

# 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



## Relazione generale

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**



## **Indice**

### **1. Introduzione**

#### **PARTE PRIMA**

#### **Descrizione e valutazione dello stato attuale del Porto di Termini Imerese**

### **2. Analisi di contesto, dei vincoli e delle tendenze in atto**

#### 2.1 Rilievo dello stato di fatto

2.1.1 La nuova carta tecnica dell'area portuale

2.1.2 Limite giurisdizionale dell'Autorità di Sistema Portuale e stato di fatto

#### 2.2 Analisi del contesto territoriale del Porto di Termini Imerese

2.2.1 Il porto di Termini Imerese nel Sistema Mediterraneo

2.2.2 Il Porto nel sistema sovraregionale e regionale dei trasporti, dei servizi e della produzione

2.2.3 Le relazioni di area vasta: rapporti con l'area metropolitana e rapporti ambientali e paesaggistici con il territorio

2.2.4 Sintesi storica dell'evoluzione del porto

2.2.5 Le relazioni con la struttura urbana

2.2.6 Relazioni con gli strumenti urbanistici vigenti e quadro vincolistico

#### 2.3 Analisi del Porto di Termini Imerese

2.3.1 Le funzioni attuali: caratteristiche funzionali e strutturali delle opere esterne, delle banchine e dei piazzali attrezzati

2.3.2 Analisi funzionale idraulico-marittima del porto: caratterizzazione statistica dei venti, variazioni del livello del mare, correnti superficiali, moto ondoso e penetrazione del moto ondoso all'interno del Porto, ricambio idrico, morfodinamica costiera.

2.3.3 Localizzazione e dimensione delle attività portuali e delle aree in concessione

2.3.4 Flussi portuali e viabilità interna

2.3.5 I traffici e la mobilità

2.3.6 Analisi del PRP vigente e stato di attuazione

### **3. Analisi SWOT e quadro dei problemi**

#### **PARTE SECONDA**

#### ***Percorso metodologico, fasi di redazione del PRP e contenuti***

### **4 Metodologia, fasi ed elenco degli elaborati di Piano**

#### 4.1 Elaborati del PRP

### **5 Obiettivi e strategie generali del nuovo PRP**

#### 5.1 Obiettivi e finalità

### **6 Il nuovo layout del Porto di Palermo**

#### 6.1 La definizione dell'Ambito Portuale e dei Sotto-ambiti portuali

6.1.1 Il sotto-ambito "Porto Operativo"

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

#### 6.2 La definizione delle Aree e delle Sub-aree funzionali

- 6.2.1 Area portuale commerciale (Area A)
- 6.2.2 Area portuale industriale -cantieristica (Area B)
- 6.2.3 Area portuale di servizio ai passeggeri - funzioni miste (Area C)
- 6.2.4 Area portuale - peschereccia (Area D)
- 6.2.5 Area portuale turistica e da diporto (Area E)
- 6.2.6 Area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città (Area F)
- 6.3 Il sistema della mobilità e dell'accessibilità
  - 6.3.1 L'integrazione con la viabilità urbana e la Grande viabilità
  - 6.3.2 Il sistema della mobilità portuale interna e dei flussi
  - 6.3.3 Mobilità ed accessibilità delle aree funzionali e sosta
  - 6.3.4 Il nuovo layout planivolumetrico per la città-porto
  - 6.3.5 Le relazioni città-porto
  - 6.3.6 Interventi previsti per l'attuazione del PRP
- 6.4 Potenziamento delle superfici funzionali
- 6.5 Densità edilizia ed indici edificatori: la perequazione delle cubature
- 6.6 Analisi delle caratteristiche idraulico-marittime del nuovo layout

## **7 Regimi normativi e regole**

- 7.1 Iter approvativo

## 1. Introduzione

È noto come negli ultimi decenni si è assistito ad un notevole incremento delle attività economiche in stretta relazione al mare, sia rispetto alla componente merceologica, sia rispetto a quella turistica.

Questo fenomeno implica la necessità di un modello di approccio all'uso della costa e delle relazioni tra questa e il territorio che sappia ottimizzare le funzioni e gli usi senza però agire come detrattore soprattutto sotto il profilo paesaggistico-ambientale.

I sistemi portuali, più degli ambiti costieri non portuali, assumono pertanto un ruolo fondamentale per l'economia del mare e quindi la pianificazione e la programmazione delle aree portuali è un momento necessario per rendere quanto più funzionali ed efficaci i trasporti marittimi, questo viene posto in evidenza anche dal PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA che proietta un «Sistema Mare» gestito al meglio delle proprie capacità effettive e future [attraverso] il frutto di una catena del valore che si manifesta:

- nel porto;
- nel territorio circostante;
- nel territorio nazionale;
- nelle relazioni dell'Italia con il Mediterraneo;
- nelle relazioni dell'Italia, come attore leader del Mediterraneo, con il resto del mondo.

La crescita del Sistema Mare, attraverso un sistema di coinvolgimento del cluster marittimo nella politica euro-mediterranea, e con il rafforzamento di partnership strategiche verso l'interno e verso l'esterno, potrà garantire una posizione più preminente del Paese, con ricadute positive non solo nel settore della portualità e della logistica». (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2015)

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture n.342 del 28/06/2017 è stata costituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, successivamente estesa con l'annessione dei porti di Gela e Licata. Essa è un ente pubblico dotato di personalità giuridica e di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria con compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate in porto.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale gestisce e coordina i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle, Gela e Licata che insieme costituiscono un nodo centrale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, armatura infrastrutturale multimodale che ricentralizza il Mezzogiorno come piattaforma logistica euro mediterranea.

L'obiettivo prioritario dell'Authority è sviluppare i traffici portuali e le attività connesse valorizzando al contempo il porto e il suo waterfront attraverso una strategia di sviluppo funzionale e competitivo in grado di soddisfare le nuove esigenze del ciclo trasportistico e rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni.

Il Porto di Termini Imerese rappresenta una realtà economica importante sia per la città che per l'intero sistema territoriale configurandosi come una delle principali Gateways per il traffico delle merci, nonché porta a mare del sistema territoriale madonita.

Il porto di Termini Imerese è situato a soli 30 km dal porto di Palermo ed è direttamente collegato ai principali nodi della rete stradale, è dotato delle infrastrutture e dei servizi per la movimentazione dei veicoli commerciali e delle merci da/verso compagnie Ro-Ro. Ampi e funzionali piazzali di deposito situati alle spalle della banchina Riva soddisfano le esigenze degli utenti.

Nel sistema di scali gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Palermo e Termini Imerese, registrano la movimentazione totale di circa 7.000.000 di tonnellate annue, dati che confermano uno scenario in costante crescita del porto di Termini Imerese che rende sempre più urgente una riorganizzazione degli spazi portuali ottimizzando i piazzali e le banchine per il miglioramento delle attività di movimentazione merci rinfuse (grano, fertilizzanti), nonché per le merci varie, al fine di rendere la massima efficienza funzionale dell'intero sistema portuale nel quale il porto di Termini Imerese si inserisce con una vocazione legata al traffico merci anche grazie alla disponibilità di grandi aree utilizzabili per la logistica.



Figura 1 | Vista del porto di Termini Imerese



## **PARTE PRIMA**

Descrizione e valutazione dello stato attuale del  
Porto di **Termini Imerese**



## 2. **Analisi di contesto, dei vincoli e delle tendenze in atto**

Al fine di redigere il nuovo Piano Regolatore Portuale è stata effettuata una prima fase riguardante le necessarie analisi di inquadramento territoriale, urbanistico con lo scopo di mettere in luce le criticità e i valori presenti, oltre ad un insieme di indagini specialistiche sul sistema della mobilità e idraulico-marittimo.

Questa prima fase analitica ha consentito di rilevare la condizione attuale del Porto e le relazioni che intercorrono tra questo e il contesto urbano-territoriale, nonché le potenzialità presenti.

### 2.1 *Rilievo dello stato di fatto*

#### 2.1.1 La nuova carta tecnica dell'area portuale

Nell'ambito della redazione del Piano è stata redatta una cartografia di base utilizzata per tutte le tavole analitiche e come base per individuare i futuri interventi previsti dal Piano. Per la costruzione di tale cartografia si è proceduto alla composizione all'assemblaggio di un rilievo cartografico elaborato dall'AdSP unificato, per la parte urbana, alla CTR relativa al centro urbano di Termini Imerese.



Figura 2 | La nuova carta tecnica dell'area portuale (Tav. 1 PRP)

### 2.1.2 Limite giurisdizionale dell'Autorità di Sistema Portuale e stato di fatto

Il porto di Termini Imerese negli ultimi anni ha subito un cospicuo numero di interventi di trasformazione portuale che hanno di fatto aumentato le superfici utili alle funzioni portuali, oltre a subire intervenire per il miglioramento infrastrutturale rispetto a fenomeni di insabbiamento del bacino portuale.

Il limite giurisdizionale dell'AdSP mette in luce una netta separazione tra l'ambito portuale vero e proprio e il contesto urbano, comprendendo, nella parte a nord un complesso edilizio ad oggi dismesso di proprietà privata.



Figura 3 | Ortofoto con individuazione del limite giurisdizionale dell'AdSP (Tav. 2 PRP)

Strettamente legato al sistema urbano, l'attuale bacino del porto è formato da un molo di sopraflutto, un molo di sottoflutto e un molo trapezoidale che dividendo il bacino portuale definisce anche le superfici acquee con funzioni differenziate.

La circoscrizione portuale è delimitata a nord- ovest da un'ex area industriale, esclusa dal limite demaniale, ad ovest dal lungomare Cristoforo Colombo che costituisce inoltre il limite tra l'area portuale e quella più strettamente urbana, a sud dal torrente Barrantina e alla sua foce che ne definisce il limite meridionale.



Figura 2 | Circoscrizione portuale del Porto di Termini Imerese

Il porto di Termini Imerese è interessato da molteplici attività spesso interconnesse, per semplicità è possibile proporre una lettura per macro-aree che si configurano come di seguito descritte:

1. banchina diga foranea si svolgono attività di cantieristica navale e movimentazione merci varie e rinfuse;
2. banchina Sebastiano Veniero è interessata da attività di cantieristica navale e aree per la movimentazione di merci varie, nella parte retrostante vi è un'area non utilizzata e una utilizzata come area per servizi ricreativi e sportivi, si tratta della spiaggia "principale" della città;
3. tra la banchina Sebastiano Veniero e la banchina di Riva l'area retrostante è interessata da diverse funzioni come aree legate ad attività ricreative e sportive, magazzini, attività direzionali e di controllo, uffici vari e aree in disuso;
4. banchina di riva che costituisce, assieme ai piazzali retrostanti, l'area portuale più ampia ed è attualmente utilizzata per le attività di movimentazione merci (Ro-Ro e containers);
5. molo trapezoidale interessato alla radice come attività di movimentazione merci (Ro-Ro e containers), nella restante parte per la porzione a nord come area per la movimentazione di merci varie e rinfusa, per la parte a sud come area legata

alle attività di pesca locale, oltre ad ospitare nella sommità un impianto di carburanti;

6. La parte più a sud del porto che si chiude con il molo di sottoflutto, questa porzione è interessata da attività di cantieristica minore, che costituisce comunque una presenza economico-imprenditoriale non indifferente, e aree legate alle attività di pesca locale e per la diportistica.

Nel porto di Termini Imerese si svolgono altresì attività di cantieristica, riparazione e manutenzione attraverso l'offerta di servizi come quello elettrico, aria condizionata, motori, propeller, tubazioni (manichette) e ponte oltre a lavori di riparazione allo scafo come pulitura, pittura, ispezione sott'acqua, riparazione e manutenzione, servizio di traino e deposito.

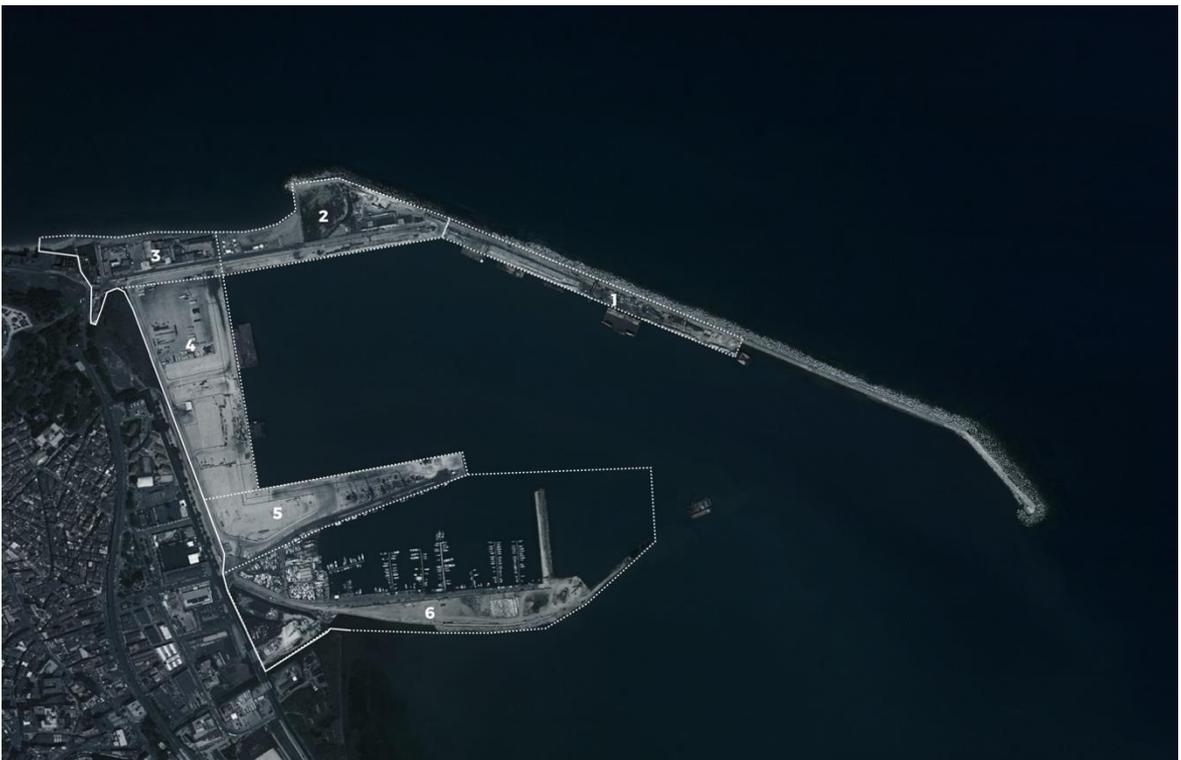


Figura 3 | Lettura per macro-aree

## 2.2 *Analisi del contesto territoriale del Porto di Termini Imerese*

### 2.2.1 *Il porto di Termini Imerese nel Sistema Mediterraneo*

L'Italia e in particolare la Sicilia gode di una posizione strategica per i flussi internazionali che interessano l'area euro-mediterranea, questo fattore costituisce un'opportunità per la crescita e lo sviluppo dei sistemi portuali che sono componenti indispensabili della logistica e dei sistemi infrastrutturali. Questa indagine è tratta dagli studi contenuti nel DPSS al fine di sottolineare la coerenza con lo strumento di pianificazione rispetto alla cornice delineata nel DPSS per l'intero sistema portuale, anche in riferimento al contesto sovranazionale. La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento delle Reti Trans-Europee di Trasporto (Reti TEN-T) – che perseguono obiettivi di buon funzionamento del

mercato interno e di rafforzamento della coesione economica/sociale/territoriale attraverso la promozione di interconnessioni e interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente e sostenibile – offre un'importante occasione di sviluppo attraverso la realizzazione di un'integrazione modale in tutta la rete, a livello di infrastrutture, di flussi informativi, di servizi e di procedure, e ha definito un assetto capillare di forte rilevanza strategica con l'adozione di una logica di "rete" che prevede: forte riduzione e concentrazione dei corridoi, limitati a quegli assi in grado di interagire con i nodi urbani e logistici dell'intero sistema comunitario; nuovi corridoi che collegano realtà urbane, nodi portuali, interportuali e aeroportuali ottimizzando al massimo tutte le forme di interscambio tra i nodi della produzione.

