato prevalentemente al traffico e allo stoccaggio delle merci e ad attività passeggeri e RO-RO. L'ambito è articolato in cinque sub-aree funzionali: **Sub-Area A1 - Area merci e Ro-Ro; Sub-Area A2 - Area rinfuse secce; Sub-Area A3 - Area commerciale e servizi integrati città-porto; Sub-Area A4 - Area stoccaggio rifiuti; Sub-Area A5 - Area ormeggio navi inopere.**

La Sub-area A1 si estende dalla banchina Sebastiano Veniero comprendendo, procedendo verso sud, la quasi totalità della banchina di Riva. In quest'area è prevista un'ampia area destinata Terminal containers con piccole strutture, anche di carattere temporaneo, a supporto delle operazioni di carico e scarico merci. Le tipologie di traffico consentite sono: traghetti solo merci e traghetti misti passeggeri/merci, merci convenzionali in colli e pallettizzate, contenitori; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

La Sub-area A2 comprende le aree a nord del molo trapezoidale e copre l'intera estensione della banchina a nord del molo. In quest'area saranno accolti i piazzali per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci secce pulvirulente, non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

La Sub-area A3 comprende le aree più a contatto con le funzioni urbane, localizzandosi proprio nel nodo di accesso principale dell'area portuale commerciale, in questa sub-area è prevista l'edificazione di due edifici principali

interni all'intero ambito portuale, una nuova stazione marittima a servizio dei passeggeri e una nuova sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Queste funzioni saranno in parte aperte alla fruizione pubblica da parte di utenti urbani.

È previsto, inoltre, un varco su viale Targa Florio in corrispondenza della futura rotonda per il collegamento con la Circonvallazione del traffico pesante in entrata ed in uscita dal Porto.

La Sub-area A4, localizzata nell'estrema parte a mare del molo trapezoidale, ospita la funzione di stoccaggio e smaltimento parziale dei rifiuti prodotti nell'intero ambito portuale, per questa sub-area si prevede l'accesso dalla viabilità servente l'area peschereccia, posta a sud del Molo Trapezoidale.

La Sub-area A5 comprende l'ultimo tratto della diga foranea e sarà destinata all'ormeggio delle navi inopere e ad altri usi temporanei a servizio delle funzioni portuali.

Dimensionamento

a) superficie complessiva dell'Area A: 122.404 mq (A1 91.623 mq; A2 17.318 mq; A3 4.349 mq; A4 1.945 mq; A5 7.157 mq), di cui:

- destinati a piazzali operativi e viabilità: 110.550 mq
- destinati a edilizia e servizi portuali: 2.564 mq
- destinati a Terminal ed edifici a servizio del traffico Ro-Ro: 1.850 mq
- Sub-zona A1.1: 8.974 mq
- Sub-zona A3.1: 839 mq
- Sub-zona A3.2: 571 mq

b) lunghezza minima degli accosti: 342,1 m (molo trapezoidale, banchina di Riva, banchina diga Foranea)

c) fondali minimi all'accosto così articolati:

- Bacino definito da: Banchina di Riva, Molo trapezoidale, Banchina Sebastiano Veniero, banchina diga foranea -10 m

d) sviluppo lineare banchine: 342,1 m

Destinazioni d'uso

Sub-Area A1 - Area merci e Ro-Ro

- *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, contenitori; area accumulo; spazi di manovra in banchina; piccola edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali.

Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come A1.1 potrà essere realizzato il nuovo Terminal containers secondo le norme di attuazione di seguito definite.

- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, passeggeri e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni commerciali, di controllo e security.

Sub-Area A2 - Area rinfuse secce

- *funzioni principali*: parcheggio di semirimorchi, di motrici e di mezzi per le operazioni di carico e scarico merce; corselli di accesso ai parcheggi; movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali, rinfuse secche e pulvirulente; spazi di manovra in banchina; piccola edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali.
- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti e visitatori.
- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni commerciali, di controllo e security.

Sub-Area A3 – Area commerciale e servizi integrati città-porto

- *funzioni principali*: nuova edilizia a supporto delle attività portuali; corselli di accesso all'area portuale operativa; movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali; area accumulo; spazi di manovra
- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, passeggeri e visitatori.
- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni commerciali, di controllo e security.

Sub-Area A4 – Area stoccaggio rifiuti

- *funzioni principali*: aree di accumulo e smaltimento rifiuti portuali, parcheggio di semirimorchi; spazi di manovra in banchina; piccola edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali.
- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, passeggeri e visitatori.
- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni commerciali, di controllo e security.

Sub-Area A5 – Area ormeggio navi inopere

- *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina; piccola edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali, aree ormeggio.
- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche.
- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni commerciali, di controllo e security.

9.1.3 Parametri e indici urbanistici

Nell'Area A, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di nuovi edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

- *Sub-Area A1*:
 - rapporto di copertura massimo: 0,02 mq/mq
 - altezza massima edifici: 5 m
 - Sotto-zona A1.1 (Area edifici Terminal Containers):
 - rapporto di copertura massimo: 0,16 mq/mq.
 - altezza massima: 5 m
- *Sub-Area A2*:
 - rapporto di copertura massimo: 0,003 mq/mq
 - altezza massima edifici: 4 m
- *Sub-Area A3*:

- rapporto di copertura massimo: 0,2 mq/mq
- altezza massima edifici: 11 m
- area minima per parcheggio: 230 mq
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 400 mq
 - Sotto-zona A3.1 (Area nuova stazione marittima):
 - rapporto di copertura massimo: 0,8 mq/mq.
 - altezza massima edificio: 11 m
 - Sotto-zona A3.2 (Area nuova sede AdSP):
 - rapporto di copertura massimo: 0,7 mq/mq.
 - altezza massima edificio: 11 m
- *Sub-Area A4:*
 - rapporto di copertura massimo: 0,03 mq/mq
 - altezza massima edifici: 4 m
- *Sub-Area A5:*
 - rapporto di copertura massimo: 0,004 mq/mq
 - altezza massima edifici: 4 m
- Volumetria massima dell'Area A: 19.172,4 mc

9.1.4 Norme particolari

Nella Sub-Area A3, nelle zone destinate a edilizia e servizi portuali potranno realizzarsi gli edifici necessari alla funzionalità dell'area, allineati lungo fronte stradale e prospicienti l'area di ingresso al porto in modo da costituire una "quinta urbana" con caratteri di omogeneità e di qualità, nonché il nuovo portale principale di ingresso all'area portuale operativa.