L'Italia è interessata da quattro corridoi trans-europei: Baltico-Adriatico, Scandinavo-Mediterraneo, Mediterraneo e Reno-Alpi, nello specifico quelli passanti per il mediterraneo rappresentano un'occasione di centralità nazionale rispetto ai flussi europei.

In linea con quanto descritto la lettura del sistema di trasporti nel mediterraneo evidenzia i corridoi passanti per il territorio siciliano e i porti classificati come Core e Comprehensive di cui il porto di Termini Imerese fa parte; nello specifico il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo intercetta la Sicilia con il porto di Gioia Tauro e di Palermo (quest'ultimo rientra nella rete centrale del sistema dei corridoi europei) e poi raggiunge Malta.

Altre reti individuate nel sistema euro-mediterraneo che, seppur non intercettano direttamente il territorio siciliano, è opportuno porre all'attenzione sono: la rete della Via della Seta (progetto "One Belt, One Road", promosso dal governo cinese nel 2013) che attraverso collegamenti infrastrutturali, marittimi e terrestri collega l'Asia all'Europa e all'Africa, il Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA) che ha definito un framework strategico di lungo periodo (2012- 2040) per lo sviluppo delle infrastrutture continentali mediante l'elaborazione di progetti regionali integrati, nonché la lettura dell'intensità del traffico marittimo elaborata da EMODnet nel 2019.

Da questa sintetica lettura emerge la centralità dell'Italia e della Sicilia rispetto ad una stagione di programmazione e progettazione internazionale dei flussi di persone e merci, occasione che impone un'infrastrutturazione portuale in grado di cogliere queste opportunità per lo sviluppo dell'intero sistema Paese.

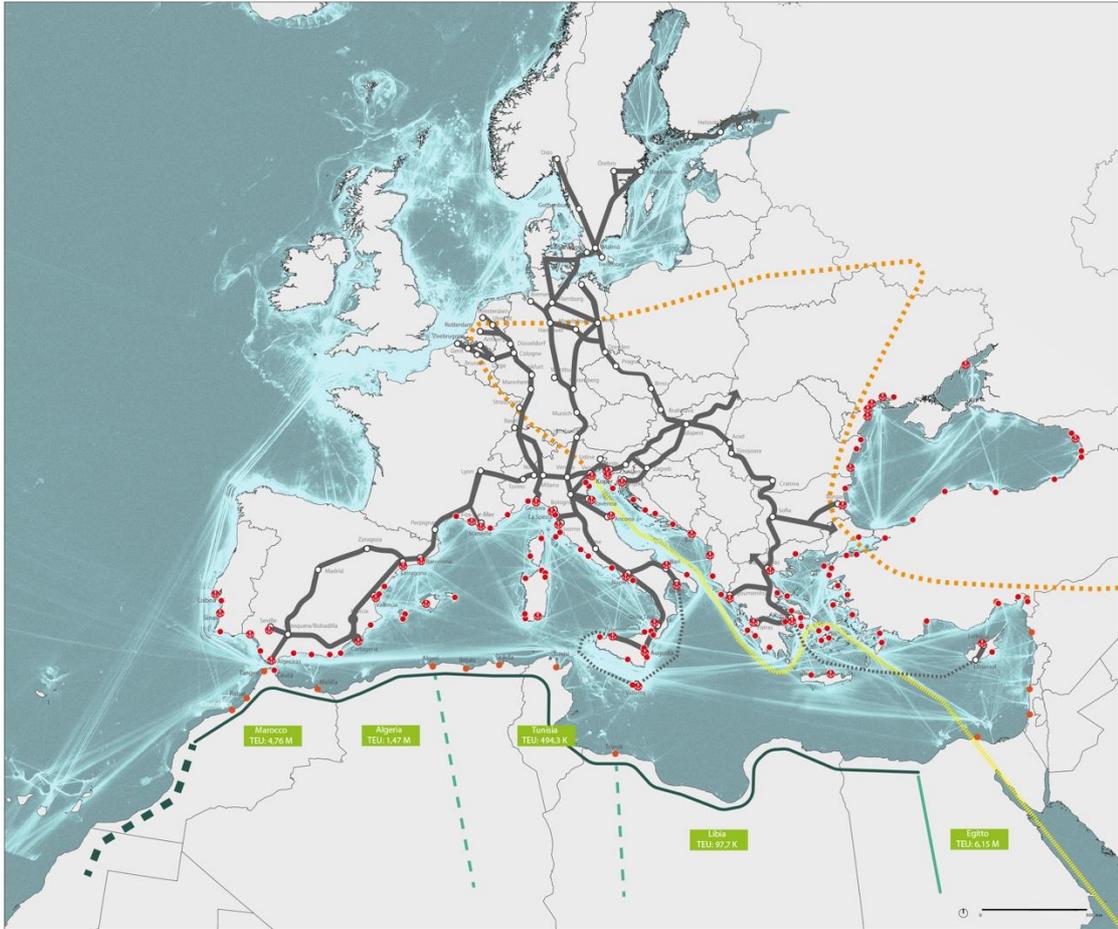


Figura 4 | Il quadro di riferimento euro-mediterraneo (Tav. 3)

### 2.2.2 Il Porto nel sistema sovraregionale e regionale dei trasporti, dei servizi e della produzione

La lettura del sistema dell'armatura territoriale dei trasporti, dei servizi e della produzione consente di individuare il rapporto esistente tra questo e i sistemi porto-città intesi quali porte di accesso al territorio, una lettura in grado di guardare al territorio quale luogo dell'interazione di flussi complessi convergenti in nodi-cerniera, nodi di scambio e "porte".

Al fine di valutare le strette relazioni esistenti tra assetti insediativi e produttivi e grandi reti infrastrutturali e dunque l'impatto delle dotazioni infrastrutturali sulle componenti ambientali e territoriali si è ritenuto opportuno accostare all'analisi della dotazione infrastrutturale regionale l'individuazione dei grandi attrattori regionali dei servizi (Città metropolitane come erogatrici dei principali servizi sovralocali, servizi ospedalieri e sanitari) e del sistema produttivo.

L'individuazione degli elementi componenti il sistema produttivo mette in luce come le eccellenze produttive legate alle attività agro-silvo pastorali diffuse nel territorio regionale hanno una stretta relazione con i sistemi infrastrutturali e in particolare con quelli portuali, sia in termini di prossimità territoriale, sia in termini di subordinazione funzionale. La lettura del sistema produttivo ha prodotto l'individuazione di alcune componenti strutturali quali le Zone Economiche Speciali (ZES) importanti nodi della rete che guardano ai porti come necessarie interfacce per il loro sviluppo, le aree destinate alla grande distribuzione localizzate soprattutto in prossimità dei poli metropolitani, i contesti agricoli sia della

produzione vitivinicola sia di quella olearia sia di quella cerealicola, tracciando gli ambiti produttivi nel territorio regionale e i relativi accessi ai traffici marittimi potenziali, per finire con l'individuazione delle are IRSAP che, parallelamente alle ZES, hanno la necessità di interagire con il sistema portuale.

Completa la lettura del sistema produttivo il patrimonio culturale legato alla produzione storica agricola, estrattiva e manifatturiera, una presenza diffusa in tutto il territorio regionale che manifesta da un lato una produzione non industriale ancora viva e attiva, dall'altro una rete di presidi storici che raccontano l'identità produttiva dei contesti territoriali di riferimento.

La lettura del contesto regionale si completa con l'individuazione del sistema dei servizi mettendo in luce la presenza delle aree metropolitane, tutte gravitanti sulle tre AdSP della regione Sicilia, i servizi ospedalieri e sanitari e le università, presenza che si localizzano in prossimità dei principali scali portuali regionali.

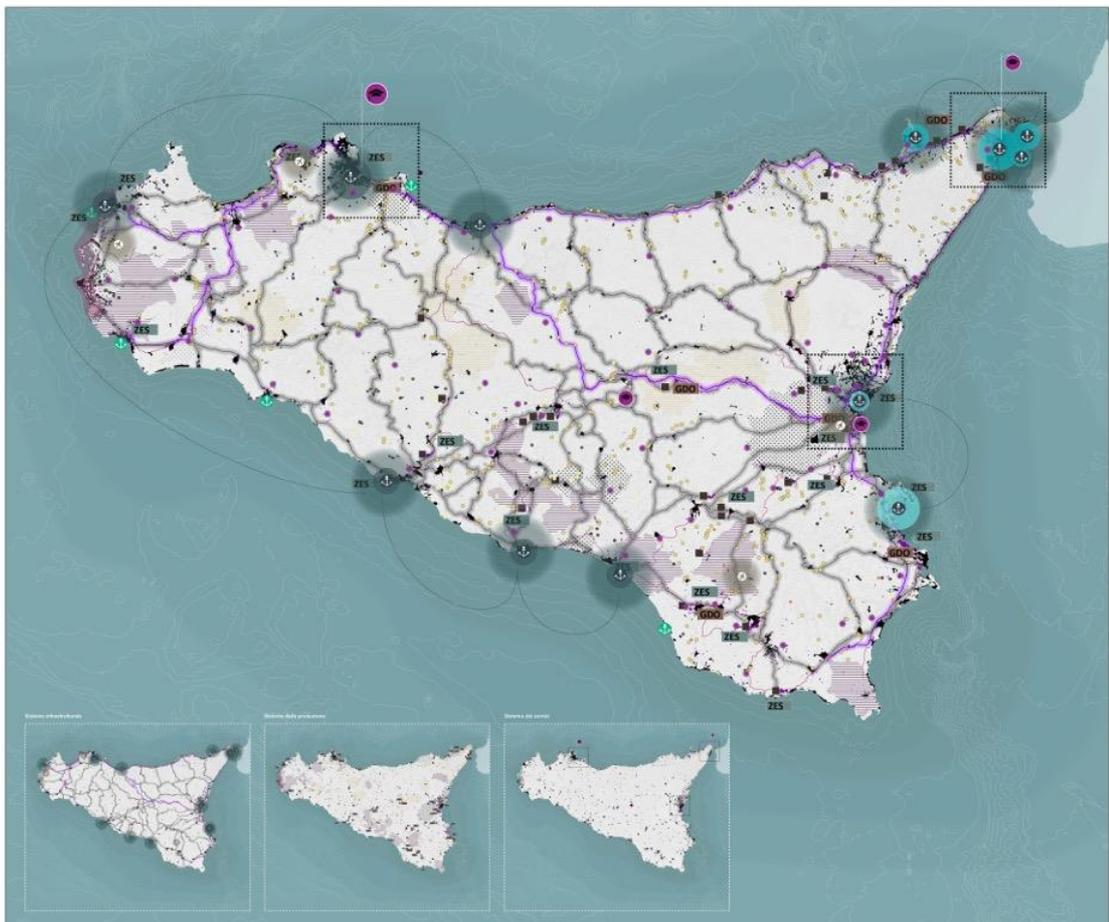


Figura 5 | Il porto di Termini Imerese nel sistema regionale dei trasporti, dei servizi e della produzione (Tav. 4)

### 2.2.3 *Le relazioni di area vasta: rapporti con l'area metropolitana e rapporti ambientali e paesaggistici con il territorio*

L'esame dei principali elementi di relazione con l'area vasta, tratto dal DPSS, individua rilevanti componenti territoriali articolate in macro-domini che, evidenziano:

- le interfacce territoriali sea-side/land-side, la rete infrastrutturale terrestre e aerea di supporto al sistema portuale;

- le identità culturali dei territori di riferimento;
- la dimensione paesaggistica e ambientale del mare e dei territori di riferimento;
- il sistema produttivo di riferimento.

Il primo macro-dominio mette in evidenza una forte relazione tra i due scali portuali, Palermo e Termini Imerese e la buona connessione infrastrutturale che interessa quest'ultimo soprattutto rispetto alle infrastrutture viarie come l'autostrada A20 da est e ovest e la A 19 da sud, rispetto al secondo macro-dominio oltre ad una diffusa presenza di beni isolati non lontano dallo scalo portuale termitano, si trova l'Area archeologica e Antiquarium di Himera. Ad arricchire questa lettura tematica si inserisce la posizione strategica dello scalo portuale che, non distante dal centro urbano di Cefalù che ospita un bene UNESCO, rappresenta una risorsa e si identifica come la principale gateway per un turismo diportistico rispetto al sito riconosciuto.

Il terzo macro-dominio mette in luce una forte presenza di valori paesaggistici e ambientali costituiti dall'insieme delle componenti Rete Natura 2000, soprattutto per le aree del palermitano e dell'entroterra, e dalla vicina presenza del Parco delle Madonie, una rilevante risorsa che vede nel sistema costiero e portuale una ulteriore componente con cui relazionarsi.

Per completare questa lettura dei macro-domini si evidenzia nel sistema produttivo un'estesa presenza di aree agricole soprattutto interessate da vigneti, oltre alla presenza di notevole importanza per lo scalo portuale di Termini Imerese, dell'IRSAP e della ZES, due componenti legate alla dimensione economico-produttiva che trovano nel porto un importante infrastruttura strategica per lo sviluppo economico e territoriale.

A partire quindi dagli studi elaborati, le analisi hanno messo in evidenza i sistemi insediativi evidenziandone, relazioni, usi funzioni e opportunità di sviluppo legate alla presenza di attrattori territoriali specializzati dell'area metropolitana.

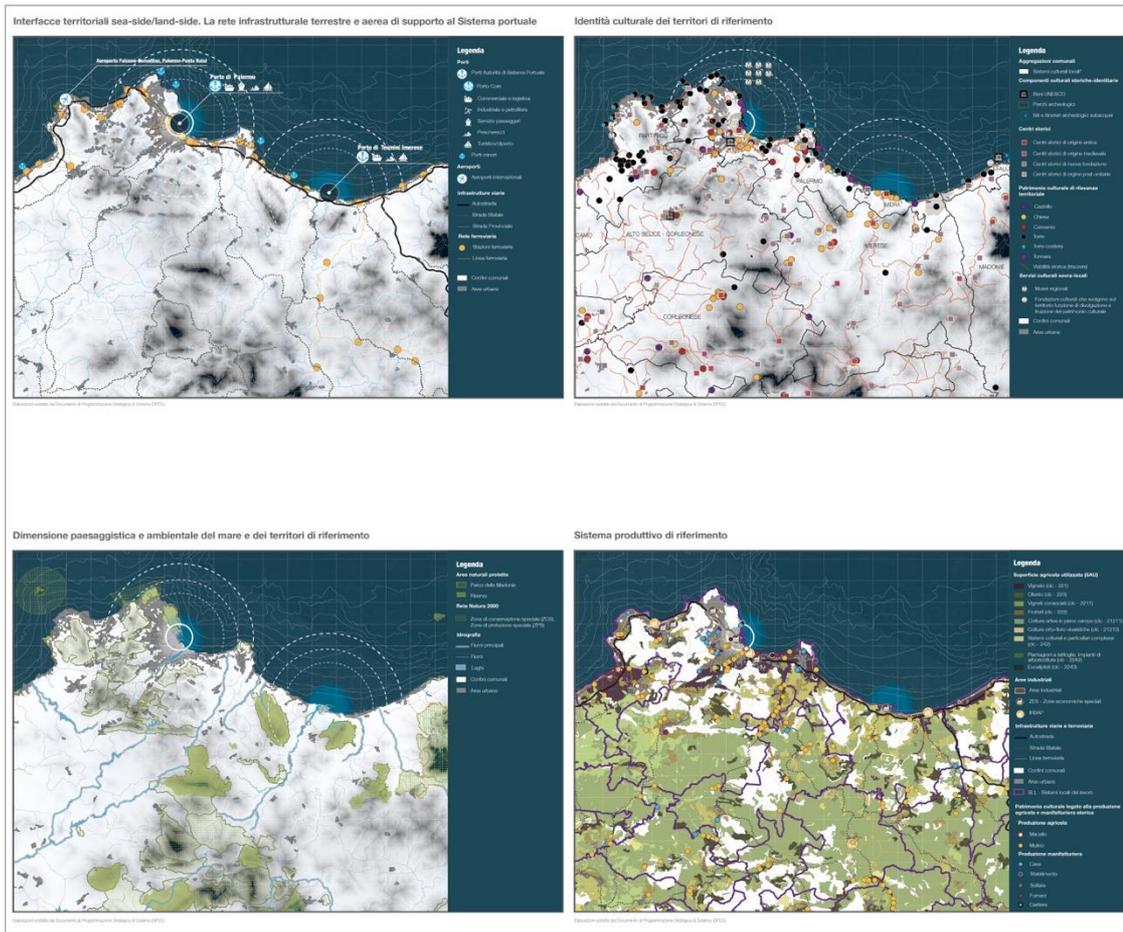


Figura 6 | Le relazioni di area vasta: rapporti con l'area metropolitana e i sistemi culturali, ambientali, paesaggistici e produttivi (Tav. 5)

### 2.2.4 Sintesi storica dell'evoluzione del porto

In ogni città portuale necessariamente la storia del porto si intreccia con quella urbana, non dissimile è il caso del porto di Termini Imerese che già a partire dal IV secolo a.C. era colonia cartaginese e avamposto per la difesa costiera, tanto da far presumere che in prossimità della costa esistesse un borgo marinaro. Si hanno notizie più certa a partire dalla seconda metà del '500 durante la quale la città, riconosciuta come rilevante sbocco a mare, viene interessata da un processo di rinnovamento delle opere difensive.

Durante il XIX sec. La città di Termini Imerese viene interessata da un rinnovamento urbanistico che interessa anche l'area della "Marina" nella quale viene realizzata una passeggiata alberata per la fruizione del mare,



Figura 7 | La passeggiata della Marina

per quanto riguarda invece la storia dell'infrastruttura portuale vera e proprio momento cruciale è la costruzione della diga foranea, realizzata alla fine del XIX sec., che consente di utilizzare tutti gli spazi a terra e gli specchi acquei sia per funzioni operative legate all'attracco delle navi mercantili lungo la diga foranea, sia per funzioni legate alla fruizione del mare come gli stabilimenti balneari della "Gisira"; a seguito di questa prima infrastrutturazione, è possibile affermare la definizione di un nuovo fronte a mare per la città.

Di notevole importanza è la costruzione di opifici per la trasformazione dello zolfo, stabilimenti industriali come la centrale elettrica e i cantieri navali, le architetture industriali, curate nella loro realizzazione conformano un nuovo paesaggio urbano-portuale che interessa la parte posta a nord del waterfront urbano.

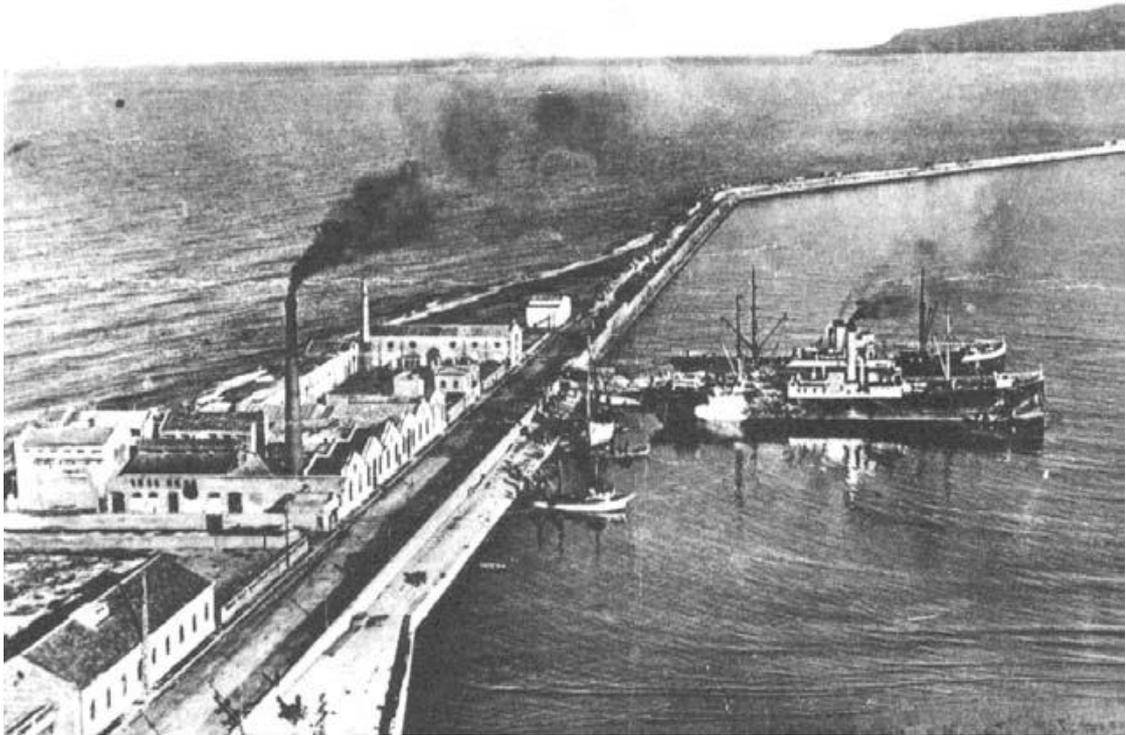


Figura 8 | Stabilimenti industriali sul molo

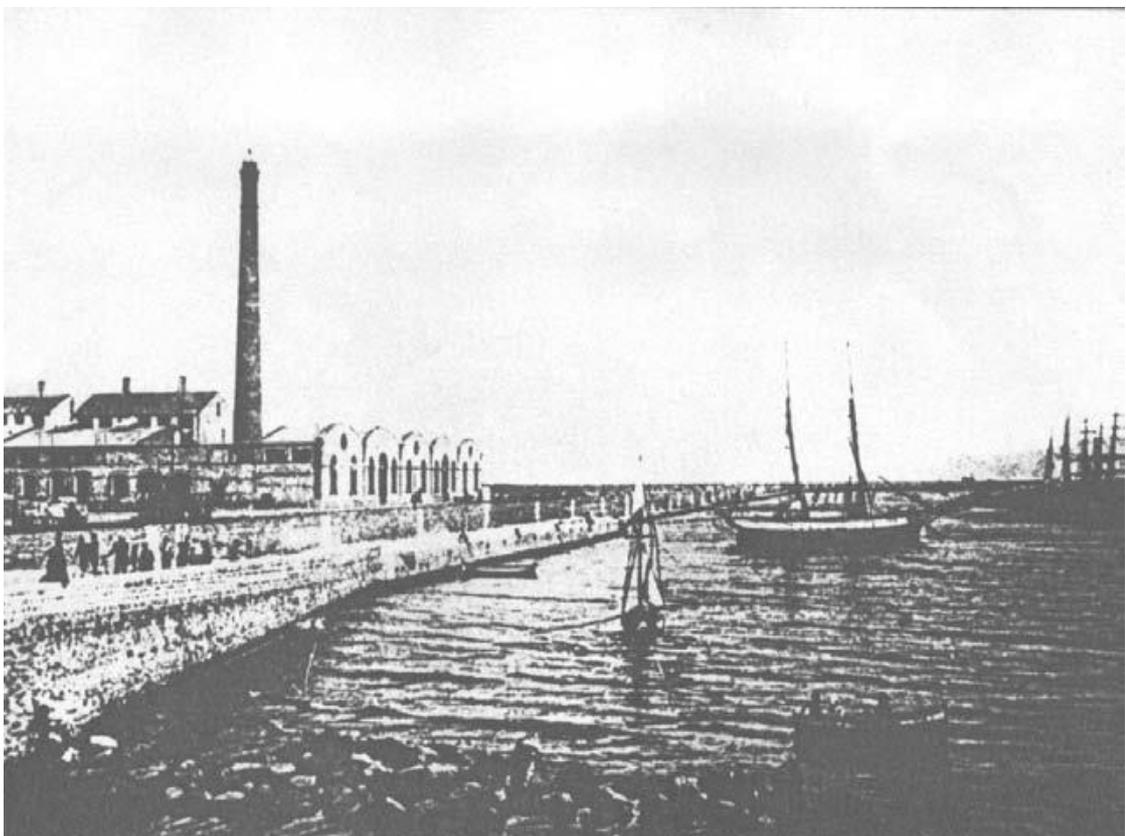


Figura 9 | Opifici per la raffinazione dello zolfo

Il XX sec. Costituisce per l’infrastruttura portuale il periodo principale per quanto riguarda l’evoluzione delle opere di protezione e la nuova configurazione fino a giungere ai più recenti interventi riguardanti il completamento della diga foranea, al fine di proteggere l’intero bacino portuale, e la realizzazione di nuovi banchinamenti e ampliamenti del molo di sottoflutto.

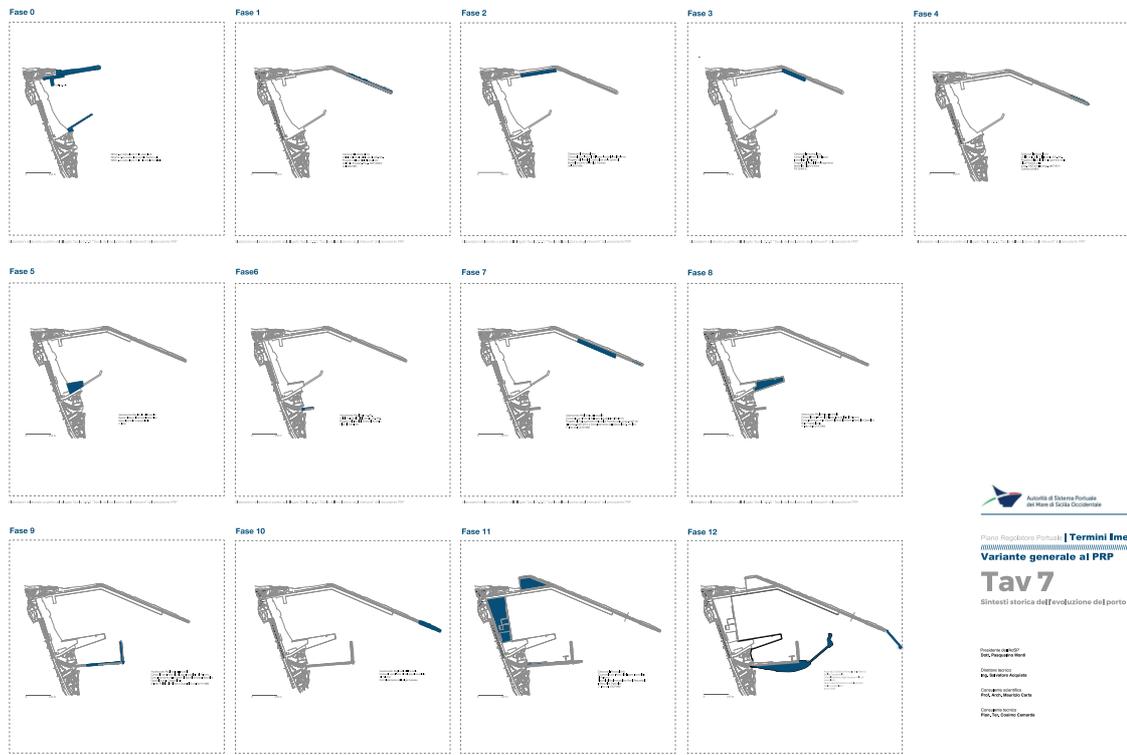


Figura 10 | Sintesi storica dell’evoluzione del porto dal XIX sec. Ad oggi

### 2.2.5 Le relazioni con la struttura urbana

Al fine di comprendere il sistema complesso delle relazioni che l’area portuale intesse con la città è stata elaborato una carta delle componenti strutturali del centro urbano di Termini Imerese (sistema portuale, sistema ecologico, sistema del patrimonio culturale, sistema dei servizi e sistema della mobilità).