Gli edifici di nuova realizzazione dovranno possedere un'altissima prestazione energetica e comunque un fabbisogno energetico molto basso o quasi nullo, coperto in misura significativa da energia da fonti rinnovabili, prodotta in situ in riferimento allo standard europeo nZEB - nearly Energy Zero Building, "Edifici a Energia Quasi Zero". Le scelte progettuali in fase realizzativa dovranno tenere conto nella selezione dei materiali anche di quanto stabilito nel paragrafo 2.4.1.1 "Disassemblabilità" del *Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement*, secondo cui almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, deve essere riciclabile o riutilizzabile. In tale ottica, ad esempio, le superfici in legno garantiscono il 99% di riciclabilità.

Per l'utilizzo di fonti alternative e sostenibili si prescrive che, di norma, siano utilizzati dei moduli fotovoltaici sulle coperture volti a convertire la radiazione solare in energia elettrica, garantendo simultaneamente la schermatura alla luce naturale. L'energia derivante da tali celle sarà impiegata per l'alimentazione degli edifici stessi e delle aree di pertinenza, nonché dell'illuminazione degli spazi pubblici.

Il varco stradale potrà essere protetto da una pensilina con funzioni di controllo degli accessi, si dovrà comunque garantire il passaggio di mezzi speciali aventi altezze elevate, pertanto si auspicano soluzioni quanto più flessibili per la suddetta pensilina. Nella sub-zona A.3.1 dovrà essere realizzato un edificio con funzione di stazione marittima contenente spazi e servizi per il traffico Ro-Ro e servizi misti urbano-portuali quali biglietteria, area ristoro, ecc. L'altezza massima dell'edificio non dovrà superare gli 11 metri.

Il progetto architettonico e urbano dell'edificio dovrà essere redatto in modo da costituire spazi di affaccio e terrazze utili ad integrare le funzioni già previste negli

spazi coperti. Nella parte esterna di pertinenza dell'edificio alla quota stradale dovrà privilegiarsi la sistemazione a verde.

Nella sub-zona A.3.2 dovrà essere realizzato un edificio con funzione di sede decentrata dell'Autorità di Sistema Portuale contenente spazi e servizi idonei ai diversi uffici, potrà anche essere realizzata un'area ristoro. L'altezza massima dell'edificio non dovrà superare gli 11 metri.

Il progetto architettonico e urbano dell'edificio dovrà essere redatto in modo da costituire spazi di affaccio e terrazze utili ad integrare le funzioni già previste negli spazi coperti. Nella parte esterna di pertinenza dell'edificio alla quota stradale dovrà privilegiarsi la sistemazione a verde.

9.2 Area portuale industriale - cantieristica (Area B)

L'area portuale industriale, contenuto entro la cinta doganale nella parte centrale e settentrionale della struttura portuale è destinato prevalentemente alle attività di cantieristica e cantieristica minore nonché il rimessaggio di natanti. L'ambito è articolato in due sub-aree funzionali: **Sub-Area B1 - Cantieristica minore; Sub-Area B2 - Cantieristica.**

La Sub-area B.1 si estende nella parte settentrionale per buona parte della banchina Diga Foranea, in questa porzione è prevista una zona destinata alla cantieristica navale e la viabilità di attraversamento.

Le tipologie di traffico consentite sono: imbarcazioni di grande taglia e navi, merci e attrezzature a servizio delle funzioni di cantieristica; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

La Sub-area B.2 si estende nella parte centrale la banchina che intercorre tra il molo trapezoidale e la banchina di sottoflutto in quest'area è prevista un'ampia zona destinata alla cantieristica minore con quattro strutture con funzione di Hangar a supporto delle attività di costruzione e riparazione natanti nonché rimessaggio degli stessi.

Le tipologie di traffico consentite sono: natanti da diporto e pescherecci, merci e attrezzature a servizio delle funzioni di cantieristica; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

Dimensionamento

- a) superficie complessiva dell'Area B: 59.101 mq (B1 37.338 mq; B2 21.767 mq), di cui:
- destinati a piazzali operativi e viabilità: 41.009 mq
 - destinati a edilizia e servizi portuali: 6.100 mq
 - Sub-zona B1.1: 20.152 mq

b) lunghezza minima degli accosti: 305,2 m (parte estrema della banchina di diga foranea e banchina cantieristica minore)

c) fondali minimi all'accosto così articolati:

- Bacino definito dal molo trapezoidale, dalla banchina cantieristica minore e dal molo di sottoflutto -5 m

- Specchio acqueo antistante la banchina di diga foranea (lato nord e testata) - 10m

d) sviluppo lineare banchine: 305,2 m

Destinazioni d'uso

Sub-Area B1 – Cantieristica minore

- *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 15 dal ciglio di banchina, e spazi per la movimentazione delle imbarcazioni; 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, servizi ecc.; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori, auto-rimorchi e pullman; spazi all'aperto per invasi e carrelli; verde di arredo, pista ciclo-pedonale.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni della cantieristica per la nautica da diporto anche nella prospettiva dello sviluppo del settore dei maxi-yacht e dei giga-yacht.