Per il sistema portuale si è proceduto all’individuazione delle tipologie di porto rispetto alle funzioni e al livello di “porosità” in riferimento a quanto definito ne “L’Atlante dei Waterfront. Visioni, paradigmi, politiche e progetti integrati per i waterfront Siciliani e Maltesi”<sup>1</sup>; nello specifico: il porto rigido si identifica con quella parte localizzata a nord con la banchina di sopraflutto e centrale con la banchina di riva e il molo trapezoidale che si affaccia sul bacino principale, queste aree interessate da funzioni commerciali rendono questa porzione di porto inaccessibile ad esclusione degli operatori di settore; il porto poroso, costituito dall’area legata alla pesca e alla cantieristica (parzialmente accessibile); il porto liquido, localizzato nell’area meridionale in parte ancora in fase di ultimazione, è interessato da attività di diporto.

<sup>1</sup> Cfr. Carta M. (a cura di) (2013), *L’atlante dei waterfront. Visioni, paradigmi, politiche e progetti integrati per i waterfront siciliani e maltesi*, DARCH, Palermo.

Il sistema ecologico mette in luce la rete delle aree vegetali urbane, in particolare si evidenziano l'area del belvedere che sovrasta il porto, un viale alberato limitrofo al belvedere e un altro lungo via lungomare Cristoforo Colombo, per quanto riguarda il sistema delle acque viene sottolineato il sistema costiero a nord e a sud dell'ambito portuale e il torrente Barratina che costituisce oggi il limite per l'area portuale. Rispetto al sistema del patrimonio culturale vengono messe in luce, oltre al tessuto storico del centro urbano le singole emergenze architettoniche e le aree archeologiche presenti.

Il sistema dei servizi viene suddiviso in due sotto-categorie, servizi generali costituiti da quelli sanitari, giudiziari, amministrativi, scolastici e di ordine pubblico, tra questi va sottolineata la presenza del tribunale e dell'ospedale, attrattori sovralocali, e servizi culturali che localizzano i musei, teatri e biblioteche.

L'analisi strutturale del centro termitano viene completato con la redazione del sistema della mobilità individuando le linee stradali (autostrada, strada statale, viabilità urbana di attraversamento, principali assi urbani di penetrazione, assi stradali storici) e le linee ferrate con la relativa stazione ferroviaria.



Figura 11 | Le relazioni con la struttura urbana e le relazioni città-porto (Tav. 8)

### *2.2.6 Relazioni con gli strumenti urbanistici vigenti e quadro vincolistico*

Ai fini di individuare il quadro vincolistico che lo strumento urbanistico vigente nell'area di competenza del Comune di Termini Imerese determina nelle aree a ridosso del sistema del waterfront, è stata redatta un'analisi che evidenzia le destinazioni d'uso ed i vincoli definiti dal PRG vigente.

L'ottica integrata del PRP, tuttavia, ha orientato le diverse fasi di elaborazione, sfuggendo ad una visione separatrice di funzioni e competenze per perseguire l'obiettivo primario di tessere strette relazioni con il contesto urbano e di tornare a considerare l'area portuale una parte integrante ed interagente dell'intero sistema urbano.

Il nuovo PRP rappresenta un'occasione di riorganizzazione funzionale e ottimizzazione del potenziale posseduto dallo scalo portuale incrementando lo sviluppo economico inserendosi in un progetto di sviluppo più vasto che interessa l'intera città di Termini Imerese.

A supporto di quanto descritto il PRP si inserisce coerentemente negli indirizzi individuati dal Piano Regolatore Generale della città di Termini Imerese approvato con Decreto dell'Assessore regionale Territorio e Ambiente n.76/DRU del 23.02.2001, a seguito del quale con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 57 del 23.04.01, relativa alla presa d'atto delle modifiche e delle prescrizioni assessoriali, si è concluso il complesso iter di formazione del nuovo strumento urbanistico generale.

Nel 2009 l'amministrazione Comunale ha inoltre definito un procedimento per introdurre modifiche normative e con D.D.G. assessoriale n. 785 del 24.07.09, è stata approvata la Variante al PRG relativamente alla Modifica di alcuni articoli delle Norme Tecniche di Attuazione e del Regolamento Edilizio.

Tra le indicazioni previste dal PRG risultano essere particolarmente coerenti le trasformazioni della mobilità attraverso la realizzazione di due rotatorie che rendono maggiormente accessibile l'area portuale ottimizzando la gestione dei flussi veicolari sia per quanto riguarda il trasporto di merci sia per l'accessibilità delle persone, quest'ultime soprattutto per le aree legate al tempo libero e alla fruizione della costa.

Al fine di analizzare meglio il quadro vincolistico attuale sono state elaborate tre tavole analitiche che mettono in evidenza sia le zto del PRG, nella quale l'area portuale viene indicata come "area portuale", sia i vincoli di rispetto e puntuali su alcuni edifici individuati come "emergenze storiche".



Figura 12 | Il porto di Termini Imerese in relazione agli strumenti urbanistici vigenti (Tav. 9.a)



Figura 13 | Il porto di Termini Imerese in relazione al quadro vincolistico (Tav. 9.b)

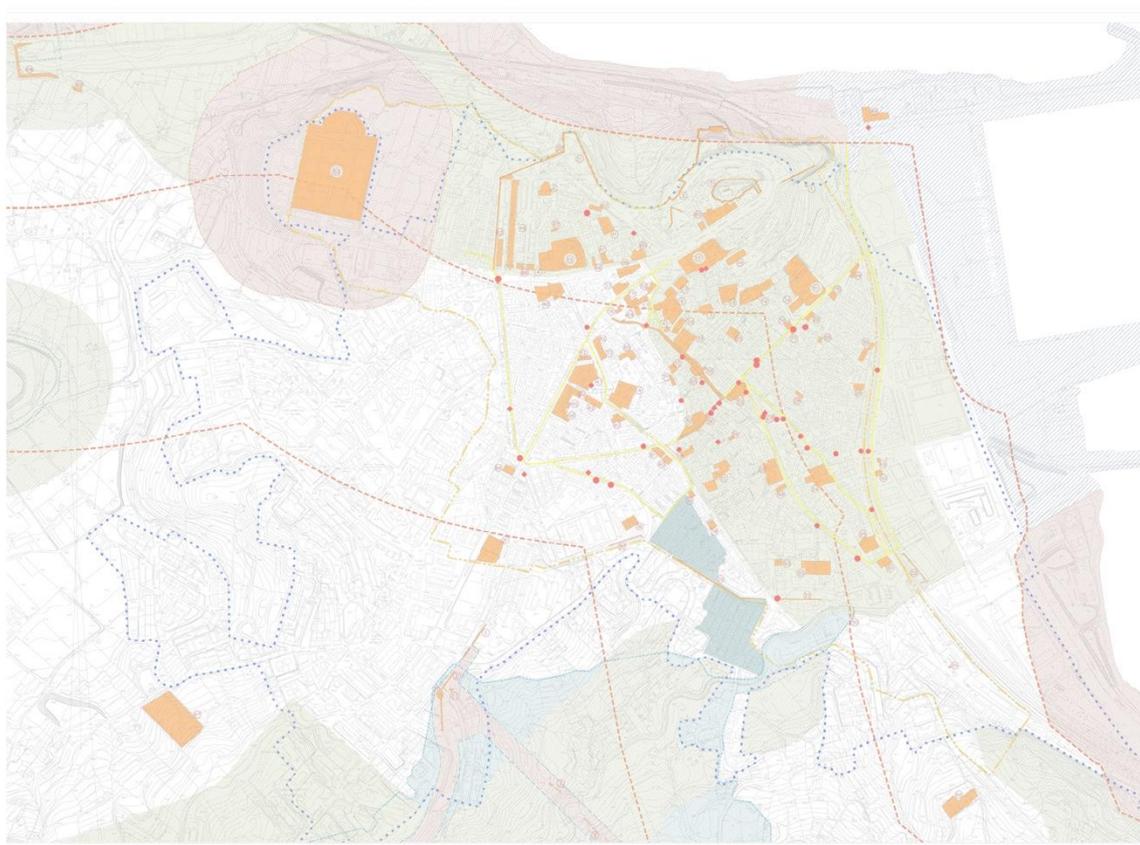


Figura 14| Il porto di Termini Imerese in relazione al quadro vincolistico e alle emergenze architettoniche(Tav. 8)

## **2.3 Analisi del Porto di Termini Imerese**

### **2.3.1 Le funzioni attuali: caratteristiche funzionali e strutturali delle opere esterne, delle banchine e dei piazzali attrezzati**

L'indagine sull'intero ambito portuale ha consentito di individuare le diverse funzioni che oggi interessano lo scalo portuale e che sono localizzate all'interno del limite giurisdizionale dell'AdSP, perimetrando le relative aree e individuando i volumi ospitanti sia funzioni portuali sia funzioni urbane.

Nello specifico il porto di Termini Imerese è interessato prevalentemente da funzioni di tipo commerciale e di cantieristica, in maniera ridotta da funzioni meno "pesanti" come attività diportistiche, pesca, spiaggia.

Di seguito la tabella che riassume le funzioni e le relative superfici:

FUNZIONI ATTUALI			
Area funzionale		Funzione attuale	
	superficie (mq)		superficie (mq)
A - Area portuale commerciale	116119	Area movimentazione merci viarie e rinfuse	27807
		Area per attività di movimentazione merci (Ro-Ro e containers)	88312
B -Area portuale industriale - cantieristica	52947	Area cantieri navali	20484
		Area cantieristica minore	32463
C - Area portuale di servizio ai passeggeri - funzioni miste	12564	Area attività direzionali, di controllo e uffici vari	5175
		Area magazzini	7389
D - Area portuale peschereccia	3961	Area per la pesca locale	3961
E - Area portuale turistica e da diporto	21535	Area per la diportistica	3452
		Area servizi ricreativi e sportivi	18083
Aree in divenire	44821	Aree sottoposte ad adeguamento tecnico funzionale	42169
		Area in disuso	2652



Figura 15| Le funzioni attuali del porto di Termini Imerese (Tav. 10.a)

*2.3.2 Analisi funzionale idraulico-marittima del porto: caratterizzazione statistica dei venti, variazioni del livello del mare, correnti superficiali, moto ondoso e penetrazione del moto ondoso all'interno del Porto, ricambio idrico, morfodinamica costiera*

Al fine di permettere l'ottimizzazione della pianificazione portuale, sia per quanto riguarda la definizione dell'assetto plano-altimetrico che per la specifica distinzione in aree funzionali e dunque la definizione dei requisiti prestazionali, è stata condotta un'indagine sulle condizioni meteomarine che interessano il Porto di Termini Imerese. In particolare, sono state effettuate la caratterizzazione statistica dei venti, l'analisi delle variazioni del livello del mare, l'analisi delle correnti superficiali, l'analisi del moto ondoso a largo e fino a una profondità di 20 m e, infine, la stima degli apporti solidi al litorale mediante modelli empirici. Con riferimento all'analisi del regime anemometrico, delle variazioni del livello del mare e del clima ondoso a largo sono stati valutati anche gli effetti dei cambiamenti climatici, utilizzando i dati di proiezione climatica forniti dal *Copernicus Climate Change Service* (C3S). La valutazione degli effetti dei cambiamenti climatici è stata effettuata confrontando lo scenario di controllo HIST con quattro scenari di

proiezione: i) RCP4.5 al 2070; ii) RCP8.5 al 2070; iii) RCP4.5 al 2100; iv) RCP8.5 al 2100. Con riferimento alle variazioni del livello medio del mare, si è fatto riferimento ai più aggiornati scenari SSP2-4.5 e SSP5-8.5, entrambi al 2070 e al 2100.

Per quanto concerne le analisi dei dati anemometrici, elaborando i dati forniti dall'*European Center Medium Weather Forecast* (ECMWF), preliminarmente validati sulla base dei dati rilevati dalla stazione di Palermo Boccadifalco, si è verificato che gli eventi di maggiore intensità e di maggiore frequenza provengono dai settori  $112.5^{\circ} \pm 11.25^{\circ} \text{N}$ ,  $135^{\circ} \pm 11.25^{\circ} \text{N}$ ,  $225^{\circ} \pm 11.25^{\circ} \text{N}$  e  $247.5^{\circ} \pm 11.25^{\circ} \text{N}$ , con velocità del vento mai superiore a 15 m/s. Per quanto concerne gli effetti dei cambiamenti climatici, i risultati delle analisi condotte hanno mostrato che per il sito in esame essi non sembrano influenzare significativamente il regime anemometrico.

Le analisi sulle variazioni del livello del mare condotte sulla base della marea astronomica e della marea meteorologica, effettuate mediante le misure di campo rilevate presso la stazione mareografica del Porto di Palermo nonché tramite alcuni modelli empirici, hanno permesso di stabilire che le oscillazioni del livello del mare per il sito in esame sono comprese tra un innalzamento massimo pari a +0.61 m s.l.m.m. e un abbassamento massimo pari a -0.42 m s.l.m.m.. Con riferimento ai possibili impatti dei cambiamenti climatici, si è trovato che nella peggiore delle ipotesi (i.e. scenario SSP5-8.5 al 2100), l'innalzamento del livello medio del mare sarà pari a 0.71 m (per l'*high end scenario* pari a 1.26 m).

Per quanto riguarda le analisi relative alle correnti superficiali, in virtù delle informazioni desunte dall'*Atlante delle correnti superficiali dei mari italiani* edito dall'Istituto Geografico della Marina Militare (1982), si è appurato che al largo del paraggio in esame si rilevano correnti di gradiente che, per tutti i mesi eccetto settembre, si propagano da Ovest o Nord-Ovest. Vista la modesta entità di tali correnti, in prossimità del Porto di Termini Imerese il regime delle correnti marine è governato quasi esclusivamente dal frangimento del moto ondoso. L'analisi delle correnti superficiali in prossimità del paraggio in esame utilizzando i dati di rianalisi forniti dal *Copernicus - Marine Environment Monitoring Service* (CMEMS) ha mostrato che, considerando il regime medio annuale delle correnti, più del 40% degli eventi è caratterizzato da velocità minori di 0.1 m/s e che il 36.14% degli eventi si propaga da Ovest e Nord-Ovest (i.e.  $270^{\circ} \pm 11.25^{\circ} \text{N}$  e  $292.5^{\circ} \pm 11.25^{\circ} \text{N}$ ). Inoltre, è stata osservata un'evidente stagionalità delle correnti, in termini sia di velocità che di direzione di propagazione.

Le analisi del moto ondoso condotte sulla base dei misurati dalla boa di Capo Gallo appartenente alla Rete Ondametrica Nazionale (RON), gestita dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e attiva fino al 2014, e dei dati forniti dal CMEMS, la cui validazione è presentata nel Piano Regionale Contro l'Erosione Costiera (PRCEC, 2020), hanno permesso di valutare il clima medio e gli eventi estremi nelle condizioni sia a largo che, attraverso il codice SWAN che ha permesso la ricostruzione del moto ondoso sotto costa, alla batimetrica di 20 m.

Con riferimento al clima ondoso a largo, le analisi hanno mostrato che in prossimità del Porto di Termini Imerese gli eventi con maggiore intensità e maggiore frequenza provengono dal settore centrato a  $315^{\circ} \text{N}$ . Per tale settore gli eventi con altezza d'onda significativa superiore a 3 m sono caratterizzati da una frequenza di apparizione pari a 0.37%. Sulla base dei risultati ottenuti dall'analisi del clima medio e considerando il fetch relativo al paraggio in esame, sono state individuate le

distribuzioni di probabilità degli eventi estremi per i settori centrati nelle direzioni 0°N, 22.5°N, 45°N, 292.5°N, 315°N e 337.5°N e sono state calcolate le previsioni di altezza d'onda significativa per tempi di ritorno di 5, 10, 50, 100, 150, 300 e 500 anni. Inoltre, per gli stessi settori, sono state definite delle relazioni funzionali sito specifiche che legano il periodo di picco dell'onda all'altezza d'onda significativa. Lo studio dei dati di proiezione climatica ha permesso di osservare che il moto ondoso medio non subisce variazioni significative nel futuro rispetto allo scenario di controllo. Tuttavia, gli effetti dei cambiamenti climatici sembrano avere un effetto positivo o negativo sull'altezza d'onda significativa estrema che dipende dalla direzione di propagazione considerata, oltre che dallo scenario climatico.

Il clima ondoso alla profondità di 20 m è stato analizzato seguendo la stessa metodologia utilizzata per il clima ondoso a largo. Si osserva che i risultati ottenuti sono coerenti con quelli forniti dal Piano Regionale Contro l'Erosione Costiera (PRCEC, 2020). Alla profondità di circa 20 m, per effetto dei fenomeni di rifrazione, si è rilevata una concentrazione delle direzioni di provenienza del moto ondoso attorno alla perpendicolare alla costa. In particolare, mediamente per il punto griglia selezionato il moto ondoso proviene dai settori centrati alle direzioni 0°N e 337.5°N. Tra tali settori, la maggior parte di eventi caratterizzati da una altezza d'onda significativa superiore a 2 m proviene dal settore  $0^\circ \pm 11.25^\circ$ . Per l'analisi degli eventi estremi, sono stati considerati i tre settori centrati nelle direzioni 0°N, 22.5°N e 337.5°N. Anche in questo caso, sono state individuate le distribuzioni di probabilità degli eventi estremi, sono state calcolate le previsioni di altezza d'onda significativa per tempi di ritorno di 5, 10, 50, 100, 150, 300 e 500 anni e sono state definite delle relazioni funzionali sito specifiche che legano il periodo di picco dell'onda all'altezza d'onda significativa.

Per quanto attiene al trasporto solido, sulla base delle informazioni fornite dal Piano Regionale Contro l'Erosione Costiera (PRCEC, 2020) e dell'osservazione della morfologia costiera, si è trovato che esso avviene in direzione Ovest - Est. Per tale motivo, i corsi d'acqua che contribuiscono al potenziale accumulo di sedimenti in prossimità del Porto di Termini Imerese sono solo quelli localizzati a Nord-Ovest da esso. In particolare, l'applicazione del modello di Gravičovic ha evidenziato che i corsi d'acqua che apportano maggiori sedimenti al litorale sono il Torrente Barratina, che sfocia in prossimità del Porto, e uno dei torrenti a Nord-Ovest del Porto che sfocia nel territorio del Comune di Trabia.

### *2.3.3 Localizzazione e dimensione delle attività portuali e delle aree in concessione*

Il censimento delle aree date in concessione e ricadenti entro il limite giurisdizionale del porto restituisce un quadro completo della dimensione e della localizzazione delle attività, portuali e non, che si svolgono all'interno del perimetro di giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale.

All'individuazione puntuale delle aree e dei soggetti concessionari si aggiungono dati relativi al tipo di attività svolta, alla superficie delle aree coperte e scoperte, alle superfici di specchio acqueo utilizzate.

Una lettura attenta mette in evidenza la complessità delle dinamiche di funzionamento della macchina portuale attraverso l'identificazione delle attività svolte dai singoli operatori portuali utile a definire, in termini di superfici sia le funzioni attualmente in essere, sia quelle future e di conseguenza utili al dimensionamento del Piano.

FUNZIONI ATTUALI						
Funzioni specifiche	Concessione	Sup. coperta (mq)	Sup. scoperta (mq)	Specchio acqueo	Superfici totali (mq)	Sup totale funzioni specifiche (mq)
Cantiere navale	ALEM S.R.L. (EX NUOVA ADORMARE) - CANTIERE NAVALE L. n. 1/2020 Area scoperta della superficie complessiva di mq. 1.645; L. n. 18/2016 Area scoperta della superficie complessiva di mq. 6165,	0	7810	0	7810	72064,6
	ALEM S.R.L. (EX NUOVA ADORMARE) - CANTIERE NAVALE L. n. 32/2019 Area demaniale marittima della superficie complessiva di mq. 8.000, di cui mq. 4.000 di area scoperta di banchina e mq. 4.000 di specchio acqueo	0	4000	4000	8000	
	AREA DI CANTIERE CONSEGNATA ALL'IMPRESA ADORMARE	0	17348,59*	0	17348,59	
	AREA DI CANTIERE CONSEGNATA ALL'IMPRESA BRUNO TEODORO mq 6.000,00	0	6000	0	6000	
	AREA DI CANTIERE CONSEGNATA ALL'IMPRESA FINCOSITmq 8.652,00	0	8652	0	8652	
	MAESTRI D'ASCIA SFERLAZZO - Cantieristica Navale - Area demaniale della superficie complessiva di mq. 2.823,50 ( mq. coperti: 104,15; scoperti: mq. 2.593,35; specchio acqueo 126,00)	104,15	2593,35	126	2823,5	
	LO SCALO S.R.L.- Cantieristica Navale - Area della superficie complessiva di mq. 1.962,85 (mq coperti 50 e scoperti 1.912,85).	50	1912,85	0	1962,85	
	MARE SUD YACHTING -Cantieristica Navale - Area scoperta di mq. 5.191,17, area coperta di mq. 500,00 e specchio acqueo mq. 3993,65.	500	5191,17	3993,65	9684,82	
	LEGA NAVALE ITALIANA - Diporto Nautico e Cantieristica Navale. L.n. 55/2009 Area demaniale scoperta (banchina) di mq. 150,00 e specchio acqueo di mq. 4,50 L.n. 55/ 2009 manufatto demaniale della superficie di mq 76,87 più area asservita recintata di mq 61,225; L.n. 858/ 2006 Area demaniale della superficie di mq. 650; L.n 24/ 2014 Area demaniale costituita da un'area scoperta di mq. 150,00 e da una porzione (mq. 47,00) dello scalo di alaggio esistente.	76,87	1058,22	4,5	1139,59	
FATE S.R.L. - Cantieristica Navale - A.F. 10/2014 superficie complessiva di mq. 4.079,25 circa di cui mq.107,60 di area scoperta, mq. 18,40 di area coperta e mq. 3.953,25 di specchio acqueo. A.F. 11/2017 Superficie scoperta di mq. 4.564,00.	18,4	4671,6	3953,25	8643,25		
Produttivo e industriale	PORTITALIA S.R.L. - Produttivo ed industriale - L.n. 27/2019 Area demaniale marittima della superficie di mq scoperti 1.000 allo scopo di mantenere un deposito di mezzi ed attrezzature utilizzate. Ant. Occ. Area demaniale marittima della superficie di mq scoperti 16.000.	0	17000	0	17000	18000
	CALDARA s.r.l.-Produttivo ed industriale - superficie di mq. scoperti 1.000,00. per mantenere un deposito di mezzi ed attrezzature	0	1000	0	1000	
Commerciale (RO_RO)	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A e CARTOUR S.R.L. - Attività Marittime e portuali superficie di mq 21.822 per mantenere un terminal per la sosta temporanea, custodia e vigilanza dei mezzi commerciali ed autoveicoli da imbarcare/sbarcare sulle/dalle navi sociali	0	21822	0	21822	21992,55
	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A - Biglietteria - Area demaniale scoperta di mq. 170,55 allo scopo di mantenere una biglietteria/uffici.	0	170,55	0	170,55	
Servizi portuali (cabina elettrica, distributori carburante,...)	E-DISTRIBUZIONE s.r.l.- CABINA ELETTRICA- L. n. 28/2017 Area demaniale della superficie complessiva di mq. 275,00 di cui mq coperti 136,60 e scoperti 128,95. L.n 24/2019 Area demaniale marittima scoperta della superficie di mq.11,50.	136,6	140,45	0	277,05	1422,05
	SOCIETA' COOPERATIVA GRUPPO ORMEGGIATORI Superficie scoperta di mq. 20,00, sita presso il molo Aldisio allo scopo di collocare e mantenere un manufatto prefabbricato in legno destinato a sede sociale ed operativa della cooperativa	0	20	0	20	
	TEXON S.R.L. - IMPIANTO DI DISTRIBUZIONE CARBURANTE - DEPOSITO FISCALE - Superficie scoperta di mq. 20,00.	0	20	0	20	
	COSTRUZIONI BRUN O TEODORO S.P.A. - IMPIANTO DI DISTRIBUZIONE CARBURANTE - DEPOSITO FISCALE - Area demaniale marittima di metri quadrati: area coperti 130,00; area scoperta 970,00 allo scopo di realizzare e mantenere una centrale di betonaggio ed una riserva idrica a servizio dei lavori di ripristino statico dei piazzali del porto commerciale e di rifacimento degli impianti e degli arredi dello stesso porto	130	970	0	1100	
	TELECOM S.P.A. Area demaniale marittima di mq. 5 (area scoperta),	0	5	0	5	
Diporto nautico	ARTEMAR S.R.L. - Diporto Nautico - superficie complessiva di mq. 12.976,40 circa, di cui mq. 4.515,50 di area scoperta, mq. 132,50 di area coperta, mq.8.328,40 di specchio acqueo.	132,5	4515,5	8328,4	12976,4	17626,4
	ASSOCIAZIONE DILETTANTISTICA CIRCOLO VELICO VELA CLUB TERMINI IMERESE -Diporto Nautico - Area demaniale scoperta (banchina) di mq. 150,00 e specchio acqueo di mq. 4.500,00.	0	150	4500	4650	
Turistico ricreativo	E - STATE s.r.l.s. - Turistico ricreativo - superficie di mq. 3.213,00, allo scopo di mantenere uno stabilimento balneare.	0	3213	0	3213	3213
Ristorazione	LA LANTERNA DI MACALUSO CINZIA - Ristorante/Pizzeria - Area demaniale marittima di metri quadrati: coperti 346,71; scoperti 40,87.	346,71	40,87	0	387,58	387,58
<b>TOTALI SUPERFICI IN CONCESSIONI</b>						<b>134706,18</b>
*Le informazioni sui concessionari sono state fornite dall'ufficio Demanio dell'AdSP, le superfici indicate sono state computate su base dwg fornita dall'AdSP in quanto non fornite dalla stessa Autorità						

Tab. 2 | Suoerfici funzioni attuali

### 2.3.4 Flussi portuali e viabilità interna

Il porto di Termini Imerese è situato a soli 30 km dal porto di Palermo ed è direttamente collegato ai principali nodi della rete stradale regionale. Il porto è ben dotato di infrastrutture e servizi per la movimentazione dei veicoli commerciali e delle merci da/verso compagnie Ro-Ro, inoltre sono presenti ampi e funzionali piazzali di deposito.

Lo scalo di Termini Imerese registra un particolare interesse per le merci rinfuse (grano, ciabattato, fertilizzanti), nonché per le merci varie, ed è anche utilizzato per l'imbarco di brecciolino proveniente dalle cave siciliane. Le merci rinfuse solide registrano una crescita nel 2022 del 34%, e del 5% anche nei primi sei mesi del 2023. Il porto si rileva sempre più vocato al traffico merci grazie ai grandi spazi retro-portuali esistenti. Occorrerà definire in termini più generali la prospettiva di traffico di TEU nell'infrastruttura portuale tenendo insieme le caratteristiche dei servizi portuali da attivare a Termini Imerese e le eventuali economie di partenariato da promuovere con gli operatori che attualmente operano nel porto di Palermo.