Sub-Area B2 – Cantieristica

- *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 8 dal ciglio di banchina, e spazi per la movimentazione delle imbarcazioni; spazi all'aperto destinati alle riparazioni e manutenzioni navali e al rimessaggio a secco delle imbarcazioni; attrezzature per l'alaggio e il varo di imbarcazioni, bacini per il carenaggio delle imbarcazioni.

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

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni industriali e produttive.

9.2.1 Parametri e indici urbanistici

Nell'Area B, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di nuovi edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

○ *Sub-Area B1*:

- rapporto di copertura massimo: 0,2 mq/mq
- altezza massima edifici: 11 m
- area minima per parcheggio: 350 mq
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 600 mq
 - Sotto-zona B1.1 (Area Hangar):
 - rapporto di copertura massimo: 0,3 mq/mq.
 - altezza massima: 11 m

○ *Sub-Area B2*:

- rapporto di copertura massimo: 0,005 mq/mq
- altezza massima edifici: 6 m

○ Volumetria massima dell'Area B: 66.500 mc

9.2.2 Norme particolari

Nella Sub-Area B1 dovrà essere assicurata la permeabilità con viale Targa Florio attraverso un progetto di recinzione che non chiuda visivamente l'area portuale, ma che consenta un filtro tra città e porto, pertanto si prescrive che le aree verdi di filtro dovranno avere funzioni ricreative e di attraversamento ciclopedonale in continuità rispetto al sistema di percorsi che contornano l'area portuale operativa, dovrà essere comunque garantito un sistema di attraversamento per gli accessi all'area di cantieristica.

Nella Sub-zona B1.1, potranno essere realizzati tre manufatti edilizi con un distanziamento tra questi non inferiore a 30m, ogni manufatto potrà altresì essere ripartito in due ambienti separati rispetto alle esigenze dei concessionari e alle tipologie di operatori che si insedieranno.

Nella Sub-Area B2 potranno essere realizzate piccole strutture a servizio delle attività di cantieristica, queste dovranno avere funzioni di supporto per gli operatori della cantieristica.

9.3 Area portuale di servizio ai passeggeri – funzioni miste (Area C)

L'area portuale di servizio ai passeggeri, contenuta entro la cinta doganale, di recente realizzazione, nella parte localizzata a levante della struttura portuale è destinata prevalentemente alle attività di servizi ai passeggeri, ormeggio di grandi yacht e, nella parte terminale del molo, alle attività di buncheraggio. L'ambito è articolato in due sub-aree funzionali: **Sub-Area C1 – Area grandi yacht e passeggeri; Sub-Area C2 – Area rifornimento.**

La Sub-area C.1 si estende dalla parte terminale del molo di sottoflutto fino all'estremità del nuovo molo, in questa porzione è prevista una zona destinata a servizi per i passeggeri.

Le tipologie di traffico consentite sono: imbarcazioni da diporto, imbarcazioni di grande taglia e navi, passeggeri e diportisti; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

La Sub-area C.2 interessa la parte terminale del nuovo molo, in questa porzione è prevista una zona destinata a servizi di rifornimento delle imbarcazioni.

Le tipologie di traffico consentite sono: imbarcazioni da diporto, imbarcazioni di grande taglia e navi; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

Dimensionamento

a) superficie complessiva dell'Area C: 12.359 mq (C1 10.905 mq; C2 1.454 mq), di cui:

- destinati a piazzali operativi e viabilità: 12.200 mq
- destinati a edilizia e servizi portuali: 60 mq

b) lunghezza minima degli accosti: 550 m

c) fondali minimi all'accosto così articolati:

- Specchio acqueo antistante il nuovo molo (lato interno al bacino portuale) -5m
- Specchio acqueo antistante il nuovo molo (lato esterno al bacino portuale) -8m

d) sviluppo lineare banchine: 657 m

Destinazioni d'uso

Sub-Area C1 – Area grandi yacht e passeggeri

- *funzioni principali*: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; piccoli edifici a supporto dei passeggeri; spazi di manovra in banchina.
- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica.
- *destinazioni d'uso compatibili*: piccole attività a servizio della nautica da diporto.

Sub-Area C2 – Area rifornimento

- *funzioni principali*: spazi di manovra per il rifornimento, accosto e sosta nei piazzali mezzi per il rifornimento dei serbatoi.
- *funzioni secondarie*: uffici, magazzini, depositi, servizi ecc.; parcheggi di superficie per le automobili di addetti.
- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni del buncheraggio, nonché eventuali usi di emergenza.

9.3.1 Parametri e indici urbanistici

Nell'Area C, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di nuovi edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

- o *Sub-Area C1*:
 - rapporto di copertura massimo: 0,003 mq/mq
 - altezza massima edifici: 5 m
 - area minima per parcheggio: 1380 mq
- o *Sub-Area C2*:
 - rapporto di copertura massimo: 0,02 mq/mq
 - altezza massima edifici: 4 m
- o Volumetria massima dell'Area C: 270 mc

9.3.2 Norme particolari

Nella Sub-Area C1 potranno essere realizzate piccole strutture a servizio dei passeggeri.

Nella Sub-Area C2 potranno essere realizzate piccole strutture a servizio delle attività di buncheraggio (uffici, servizi igienici, deposito, spogliatoi).

9.4 Area portuale peschereccia (Area D)

L'area portuale peschereccia, contenuta entro la cinta doganale nella parte centrale e meridionale della struttura portuale è destinata prevalentemente al traffico e alle attività di pesca. L'ambito è articolato in due sub-aree funzionali:

Sub-Area D1 - Area pesca minore; Sub-Area D2 - Area pesca.