Diviene essenziale operare in chiave di bilanciamento funzionale con il porto di Palermo per il trasporto merci e di ri-localizzazione di talune attività che oggi sono connotate dalla limitata disponibilità di spazi utili all'interno dello scalo di Palermo. L'accessibilità primaria all'infrastruttura portuale è direttamente correlata alla vicinanza del tessuto urbano e del reticolo tipico dei piccoli centri e alla compresenza della viabilità di servizio alla zona industriale di Termini Imerese, direttamente collegata alla rete autostradale mediante uno svincolo "riservato". La differenziazione dei flussi commerciali che attualmente sono attivi sullo scalo portuale è evidentemente un elemento di forza dell'infrastruttura, e allo stesso tempo un carattere del servizio svolto che la rete infrastrutturale di supporto può sopportare con limitata criticità rispetto alle condizioni di massima efficienza. Attualmente, lo scalo di Termini Imerese è rilevante per il trasporto RO-Pax, dei passeggeri e per l'offerta di una darsena turistica che mostra prospettive locali molto interessanti.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,  
Termini Imerese, Trapani,  
Porto Empedocle

PORTO :

TERMINI IMERESE

ANNO PERIODO	2021 Gennaio – Dicembre			2022 Gennaio – Dicembre			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
A1 A1 TOTALE TONNELLATE	674.910	679.094	1.354.004	715.587	653.103	1.368.690	14.686	1,1%
A2 A2 RINFUSE LIQUIDE	0	0	0	0	0	0	0	
A21 Petrolio greggio			0			0	0	
A22 Prodotti raffinati			0			0	0	
A23 Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale			0			0	0	
A24 Prodotti chimici			0			0	0	
A25 Altre rinfuse liquide			0			0	0	
A3 A3 RINFUSE SOLIDE	125.298	161.710	287.008	124.512	142.622	267.134	-19.874	-6,9%
A31 Cereali	53.265	24.096	77.361	32.609	23.851	56.460	-20.901	-27,0%
A32 Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi			0			0	0	
A33 Carboni fossili e ligniti			0			0	0	
A34 Minerali/cementi/calci			0			0	0	
A35 Prodotti metallurgici			0			0	0	
A36 Prodotti chimici			0			0	0	
A37 Altre rinfuse solide	72.033	137.614	209.647	91.903	118.771	210.674	1.027	0,5%
A4 A4 MERCI VARIE IN CDLLI (A41+A42+A43)	549.612	517.384	1.066.996	591.075	510.481	1.101.556	34.560	3,2%
A41 In contenitori	0	0	0	0	0	0	0	
A42 Ro/ro	549.612	517.384	1.066.996	591.075	510.481	1.101.556	34.560	3,2%
A43 Altre merci varie			0			0	0	
<b>INFORMAZIONI</b>								
I1 Numero navi	396	396	792	395	395	790	-2	-0,3%
I2 Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	25.223	27.955	53.178	34.483	36.863	71.346	18.168	34,2%
B21 Locali/Passaggio Stretto (navigazione < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	
B22 Passeggeri traghetti	25.223	27.955	53.178	34.483	36.863	71.346	18.168	34,2%
B23 Numero di Passeggeri Crociere (B231+B232)	0	0	0	0	0	0	0	
B231 Crociere "Home Port"			0	0	0	0	0	
B232 Crociere "Transiti" (da contarsi una sola volta)						0	0	
I3 Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	0	0	0	0	0	0	0	
B31 Pieni			0	0	0	0	0	
B32 Vuoti			0	0	0	0	0	
B33 di cui TEU "trasbordati"							0	
I5								
B51 Numero unità Ro-Ro (mezzi pesanti)	21.441	21.584	43.025	21.781	23.410	45.191	2.166	5,0%
B52 Numero veicoli privati (auto al seguito pax)	8.723	9.563	18.286	12.504	12.816	25.320	7.034	38,5%
B53 Numero veicoli commerciali (auto nuove)	6.904	240	7.144	8.354	24	8.378	1.234	17,3%

Tab. 3 | Rilevamento della distribuzione dei flussi commerciali nel biennio 2021-2022 del porto di Termini Imerese (fonte: AdsP del Mare di Sicilia Occidentale, 2023)

### 2.3.5 I traffici e la mobilità

Il porto di Termini Imerese rappresenta un polo consolidato nell'area in cui è inserito e per le relazioni commerciali e logistiche sviluppate con la rete portuale dell'intera regione Sicilia. Pertanto, la rete infrastrutturale tesa a dotare della necessaria accessibilità l'infrastruttura portuale è costituita da un reticolo consolidato che attraverso la viabilità perimetrale del porto interconnette sia con la limitrofa area industriale di Termini Imerese che con il tessuto urbano del centro cittadino.

L'interferenza tra diverse componenti del traffico è molto marcata e gli effetti sono limitati sull'attuale capacità della rete soltanto perché la programmazione dei servizi marittimi principali è orientata sulle fasce di morbida del traffico urbano (21:00 / 06:00).

Lo studio e la simulazione degli scenari infrastrutturali legati al PRP del Porto di Termini Imerese, qualora venga posto in esercizio entro il 2035 il Ponte sullo Stretto di Messina, ha messo in evidenza l'incremento di attrattività del polo portuale e la necessità di potenziare in termini adeguati la dotazione delle reti autostradali e ferroviarie già presenti a servizio del porto.

Tale scenario di progetto può essere considerato di lungo periodo e compatibile con l'orizzonte temporale del nuovo PRP ma anche utile alla caratterizzazione logistica del polo portuale che integrato con la rete ferroviaria regionale raggiungerebbe un ruolo di primo piano nel sistema dei trasporti di rango nazionale.



Figura 16 | Le reti di trasporto in Sicilia + il ponte sullo stretto (2033)

### 2.3.6 Analisi del PRP vigente e stato di attuazione

Lo stato di attuazione del vigente PRP registra l'avvenuto appalto di due importanti opere che riguardano il completamento del molo foraneo ed il prolungamento del molo sottoflutto, entrambe i lavori sono in fase di ultimazione.

Ad oggi la pianificazione del porto di Termini Imerese appare non del tutto capace di rispondere alle condizioni e agli scenari del traffico marittimo, sia in termini di relazioni con il sistema industriale e logistico retrostante, sia in termini di potenziamento della funzione turistica attraverso una vera e propria marina di elevata qualità e attrattività, pertanto negli anni si è proceduto ad alcuni interventi, spesso localizzati e privi di una pianificazione a monte, di trasformazione utili ad un efficientamento funzionale e logistico del bacino portuale.

Di seguito si riporta una tabella sintetica che traccia gli interventi di trasformazione del porto di Termini Imerese (stato di attuazione al luglio 2023)

<b>Intervento</b>	<b>Interventi di recente ultimazione</b>	<b>Interventi in fase di ultimazione</b>	<b>Interventi già affidati con prossimo avvio dei lavori</b>	<b>Interventi in fase di affidamento (procedura di affidamento già avviata)</b>	<b>Interventi in corso di progettazione</b>
Consolidamento statico muro di sponda banchina di Riva, banchina Sebastiano Veniero e molo trapezoidale	X				
Ripristino piazzali Porto di Termini Imerese	X				
Prolungamento del Molo foraneo del porto di Termini Imerese (Sopraflutto)		X			
Realizzazione delle misure e degli impianti di Port Facility Security Plan nel porto di Termini I.	X				
Completamento del Molo di sottoflutto del porto di Termini I.		X			
Completamento del Molo foraneo di Termini I. - Rifiorimento della mantellata		X			
Molo sottoflutto Termini I. - Realizzazione di un piazzale d'angolo				X	
Escavo del bacino portuale di Termini Imerese			X		
Molo Sottoflutto Termini I. - Rettifica banchina turistica					X

Tab. 4 | Stato di avanzamento interventi nell'ambito portuale

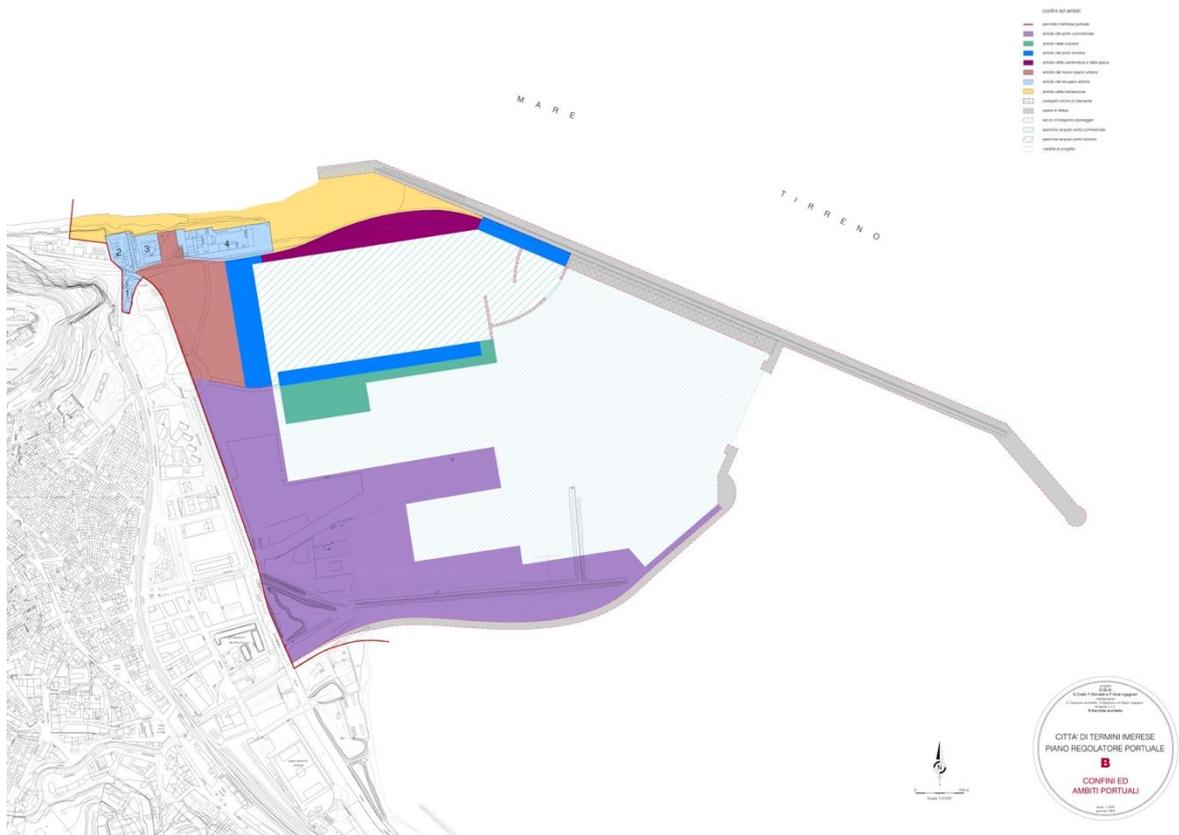


Figura 17 | Zonizzazione PRP vigente (Tav. 13)

### 3. Analisi SWOT e quadro dei problemi

Attraverso l'esplicitazione di punti di forza (Strengths), punti di debolezza (Weaknesses), opportunità (Opportunities) e minacce (Threats), la Matrice SWOT prevede l'esplicitazione dei fattori competitivi del porto utili a definire gli obiettivi e le strategie del piano.

Da un lato, si analizzano le componenti endogene del sistema porto-città: i punti di forza e i punti di debolezza; queste componenti costituiscono sia le invarianti territoriali (risorse consolidate e costituenti solidi valori territoriali), sia le debolezze da potenziare e sulle quali innescare processi di trasformazione per intervenire nell'ambito del piano.

L'analisi delle componenti endogene è l'esito dell'interpretazione degli elementi strutturali invarianti.

Dall'altro lato, in riferimento all'analisi delle trasformazioni e sulla programmazione, sono estratte le componenti esogene: le opportunità - da cogliere - e le minacce - da sventare - contenute nei nuovi processi di trasformazione.

Momento nodale tra la fase analitica e quella di indirizzo progettuale, questa fase, oltre a individuare le opportunità già decise che possono costituire un solido supporto per il processo di trasformazione, permetterà di definire le incongruenze di alcune decisioni (in fase o in procinto di attuazione) che non rispettano i valori identitari presenti, nonché la necessaria vision di sviluppo per il sistema porto-città.

STRENGTHS  
**PUNTI DI FORZA**

**Accessibilità**

Buona accessibilità all'area portuale operativa direttamente dallo svincolo autostradale "Agglomerato industriale"

**Operatività portuale**

Notevole presenza di spazi operativi per la movimentazione di merci e persone

WEAKNESSES  
**PUNTI DI DEBOLEZZA**

**Operatività portuale**

Disorganizzazione e carenza delle aree portuali in relazione alle funzioni esistenti con particolare riferimento alle aree legate alle attività di pesca e del diporto.

**Paesaggio urbano-portuale**

Edilizia in avanzato stato di degrado costituente elemento di pericolosità. Carente rapporto tra l'area portuale e quella urbana in termini di rapporti visivi e di funzioni integrate.

OPPORTUNITIES  
**OPPORTUNITÀ**

**Accessibilità**

Previsione di realizzazione di un sistema di rotonde per il miglioramento dei flussi urbani e portuali e di aree a parcheggi in prossimità dell'area portuale (PRP - PRG)

**Operatività portuale**

Ampliamento degli spazi portuali a servizio del traffico Ro-Ro, diporto, cantieristica, pesca e nuovi edifici a supporto dei servizi portuali (DPSS - PNRR\_ZES)

**Paesaggio urbano-portuale**

Previsione di spazi legati al tempo libero con sistemazione vegetale come filtro tra città e porto (DPSS - PRP)

THREATS  
**MINACCE**

**Paesaggio urbano-portuale**

Previsione di nuovi banchinamenti atti a ridurre lo specchio acqueo del bacino portuale (PRP)

Previsione di realizzazione di un'area destinata al depuratore in prossimità dell'area portuale con funzione diportistica (PRG)



## **PARTE SECONDA**

Percorso metodologico, fasi di redazione del PRP e contenuti



#### **4 Metodologia, fasi ed elenco degli elaborati di Piano**

La metodologia adottata dal Piano Regolatore Portuale di Termini Imerese è stata avviata a partire da un'indagine delle sue diverse parti funzionali e dalle loro prospettive di trasformazione nel breve, medio e lungo periodo.

Ogni componente funzionale del porto è stata analizzata tenendo conto delle diverse relazioni interne ed esterne in termini di funzioni, innesti, attraversamenti e futura trasformazione.

Particolare attenzione viene data ai contesti di relazione tra la città e il porto che, in linea con quanto definito dal DPSS intendono mitigare gli impatti che il porto operativo assume nei confronti della città e del territorio; questi contesti costituiscono zone di grande attrazione urbana con funzioni culturali, ricreative, sono spazi di interazione e di integrazione, dove si addensano le nuove centralità urbane legate alla riqualificazione del waterfront urbano.

Secondo quanto indicato negli ultimi aggiornamenti normativi in materia di pianificazione portuale, i PRP, intesi come piani strutturali, assumono un carattere strategico in relazione anche al sistema portuale di riferimento, immaginando azioni che in parte integrano le funzioni esistenti, in parte ne immaginano di nuove, sempre nell'ottica di una maggiore integrazione tra funzioni portuali e urbane.

In linea con quanto descritto precedentemente sono stati individuati nell'ambito portuale un sotto-ambito portuale con funzione operativa (il porto operativo, tecnico, l'area più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali); e un sotto-ambito di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città (dove collocare altre attrezzature portuali ma anche propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità), che comprende gli innesti e gli affacci urbani, rivolti a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane.

La metodologia messa in campo ha previsto un primo momento analitico rispetto al sistema portuale, al contesto territoriale e urbano e alle caratteristiche proprie dell'ambito portuale, descrivendo le principali caratteristiche, i valori e le criticità presenti.

Al fine di leggere il porto e il contesto urbano e territoriale di riferimento, la fase analitica ha per messo di inquadrare, alle diverse scale, l'ambito portuale con un approccio in grado di identificare le componenti strutturali che con questo interagiscono, ricostruendo i mutamenti che il porto ha avuto nella storia, leggendo le relazioni con gli strumenti urbanistici e con il sistema delle invariante vincolistiche, fino a giungere alla lettura specifica delle singole funzioni che oggi interessano l'intero ambito portuale.

Un secondo momento riguarda la fase progettuale attraverso l'individuazione dei macro-obiettivi, delle strategie da mettere in capo e delle azioni, nonché l'individuazione delle funzioni e dei relativi servizi contenuti in esse al fine di proiettare lo scalo portuale termitano in un nuovo modello policentrico di sistema portuale per la Sicilia occidentale.

Questa fase traduce in indirizzi progettuali quanto già definito nel DPSS definendo maggiormente le funzioni delle singole parti indicando indici e localizzazione delle principali opere a servizio del porto e della città.

Nel localizzare tali funzioni il piano individua le demolizioni necessarie, agendo con un approccio di recupero volumetrico, le aree più idonee ad ospitare i nuovi volumi, il sistema delle aree vegetali, importante componente di compensazione funzionale e

innesto con la città e il sistema della viabilità per una migliore fruizione in relazione alle differenti funzioni previste.



Figura 18 | Layout portuale - Macrozonizzazione DPSS (Tav. 14)

Il PRP propone inoltre un disegno planimetrico che funga da visione meta-progettuale utile alla successiva fase di attuazione, proponendo anche approfondimenti, come elaborazioni tridimensionali e/o sezioni schematiche; questi non hanno la pretesa di costituire elementi prescrittivi ma puramente indicativi, utile a prefigurare gli spazi interessati dalle future azioni di piano.

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.

#### **4.1 Elaborati del 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

## **5 Obiettivi e strategie generali del nuovo PRP**

### **5.1 Obiettivi e finalità**

A seguito della redazione della matrice SWOT, in un'ottica di riorganizzazione funzionale degli scali portuali si ritiene necessaria la rifunzionalizzazione delle relative aree dedicate, al fine di ottimizzare i flussi e gli scambi aumentando il potenziale dello scalo portuale e migliorando il rapporto tra porto e città.

Il PRP pertanto si rende necessaria al fine di ottimizzare gli spazi e i piazzali soprattutto ad uso dell'ambito del porto commerciale, della cantieristica e del diporto, nonché l'individuazione di funzioni legate alla pubblica fruizione del waterfront, come gli ambiti legati alla balneazione e al nuovo spazio urbano.

Il PRP inoltre si ritiene necessaria al fine di dare coerenza e attuazione al Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) redatto ai sensi dell'art. 5 della legge 84 del 28/01/1994 come modificato dalla legge 156/2021 ed esitato dalla Conferenza di Servizi conclusasi in data 22/03/2022, il quale, attraverso una riorganizzazione delle aree, individua nuove funzioni in una logica di ottimizzazione delle aree portuali e della relazione con gli ambiti urbani adiacenti.

Con questa rifunzionalizzazione degli spazi portuali il porto di Termini Imerese si inserisce come principale scalo commerciale della Sicilia nord-occidentale.

Il PRP si prefigge l'obiettivo 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 PRP 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 e parte della banchina di Riva in relazione alle funzioni già individuate come ambito del nuovo spazio urbano e ambito della balneazione;
- migliorare l'accessibilità alle aree portuali separando i flussi per tipologia di utenza;
- 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 pesca e al diporto proponendo una riconfigurazione del bacino posto tra il molo trapezoidale e il molo di sottoflutto e una nuova darsena per il diporto a sud, immaginando una nuova porta turistica per la città e il sistema territoriale gravitante.

## Termini Imerese WATERFRONT

### Un nuovo porto con funzioni integrate:

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

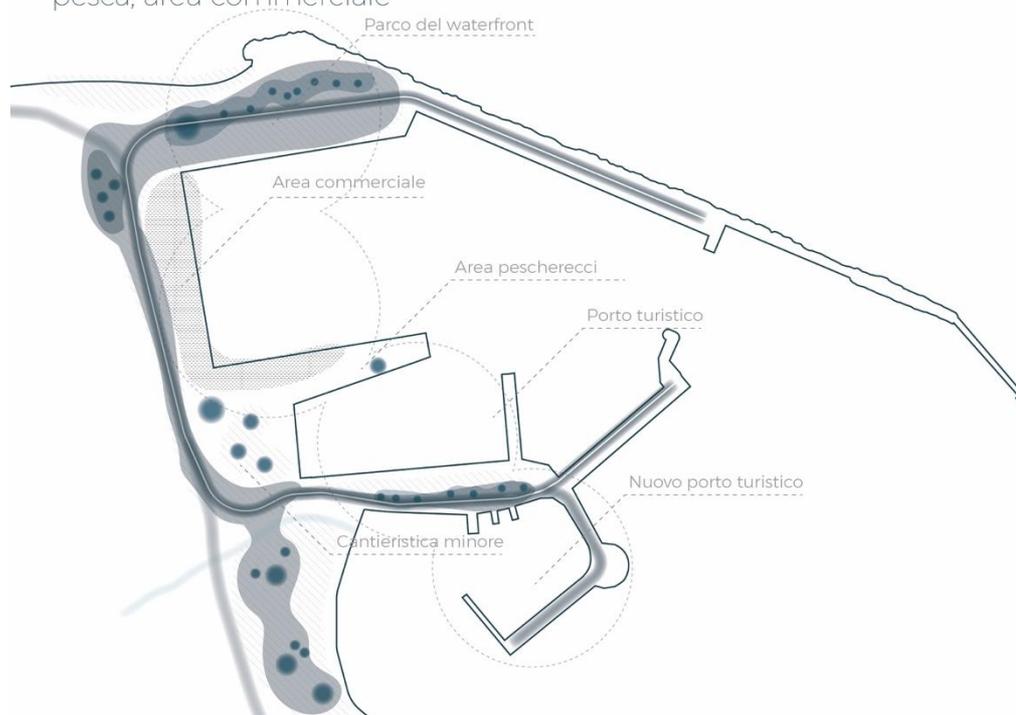


Figura 19 | schema grafico degli obiettivi di Piano

## 6 Il nuovo layout del Porto di Termini Imerese

Ai fini di una migliore e più efficiente organizzazione degli spazi portuali, è possibile leggere l'assetto del layout portuale secondo la lettura<sup>2</sup> che individua tre tipologie di porti, categorie che è possibile riscontrare nel disegno del PRP:

- il "porto liquido" identificato dalla nautica da diporto e dai servizi culturali e per il tempo libero, interconnesso alla città (Area nord compresa tra la spiaggia e la

<sup>2</sup> L'approccio proposto è stato già utilizzato nell'ambito del PRP di Palermo per l'interpretazione delle aree funzionali.

nuova banchina Sebastiano Veniero, darsena pesca e diporto nell'attuale bacino portuale, nuova darsena per il diporto a sud del layout portuale). Le aree funzionali previste per questa parte riguardano la nautica da diporto ed attività culturali e ricreative integrate con elevato grado di interazione città-porto, le aree per attività ricettive e funzioni urbane del terziario avanzato, le aree verdi attrezzate di connessione e ricucitura con il paesaggio vegetale costiero;

- la seconda categoria è il "porto permeabile", cioè l'area per il traffico passeggeri con una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale, nonché le aree di cantieristica minore (Molo trapezoidale e area cantieristica) È caratterizzato dall'ampliamento delle attuali superfici e dall'ottimizzazione delle aree legate alla cantieristica minore;
- infine la terza tipologia è quella del "porto rigido", cioè della "macchina portuale" impermeabile alle contaminazioni urbane (se non quelle funzionali) e protetta nel suo perimetro per consentirne l'efficienza e la sicurezza (Banchina di riva, parte terminale del molo di sopraflutto). Le nuove superfici sono incrementate per consentire una efficienza operativa che consente di cogliere le opportunità della variazione della domanda e delle specializzazioni e rendere più competitivo lo scalo portuale di Termini Imerese all'interno del sistema portuale.

## 6.1 La definizione dell'Ambito Portuale e dei Sotto-ambiti portuali

### 6.1.1 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**.

### 6.1.2 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 Area 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.**

### 6.2 La definizione delle Aree e delle Sub-aree funzionali

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 così articolati:

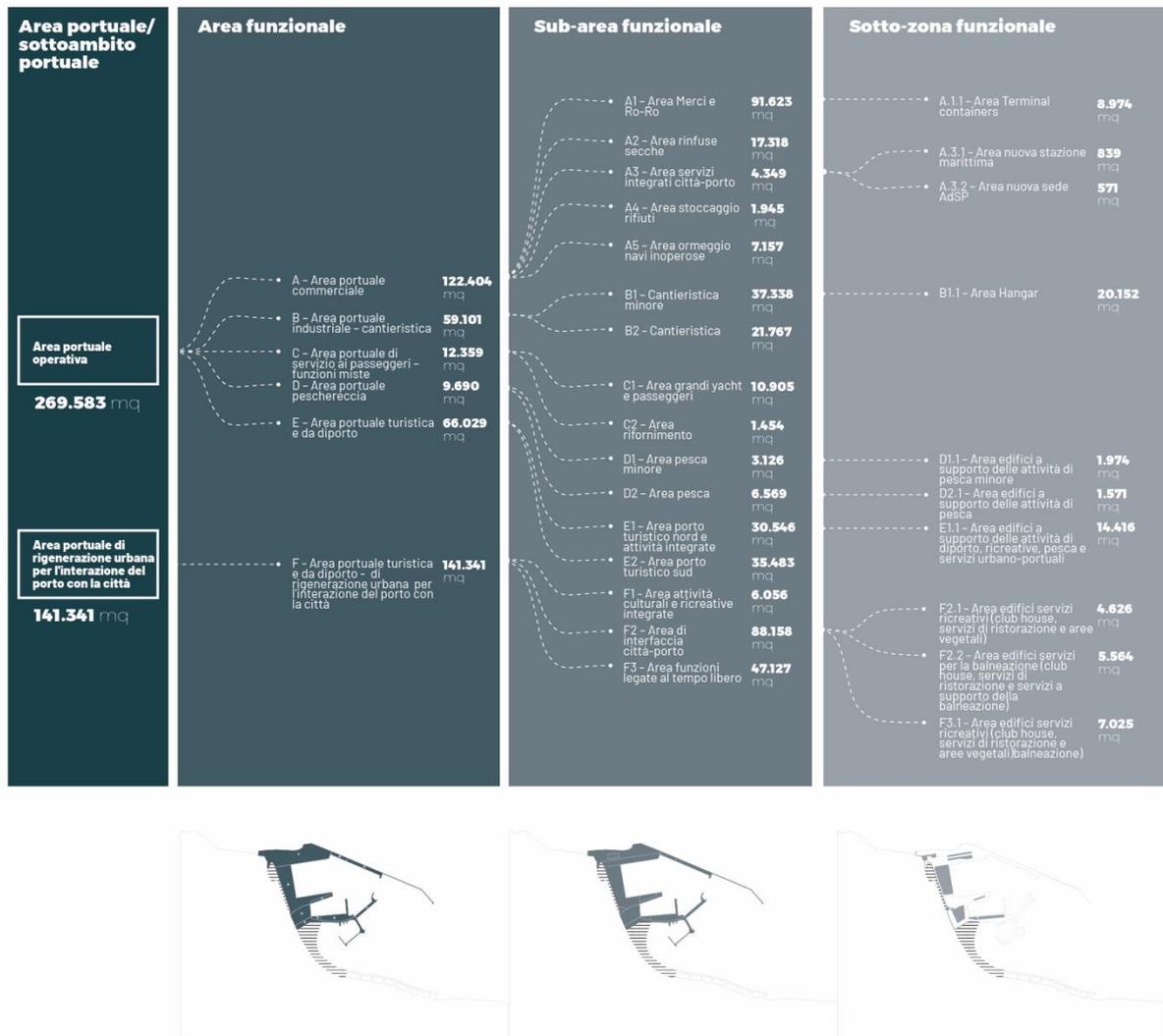


Figura 18 || Schema grafico sulla zonizzazione del PRP

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 18 del PRP e nella Tavola 21 come indicazioni relative all'organizzazione funzionale del porto. La loro delimitazione costituisce prescrizione in quanto univocamente legate all'impostazione generale del PRP al fine di individuare le aree sulle quali dovranno insistere gli edifici principali interni all'intero ambito portuale. I perimetri d'impronta degli edifici indicati nella Tavola 21 sono indicativi, in quanto, nel rispetto delle funzioni previste e delle cubature assegnate, gli stessi potranno variare, in fase attuativa, a seconda della definizione progettuale.

L'articolazione delle funzioni operative (aree funzionali, sub-aree funzionali e sottozone) suggerita dal PRP è la seguente:

**A – Area portuale commerciale**

A1 – Area Merci e Ro-Ro

A.1.1 – Area 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)



Figura 20 | Ambito e sotto-ambiti del PRP (Tav.16)



Figura 21 | Aree funzionali del PRP (Tav.17)



Figura 22 | Layout generale e sub-aree funzionali del PRP (Tav.18)

### **6.2.1 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 inoperose.**

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 rotatoria 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 inoperose 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 secche**

- *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'are 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 inoperose**

- *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.