La Sub-area D1 si estende alla radice del molo di sottoflutto per una estensione di circa 45 metri. In quest'area è prevista un'area destinata alle attività di ormeggio dei piccoli natanti da pesca e un edificio a supporto di tali attività.

Le tipologie di traffico consentite sono: imbarcazioni e mezzi gommati per le attività di pesca; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

La Sub-area D2 comprende le aree a sud del molo trapezoidale e copre l'intera estensione della banchina sud del molo. In quest'area saranno accolti i piazzali per la movimentazione e lo stoccaggio del pescato e delle attrezzature di pesca e gli edifici a supporto di tali attività, non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

Dimensionamento

a) superficie complessiva dell'Area D: 9.690 mq (D1 3.129 mq; D2 6.569 mq), di cui:

- destinati a piazzali operativi e viabilità: 7.097 mq
- destinati a edilizia e servizi portuali: 1.340 mq
- destinati ad edifici a servizio della pesca: 1.340 mq
- Sub-zona D1.1: 1.974 mq
- Sub-zona D2.1: 1.571 mq

b) lunghezza minima degli accosti: 166,3 m (molo trapezoidale lato nord e porzione del molo di sottoflutto)

c) fondali minimi all'accosto così articolati:

- Specchio acqueo antistante il Molo trapezoidale (lato sud) -6 m
- Specchio acqueo antistante il Molo di sottoflutto (lato nord) -6 m

d) sviluppo lineare banchine: 166,3 m

Destinazioni d'uso

Sub-Area D1 - Area pesca minore

- *funzioni principali*: movimentazione e sosta di mezzi per la pesca; movimentazione e stoccaggio di prodotti ittici; spazi di manovra in banchina; piccola edilizia destinata ai servizi per la pesca (deposito, uffici, servizi).

Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come D1.1 potrà essere realizzato un edificio a supporto delle attività di pesca secondo le norme di attuazione di seguito definite.

- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, area vendita prodotti ittici.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni pescherecce, di controllo e security.

Sub-Area D2 - Area pesca

- *funzioni principali*: movimentazione e sosta di mezzi per la pesca; movimentazione e stoccaggio di prodotti ittici; spazi di manovra in banchina; piccola edilizia destinata ai servizi per la pesca (deposito, uffici, servizi).

Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come D1.1 potranno essere realizzati due edifici a supporto delle attività di pesca secondo le norme di attuazione di seguito definite.

- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, area vendita prodotti ittici.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni pescherecce, di controllo e security.

9.4.3 Parametri e indici urbanistici

Nell'Area D, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di nuovi edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

- *Sub-Area D1*:
 - rapporto di copertura massimo: 0,2 mq/mq
 - altezza massima edifici: 6 m
 - area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 100 mq
 - Sotto-zona D1.1 (Area edifici a supporto delle attività di pesca minore):
 - rapporto di copertura massimo: 0,4 mq/mq.
 - altezza massima: 6 m

- *Sub-Area D2*:
 - rapporto di copertura massimo: 0,1 mq/mq
 - altezza massima edifici: 6 m
 - area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 100 mq
 - Sotto-zona D2.1 (Area edifici a supporto delle attività di pesca):
 - rapporto di copertura massimo: 0,4 mq/mq.
 - altezza massima: 6 m

- Volumetria massima dell'Area D: 8.040 mc

9.4.4 Norme particolari

Nella Sub-zona D1.1, nelle zone destinate a edilizia e servizi portuali potranno realizzarsi gli edifici necessari alla funzionalità dell'area (deposito, servizi igienici, uffici, spogliatoi, vendita prodotti ittici), questi dovranno allinearsi in termini di linguaggio architettonico con l'edilizia "maggiore" presente nelle aree limitrofe, in termini di materiali utilizzati, finiture e colorazioni.

Le scelte progettuali in fase realizzativa dovranno tenere conto nella selezione dei materiali anche di quanto stabilito nel paragrafo 2.4.1.1 "Disassemblabilità" del *Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement*, secondo cui almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, deve essere riciclabile o riutilizzabile. In tale ottica, ad esempio, le superfici in legno garantiscono il 99% di riciclabilità.

Nella parte esterna di pertinenza dell'edificio alla quota stradale dovrà privilegiarsi la sistemazione a verde.

Nella Sub-zona D2.1, nelle zone destinate a edilizia e servizi portuali potranno realizzarsi gli edifici necessari alla funzionalità dell'area (deposito, servizi igienici, uffici, spogliatoi, vendita prodotti ittici), questi dovranno allinearsi in termini di linguaggio architettonico con l'edilizia "maggiore" presente nelle aree limitrofe, in termini di materiali utilizzati, finiture e colorazioni.

Le scelte progettuali in fase realizzativa dovranno tenere conto nella selezione dei materiali anche di quanto stabilito nel paragrafo 2.4.1.1 "Disassemblabilità" del *Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement*, secondo cui almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, deve essere riciclabile o riutilizzabile. In tale ottica, ad esempio, le superfici in legno garantiscono il 99% di riciclabilità.

Nella parte esterna di pertinenza dell'edificio alla quota stradale dovrà privilegiarsi la sistemazione a verde.

9.5 Area portuale turistica e da diporto (Area E)

L'area portuale turistica e da diporto, contenuta entro la cinta doganale nella parte settentrionale della struttura portuale è destinata prevalentemente ad utenze di tipo diportistico traffico di passeggeri e funzioni turistiche legate al tempo libero. L'ambito è articolato in due sub-aree funzionali: **Sub-Area E1 - Area porto turistico nord e attività integrate; Sub-Area E2 - Area porto turistico sud.**

La Sub-area E1 si estende lungo tutto il molo di sottoflutto ad esclusione dell'area destinata alla pesca minore, affacciandosi sul bacino portuale a sud del molo trapezoidale. In quest'area è prevista un'ampia area destinata a funzioni legate alle attività di diporto e al tempo libero, con edifici utili ad ospitare le diverse portuali-urbane, nonché di security.

Le tipologie di traffico consentite sono: imbarcazioni da diporto e militari; veicoli di carico e scarico merci per le attività commerciali; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

La Sub-area E2 comprende la parte meridionale posta all'estremità dell'intero ambito portuale, questa si estende fino a prevedere un nuovo molo che forma a sud dell'attuale molo di sottoflutto un ulteriore bacino portuale con funzioni diportistica.

In quest'area saranno accolti i piazzali e le banchine per le attività di diporto, non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

Dimensionamento

a) superficie complessiva dell'Area E: 66.029 mq (E1 30.546 mq; E2 35.483 mq), di cui:

- destinati a piazzali operativi e viabilità: 16.113 mq
- destinati a edilizia e servizi portuali: 5.520 mq
- destinati a edifici a servizio del diporto: 5.400 mq
- Sub-zona E1.1: 14.416 mq

b) lunghezza minima degli accosti: 1.345 m

c) fondali minimi all'accosto così articolati:

- Specchio acqueo antistante il Molo di sottoflutto (lato nord) -5 m
- Bacino definito dalla nuova darsena a sud del molo di sottoflutto -5 m

d) sviluppo lineare banchine: 1.851,5 m

Destinazioni d'uso

Sub-Area E1 - Area porto turistico nord e attività integrate

- *funzioni principali:* banchine per le attività di diporto; spazi di manovra in banchina; edilizia destinata ai servizi per i diportisti, operatori portuali, attività per il tempo libero (ristoranti, attività commerciali); attività di security.

Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come E1.1 potrà essere realizzato un nuovo corpo edilizio con funzioni miste integrate città-porto secondo le norme di attuazione di seguito definite.

- *funzioni secondarie:* viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di

rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, passeggeri e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni diportistiche, di controllo e security.

Sub-Area E2 - Area porto turistico sud

- *funzioni principali*: banchine per le attività di diporto; spazi di manovra in banchina; piccola edilizia destinata ai servizi per i diportisti, operatori portuali; attività di security.

- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, passeggeri e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni diportistiche, di controllo e security.

9.5.3 Parametri e indici urbanistici

Nell'Area E, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di nuovi edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

○ *Sub-Area E1*:

- rapporto di copertura massimo: 0,2 mq/mq
- altezza massima edifici: 11 m
- area minima per parcheggio: 7.000 mq
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 11.000 mq
 - Sotto-zona E1.1 (Area edifici a supporto delle attività di diporto, ricreative e servizi urbano-portuali):
 - rapporto di copertura massimo: 0,5 mq/mq.
 - altezza massima: 11 m

○ *Sub-Area E2*:

- rapporto di copertura massimo: 0,003 mq/mq
- altezza massima edifici: 5 m
- area minima per parcheggio: 9.000 mq
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 14.000 mq

○ Volumetria massima dell'Area E: 60.000 mc

9.5.4 Norme particolari

Nella Sub-Area E1, nelle zone destinate a edilizia e servizi portuali potranno realizzarsi gli edifici necessari alla funzionalità dell'area, allineati lungo la banchina nel molo di sottoflutto in modo da costituire una "quinta urbana" rispetto al bacino portuale e avere funzione di protezione dai venti per il bacino stesso.

Gli edifici di nuova realizzazione dovranno possedere un'altissima prestazione energetica e comunque un fabbisogno energetico molto basso o quasi nullo, coperto in misura significativa da energia da fonti rinnovabili, prodotta in situ in riferimento allo standard europeo nZEB - nearly Energy Zero Building, "Edifici a Energia Quasi Zero".

Le scelte progettuali in fase realizzativa dovranno tenere conto nella selezione dei materiali anche di quanto stabilito nel paragrafo 2.4.1.1 "Disassemblabilità" del *Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement*, secondo cui almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, deve essere riciclabile o riutilizzabile. In tale ottica, ad esempio, le superfici in legno garantiscono il 99% di riciclabilità.

Per l'utilizzo di fonti alternative e sostenibili si prescrive che, di norma, siano utilizzati dei moduli fotovoltaici sulle coperture rivolti a convertire la radiazione solare in energia elettrica, garantendo simultaneamente la schermatura alla luce naturale. L'energia derivante da tali celle sarà impiegata per l'alimentazione degli edifici stessi e delle aree di pertinenza, nonché dell'illuminazione degli spazi pubblici.

Nella sub-zona E.1.1 dovranno essere realizzati edifici con funzioni miste urbano-portuali contenente spazi e servizi per il diporto e servizi misti urbano-portuali quali negozi, area ristoro, ecc. L'altezza massima dell'edificio non dovrà superare gli 11 metri. Il progetto architettonico e urbano dell'edificio dovrà essere redatto in modo da consentire ai piani terreni l'attraversamento trasversale configurando un ampliamento degli spazi pubblici lungo il molo, i piani rialzati dovranno essere immaginati con terrazze e affacci sul bacino portuale al fine di ospitare funzioni urbano-portuali (ristoranti, bar, ecc.) e rendere l'area vivibile per un'utenza non necessariamente "portuale".

Nella parte esterna di pertinenza dell'edificio alla quota stradale dovrà privilegiarsi la sistemazione a verde.

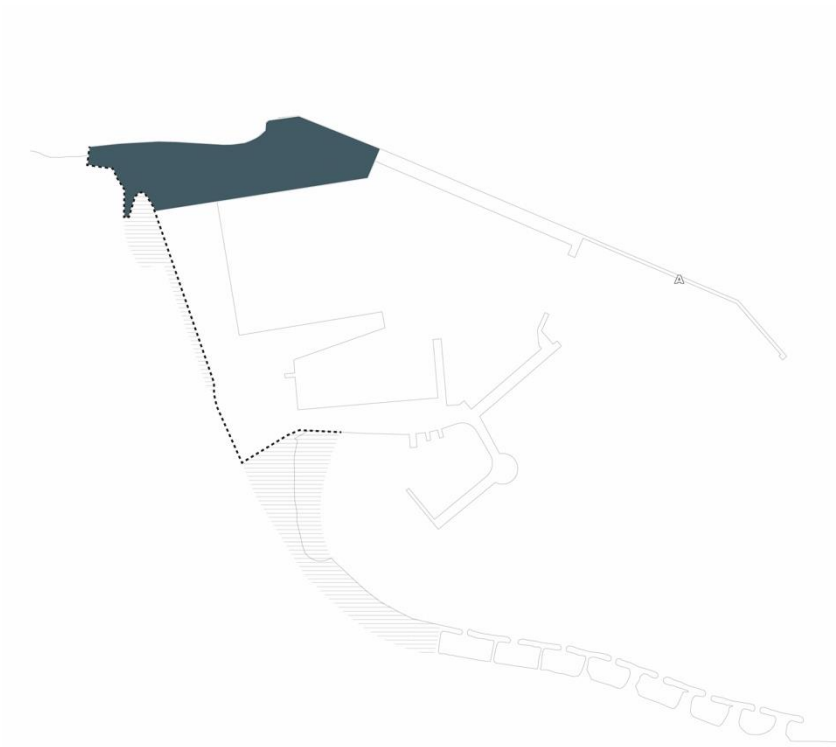
10 Il sotto-ambito "Area portuale di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città"

Il sotto-ambito "Area portuale di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città" è costituito da una Aree funzionale: "Area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città" (Area F, Sub-Aree F1-F2-F3).

Questo sotto-ambito consiste nell'area più funzionale alle attività urbane, legate al tempo libero al fine di costituire un nuovo "luogo urbano" per la città di Termini Imerese che guardi il mare.

La superficie complessiva del sotto-ambito è di **141.341 mq** (compresi i nuovi banchinamenti).

L'indice di edificabilità territoriale del sotto-ambito "Area portuale operativa" è di **1,17 mc/mq**.



10.1 Area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città (Area F)

L'area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città, contenuta entro la cinta doganale nella parte settentrionale della struttura portuale è destinata prevalentemente a funzioni turistiche legate al tempo libero e ad utenze di tipo diportistico. L'ambito è articolato in tre sub-aree funzionali: **Sub-Area F1 - Area attività culturali e ricreative integrate; Sub-Area F2 - Area di interfaccia città-porto (ristorazione, club, ricreative, culturali); Sub-Area F3 - Area funzioni legate al tempo libero (ristorazione, club, ricreative, sport e specchi acquei).**

La Sub-area F1 è localizzata tra la spiaggia a nord e l'attuale banchina Sebastiano Veniero, questa area, ad oggi prevalentemente in disuso, è di proprietà privata e pertanto il PRP fornisce indicazioni che saranno subordinate a processi di concertazione e/o azioni di esproprio da parte dell'AdSP per l'attuazione del piano. In quest'area è prevista un'ampia area destinata a funzioni legate alle attività culturali, ricettive, per il tempo libero, attraverso la riconversione degli attuali edifici e la riconfigurazione degli spazi liberi.

Essendo un'area che non interagisce con le funzioni portuali e non contiene affacci sul mare, saranno consentiti traffici come: veicoli di carico e scarico merci per le attività commerciali; spostamenti di utenti urbani legati anche alle attività turistiche; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi e petrolchimici.

La Sub-area F2 comprende la parte settentrionale posta all'estremità dell'intero ambito portuale, questa si estende fino a prevedere una nuova spiaggia urbana favorita da azioni di ripascimento dell'attuale linea di costa.

In quest'area saranno accolti i gli spazi e le funzioni per le attività turistiche, legate al tempo libero e da diporto, non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici. La Sub-area F3 comprende la parte meridionale dell'area funzionale F, questa si estende per tutta la banchina Sebastiano Veniero prevedendone un ampliamento all'interno del principale bacino portuale con un avanzamento del ciglio banchina pari a 55m. In quest'area saranno accolti i gli spazi e le funzioni per le attività turistiche, legate al tempo libero e da diporto, nonché specchi acquei al fine di configurare nuovi spazi urbani a servizio della città di Termini Imerese, costituendo allo stesso tempo uno spazio filtro rispetto alle funzioni portuali commerciali. In quest'area non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

Dimensionamento

a) superficie complessiva dell'Area F: 141.341 mq (F1 6.056 mq; F2 88.158 mq; F3 47.127 mq), di cui:

- destinati a piazzali operativi e viabilità: 18.670 mq
- destinati a edilizia e servizi portuali: 2.800 mq
- destinati a edifici con funzioni ricettive: 2.800 mq
- destinati a edifici con funzioni urbano-portuali: 1.600 mq
- Sub-zona F2.1: 4.626 mq
- Sub-zona F2.2: 5.564 mq
- Sub-zona F3.1: 7.025 mq

c) fondali minimi all'accosto così articolati:

- Specchio acqueo antistante l'avanzamento della banchina Sebastiano Veniero - 12m

d) sviluppo lineare banchine (utilizzabili solo per emergenza): 203,8 m

Destinazioni d'uso

Sub-Area F1 - Area attività culturali e ricreative integrate

- *funzioni principali*: destinata ai servizi culturali e ricreativi, nonché attività ricettive; spazi aperti a supporto delle attività già descritte.

- *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, turisti e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni diportistiche, di controllo e security.

Sub-Area F2 - Area di interfaccia città-porto (ristorazione, club, ricreative, culturali)

- *funzioni principali*: parco pubblico per attività culturali e ricreative integrate, spazi per il gioco, per lo sport ed il tempo libero.

- *funzioni secondarie*: strutture edilizie per attività commerciali, per il ristoro o per servizi a supporto delle attività ricreative e culturali (noleggio bici, bar e chioschetti,

info point, noleggio attrezzature per il gioco, etc.); parcheggi di superficie alberati per i fruitori, viabilità ciclo-pedonale.

- *destinazioni d'uso compatibili*: piccole attività commerciali, ricreative e di ristoro a servizio della nautica da diporto sempre in strutture leggere e removibili.

Sub-Area F3 – Area funzioni legate al tempo libero (ristorazione, club, ricreative, sport e specchi acquei)

- *funzioni principali*: parco pubblico per attività ricreative, spazi per il gioco, per lo sport ed il tempo libero.

Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come F2.1 e F2.2 potranno essere realizzati un nuovo corpi edilizi con funzioni miste integrate città-porto secondo le norme di attuazione di seguito definite.

- *funzioni secondarie*: strutture edilizie per attività commerciali, per il ristoro o per servizi a supporto delle attività ricreative e culturali, da diporto e sport (noleggio bici, bar e chioschetti, info point, noleggio attrezzature per il gioco, etc.); parcheggi di superficie alberati e interrati per i fruitori, viabilità ciclo-pedonale, spazi vegetali e specchi acquei.

- *destinazioni d'uso compatibili*: piccole attività commerciali, ricreative e di ristoro a servizio della nautica da diporto, attività connesse alle funzioni diportistiche, di controllo e security.

10.1.3 Parametri e indici urbanistici

Nell'Area F, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di nuovi edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

○ *Sub-Area F1:*

- rapporto di copertura massimo: 0,6 mq/mq
- altezza massima edifici: 11 m
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 1000 mq

○ *Sub-Area F2:*

- rapporto di copertura massimo: 0,03 mq/mq
- altezza massima edifici: 5 m
- area minima per parcheggio: 5.500 mq
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 24.000 mq
 - Sotto-zona F2.1 (Servizi ricreativi - club house, servizi di ristorazione e aree vegetali):
 - rapporto di copertura massimo: 0,2 mq/mq.
 - altezza massima: 5 m
 - Sotto-zona F2.2 (Servizi per la balneazione - club house, servizi di ristorazione e servizi a supporto della balneazione):
 - rapporto di copertura massimo: 0,1 mq/mq.
 - altezza massima: 5 m

○ *Sub-Area F3:*

- rapporto di copertura massimo: 0,03 mq/mq
- altezza massima edifici: 5 m
- area minima per parcheggio: 7.300 mq
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 15.000 mq

- Sotto-zona F3.1 (Servizi ricreativi - club house, servizi di ristorazione, aree vegetali):
 - rapporto di copertura massimo: 0,2 mq/mq.
 - altezza massima: 5 m

- Volumetria massima dell'Area F: 24.925 mc

10.1.4 Norme particolari

Nella Sub-Area F1, è opportuno che gli edifici sottoposti a recupero e/o riconversione possiedano un'altissima prestazione energetica e comunque un fabbisogno energetico molto basso o quasi nullo, coperto in misura significativa da energia da fonti rinnovabili, prodotta in situ in riferimento allo standard europeo nZEB - nearly Energy Zero Building, "Edifici a Energia Quasi Zero".

Le scelte progettuali in fase realizzativa dovranno tenere conto nella selezione dei materiali anche di quanto stabilito nel paragrafo 2.4.1.1 "Disassemblabilità" del *Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement*, secondo cui almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, deve essere riciclabile o riutilizzabile. In tale ottica, ad esempio, le superfici in legno garantiscono il 99% di riciclabilità.

Per l'utilizzo di fonti alternative e sostenibili si prescrive che, di norma, siano utilizzati dei moduli fotovoltaici sulle coperture rivolti a convertire la radiazione solare in energia elettrica, garantendo simultaneamente la schermatura alla luce naturale. L'energia derivante da tali celle sarà impiegata per l'alimentazione degli edifici stessi e delle aree di pertinenza, nonché dell'illuminazione degli spazi pubblici.

Nella Sub-Area F2, nelle zone destinate a edilizia per attività culturali e ricreative, potranno realizzarsi gli edifici necessari alla funzionalità dell'area, spazi per parcheggi a raso e/o interrati, con particolare attenzione alle alberature che consentiranno di ridurre l'impatto visivo delle aree di parcheggio.

Nella sub-zona F.2.1 e F.2.2 dovranno essere realizzati edifici con funzioni miste urbano-portuali contenente spazi e servizi per il diporto e servizi misti urbano-portuali quali negozi, area ristoro, ecc.

Nella parte esterna di pertinenza dell'edificio alla quota stradale dovrà privilegiarsi la sistemazione a verde.

Gli edifici di nuova realizzazione dovranno possedere un'altissima prestazione energetica, e comunque un fabbisogno energetico molto basso o quasi nullo è coperto in misura significativa da energia da fonti rinnovabili, prodotta in situ in riferimento allo standard europeo nZEB - nearly Energy Zero Building, "Edifici a Energia Quasi Zero".

Le scelte progettuali in fase realizzativa dovranno tenere conto nella selezione dei materiali anche di quanto stabilito nel paragrafo 2.4.1.1 "Disassemblabilità" del *Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement*, secondo cui almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, deve essere riciclabile o riutilizzabile. In tale ottica, ad esempio, le superfici in legno garantiscono il 99% di riciclabilità.

Per l'utilizzo di fonti alternative e sostenibili si prescrive che, di norma, siano utilizzati dei moduli fotovoltaici sulle coperture rivolti a convertire la radiazione solare in energia elettrica, garantendo simultaneamente la schermatura alla luce naturale. L'energia derivante da tali celle sarà impiegata per l'alimentazione degli edifici stessi e delle aree di pertinenza, nonché dell'illuminazione degli spazi pubblici.

Gli edifici potranno avere una copertura oltre il volume previsto al fine di configurare spazi ombreggiati e poter estendere le funzioni oltre gli spazi interni.

Nella Sub-Area F3, nelle zone destinate a edilizia per attività culturali e ricreative, potranno realizzarsi gli edifici necessari alla funzionalità dell'area, oltre alla realizzazione di spazi per parcheggi a raso e/o interrati, con particolare attenzione alle alberature che consentiranno di ridurre l'impatto visivo delle aree di parcheggio e a specchi acquei.

Si potranno prevedere specchi acquei con una profondità non superiore a 1 m al fine di configurare gli stessi come elemento di arredo urbano ad integrazione delle aree vegetali; sarà altresì consentita la realizzazione di altri specchi acquei con funzione di spazi per le attività sportive, questi dovranno avere una profondità non inferiore ai 2 metri.

La nuova banchina, a seguito dell'avanzamento dell'attuale Banchina Sebastiano Veniero, non potrà di norma essere utilizzata per funzioni portuali quali l'attracco di navi, se non per occasioni eccezionali di necessità/sicurezza.

Nella sub-zona F.3.1 dovranno essere realizzati edifici con funzioni miste urbano-portuali contenente spazi e servizi per il diporto e servizi misti urbano-portuali quali negozi, area ristoro, ecc.

Nella parte esterna di pertinenza dell'edificio alla quota stradale dovrà privilegiarsi la sistemazione a verde.

Gli edifici di nuova realizzazione dovranno possedere un'altissima prestazione energetica e comunque un fabbisogno energetico molto basso o quasi nullo, coperto in misura significativa da energia da fonti rinnovabili, prodotta in situ in riferimento allo standard europeo nZEB - nearly Energy Zero Building, "Edifici a Energia Quasi Zero". Le scelte progettuali in fase realizzativa dovranno tenere conto nella selezione dei materiali anche di quanto stabilito nel paragrafo 2.4.1.1 "Disassemblabilità" del *Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement*, secondo cui almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi e degli elementi prefabbricati, deve essere riciclabile o riutilizzabile. In tale ottica, ad esempio, le superfici in legno garantiscono il 99% di riciclabilità.

Per l'utilizzo di fonti alternative e sostenibili si prescrive che, di norma, siano utilizzati dei moduli fotovoltaici sulle coperture rivolti a convertire la radiazione solare in energia elettrica, garantendo simultaneamente la schermatura alla luce naturale. L'energia derivante da tali celle sarà impiegata per l'alimentazione degli edifici stessi e delle aree di pertinenza, nonché dell'illuminazione degli spazi pubblici.

Gli edifici potranno avere una copertura oltre il volume previsto al fine di configurare spazi ombreggiati e poter estendere le funzioni oltre gli spazi interni.

11 Progetti di settore

11.1 Progetto delle aree vegetali e dei parcheggi a raso

Allo scopo di rendere compatibile la sua presenza in un ambito urbano e limitrofo ad ambiti di waterfront con caratteristiche di pregio paesaggistico, il Porto di Termini Imerese dovrà avere una apprezzabile dotazione di aree verdi comunque non inferiore alla somma delle prescrizioni minime; l'AdSP dovrà curarne con particolare attenzione il progetto e la manutenzione sia al fine di compensare le aree impermeabili presenti nell'infrastruttura porto, sia al fine di mitigare l'impatto visivo di quest'ultime. I parcheggi delle automobili dovranno essere realizzati ovunque possibile con pavimentazioni semi-verdi, erbose e filtranti, ombreggiate con piante o pergolati verdi.

Pertanto si prescrive l'utilizzo di essenze autoctone che contribuiscano alla riconfigurazione del paesaggio costiero mediterraneo nell'ottica di continuità rispetto alle aree limitrofe all'ambito portuale.

11.2 Arredi urbano-portuali

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'AdSP, che definisca un abaco al quale si farà riferimento per tutti gli interventi, anche per quelli di "minore" entità.

La segnaletica portuale, sia interna che esterna agli ambiti portuali, dovrà allinearsi al più ampio progetto di immagine coordinata dell'Autorità di Sistema Portuale al fine di rendere con immediatezza il progetto comunicativo dell'AdSP.

11.3 Illuminazione e corpi illuminanti

È opportuno che l'illuminazione degli spazi all'aperto dovrà essere oggetto di un particolare studio illuminotecnico, elaborato a cura dall'AdSP, il cui scopo sarà sia quello di prevedere materiali ad alta efficienza energetica, sia quello di creare un paesaggio notturno non inquinante e di particolare suggestione, funzionale all'apertura del waterfront alla città.

11.4 Aspetti sanitari e ambientali

Nelle fasi attuative del piano e nella fase gestionale del porto dovrà essere applicata la normativa vigente sulla protezione dell'ambiente.

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. 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.

12 Norme transitorie

Durante le molteplici e diverse fasi di attuazione del Piano, allo scopo di assicurare la massima efficacia all'uso delle strutture portuali, l'Autorità di Sistema Portuale 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.