### **6.2.2 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.

### **6.2.3 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.

#### **6.2.4 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.

### **6.2.5 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.

#### **6.2.6 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.

### **6.3 Il sistema della mobilità e dell'accessibilità**

#### **6.3.1 L'integrazione con la viabilità urbana e la grande viabilità**

L'infrastruttura portuale è particolarmente legata al funzionamento degli svincoli all'autostrada A19 Palermo - Catania (due, il primo di accesso urbano e il secondo di accesso alla zona industriale), che nei fatti rappresenta la dorsale primaria dell'accessibilità al porto di Termini Imerese.

Quanto alla presenza della rete ferroviaria, essa è molto sviluppata per l'attraversamento del centro urbano con doppio binario e per servizi passeggeri che nella fascia costiera nord della regione Sicilia sono effettivamente dotati di un buon coefficiente di riempimento. La presenza della sede ferroviaria, in prospettiva, può consentire lo sviluppo di un traffico merci e di servizi logistici che integrati al Centro Intermodale di Termini Imerese potrebbe caratterizzare la piattaforma logistica naturale legata al porto.



Figura 22 | Sistema delle reti di trasporto in esercizio su scala regionale (2023)

In termini di potenziamento dell'accessibilità autostradale al polo portuale di Termini Imerese, in considerazione della rilevante integrazione con l'area metropolitana di Palermo, si dovrà ritenere di diretto interesse lo sviluppo e la realizzazione della nuova Tangenziale di Palermo e l'ipotesi di realizzazione della terza corsia autostradale sul tronco autostradale della A19 Palermo - Catania. Il primo intervento è attualmente in fase di progettazione di fattibilità tecnico-economica e consentirebbe l'attraversamento veloce dell'agglomerato urbano della città di Palermo che, nel caso che qui interessa, consentirebbe un collegamento efficiente con il porto di Trapani e l'intera area produttiva dell'area partinicese e dell'area industriale di Carini. Il progetto di potenziamento della capacità autostradale, nel tratto tra Villabate e Trabia, pur essendo a più riprese preso in considerazione da ANAS per l'entità dei flussi veicolari particolarmente elevati nell'arco dell'intero anno, è al momento privo di copertura finanziaria e tuttavia potrebbe determinare un sensibile incremento della capacità stradale in ingresso ed uscita dal polo di Termini Imerese

### 6.3.2 Il sistema della mobilità portuale interna e dei flussi

L'organizzazione dei servizi portuali all'interno dello scalo deve consentire un'estrema flessibilità dei percorsi interni. In particolare, il traffico commerciale "pesante" dovrà essere regolamentato sia per quanto attiene in prospettiva i movimenti dei TEU (attualmente limitati) che la regolare accessibilità del traffico RO-RO

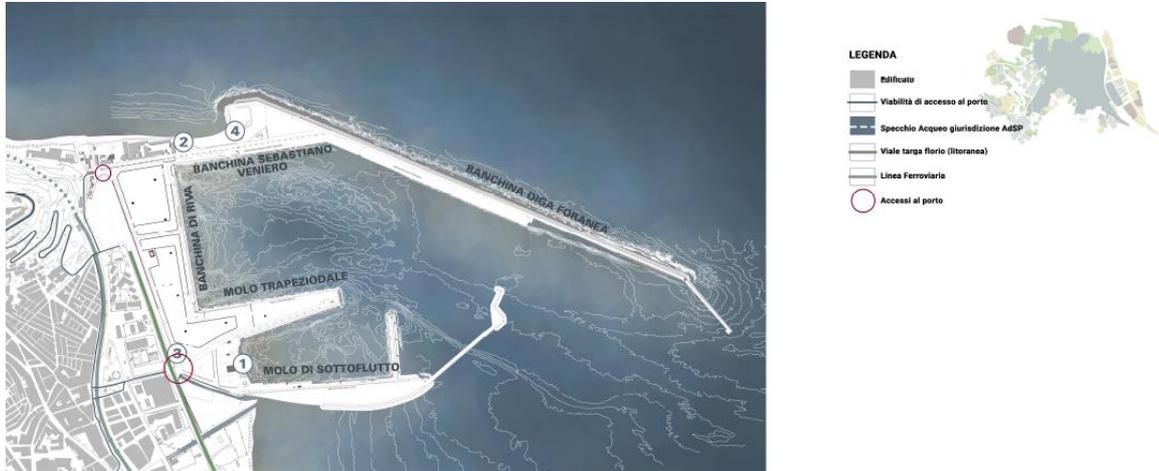


Figura 23 | Distribuzione delle aree portuali per la transitabilità dei veicoli commerciali

Per quanto attiene la circolazione dei "veicoli leggeri", occorre definire in termini unitari la fruizione della viabilità esterna e quella della viabilità interna. Quest'ultima, nell'ipotesi previste dal nuovo PRP, dovrà consentire un adeguato spazio di accumulo dei flussi agli imbarchi che attraverso un sistema di controllo digitale regolerà l'accesso ottimale sulle navi e i traghetti. L'accesso all'area rinnovata in prossimità della banchina Sebastiano Veniero troverà una viabilità del tipo Zona 30 e le sedi protette per le piste ciclabili.



Figura 24 | Distribuzione delle aree portuali per la transitabilità dei veicoli privati e ciclo-pedonali

Nella Tavola 20 sul progetto di riqualificazione della rete di trasporto limitrofa allo scalo, è illustrato l'intervento di interconnessione tra il porto e la rete ferroviaria, che potrà supportare la funzione logistica dello scalo e determinare una piena operatività intermodale dell'intera area di Termini Imerese.

### 6.3.3 Mobilità ed accessibilità delle aree funzionali e sosta

La principale viabilità di accesso al porto è costituita già nell'attuale configurazione dalla via Targa Florio che costeggia il waterfront dell'area portuale ed urbana. Gli spazi disponibili e l'attuale configurazione delle aree consente, come illustrato nell'ipotesi di riqualificazione della sezione stradale, di inserire insieme alle corsie di transito delle nuove aree di sosta lunga / breve a servizio del porto e di prevedere una pista ciclabile in sede protetta per consentire la fruibilità di quest'area agli utenti stanziali che gravitano nell'area di studio.

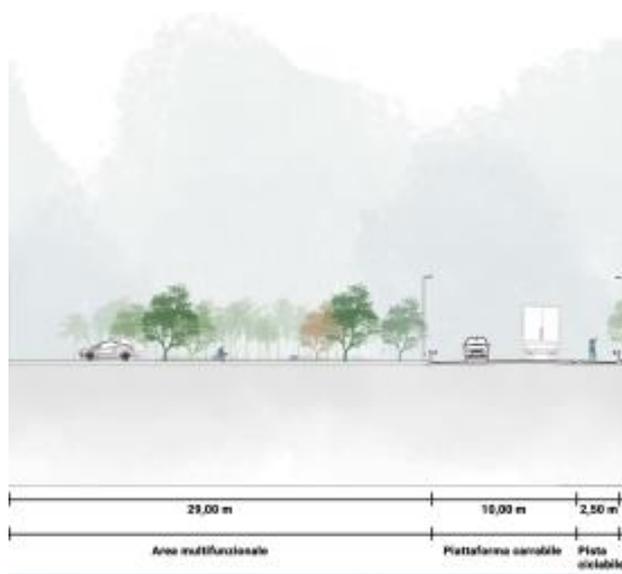


Figura 25 | Ipotesi di riconfigurazione della sede stradale della via Targa Florio (cfr. tavola 19)

#### 6.3.4 Il nuovo layout planimetrico per la città-porto

Il PRP formula una proposta meta-progettuale per l'ambito portuale e le aree urbane in stretta connessione avanzando alcune indicazioni planimetriche che disegnano un possibile assetto morfologico e funzionale delle aree in oggetto. Questa proposta non ha valore prescrittivo e pertanto non ha cogenza ma ha la funzione di indirizzare e simulare la futura conformazione degli spazi, in termini di aree funzionali legati alle attività della "macchina portuale", volumetrie di edilizia portuale e urbana, spazi legati al tempo libero, aree vegetali, proponendo un sistema che funga da "spazio filtro" tra le aree portuali operative e le aree urbane legate alla fruizione del mare, nonché la viabilità interna all'ambito portuale e di relazione con quella urbana e territoriale.

Questa proposta meta-progettuale potrà rappresentare una traccia per i futuri interventi progettuali utili ad attuare il disegno complessivo dell'ambito portuale nell'ottica di un orizzonte definito, in linea con gli obiettivi che il Piano si pone e in risposta alle eventuali criticità presenti.



Figura 26 | Layout planivolumetrico dell'ambito portuale (Tav.20)

### 6.3.5 Le relazioni città-porto

Il tema dell'interazione tra gli ambiti portuali e quelli urbani è stato sempre un argomento complesso e di non chiara definizione sia rispetto al tema della *governance* sia rispetto al tema delle funzioni spesso conflittuali tra loro, tanto che gli ultimi aggiornamenti normativi intendono proporre un momento di dialogo tra le due dimensioni.

Il PRP di Termini Imerese interpreta questo complesso tema proponendo un sistema di aree di propria pertinenza con funzioni urbano-portuali, aperte alla città e alla comunità e due aree, esterne alla giurisdizione dell'AdSP, come possibili aree di interazione tra la dimensione urbana e quella portuale sempre nell'ottica dell'integrazione funzionale e del miglioramento del contesto urbano-portuale.

Le aree individuate assolvono diverse funzioni tra cui quella di fungere da filtro tra i contesti urbani e le aree portuali operative, configurandosi come luoghi per accogliere nuove funzioni per utenze urbane non solamente locali, un nuovo sistema di spazi per il tempo libero in stretto rapporto con il mare.

In quest'ottica il nuovo PRP restituisce alla città un nuovo spazio urbano, che è possibile definire come un nuovo quartiere d'acqua ricco di funzioni utili a ridurre l'impatto che il porto commerciale potrebbe avere nei confronti del contesto urbano.

A fine di completare il sistema di cerniere tra la città e il porto, nonché tra questo e il paesaggio costiero, il PRP propone due ulteriori aree di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città esterne alla giurisdizione dell'AdSP.

La prima area, adiacente a quella interna alla giurisdizione dell'AdSP, si configura come prosecuzione di questa in termini di funzioni e usi, parte integrante dei tessuti urbani, per l'area in oggetto viene immaginata un insieme di funzioni legate al tempo libero, in particolare aree sportive e spazi di condivisione per la comunità termitana.

La seconda area, posta a sud del limite giurisdizionale, interessa un'ampia area di waterfront ad oggi quasi inutilizzata, che attraverso azioni di ripascimento e/o colmata, viene immaginata come un grande parco del waterfront urbano con funzioni integrate come aree per lo sport, edifici per la ristorazione, attività legate alla fruizione del mare come la balneazione, sport acquatici. Un parco del waterfront che completa da un lato le funzioni diportistiche poste a sud dell'ambito portuale, dall'altro funge da ammorsamento tra queste e il litorale in direzione Cefalù.

Al fine di esplicitare meglio le funzioni e le configurazioni di queste aree il PRP propone una configurazione meta-progettuale, rappresentata nella Tavola 22, anche attraverso simulazioni tridimensionali delle aree interessate.

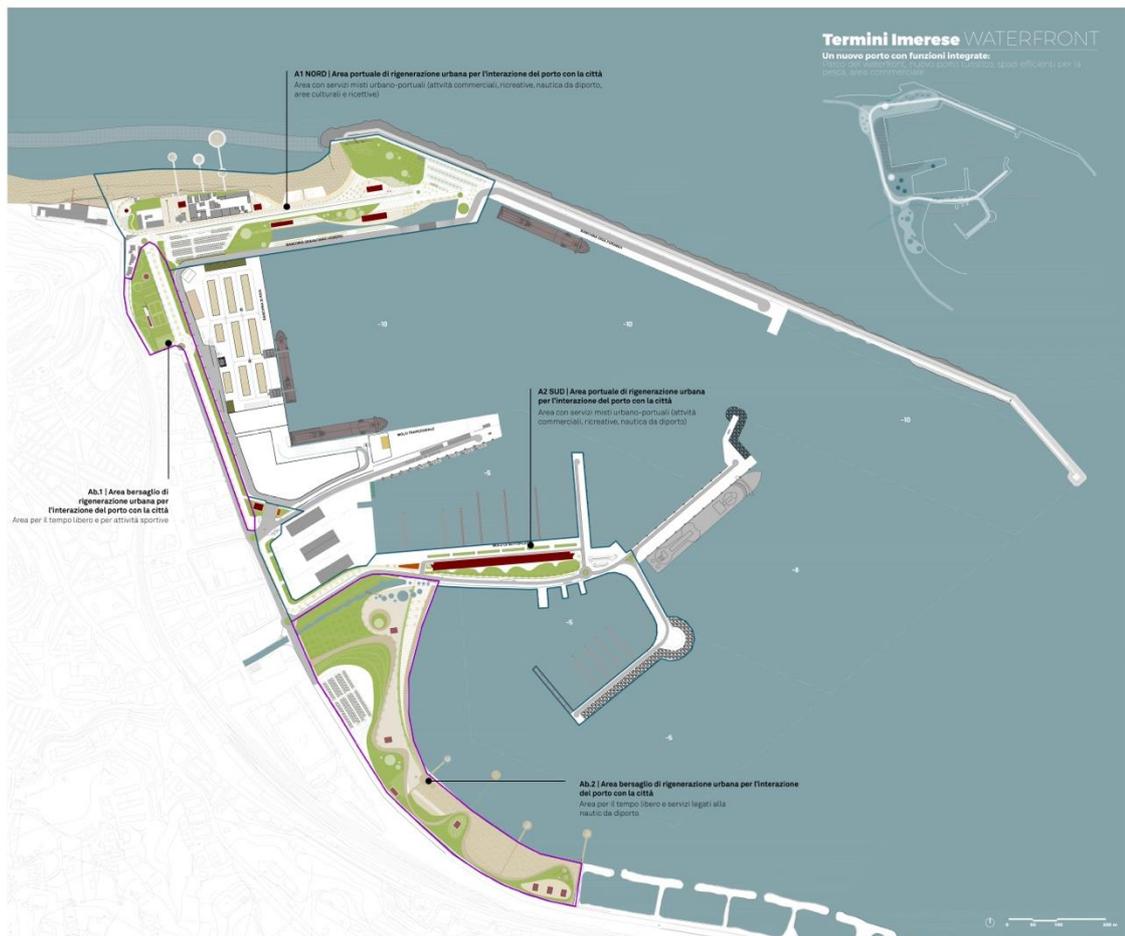


Figura 27 | Interazione città-porto (Tav.21)

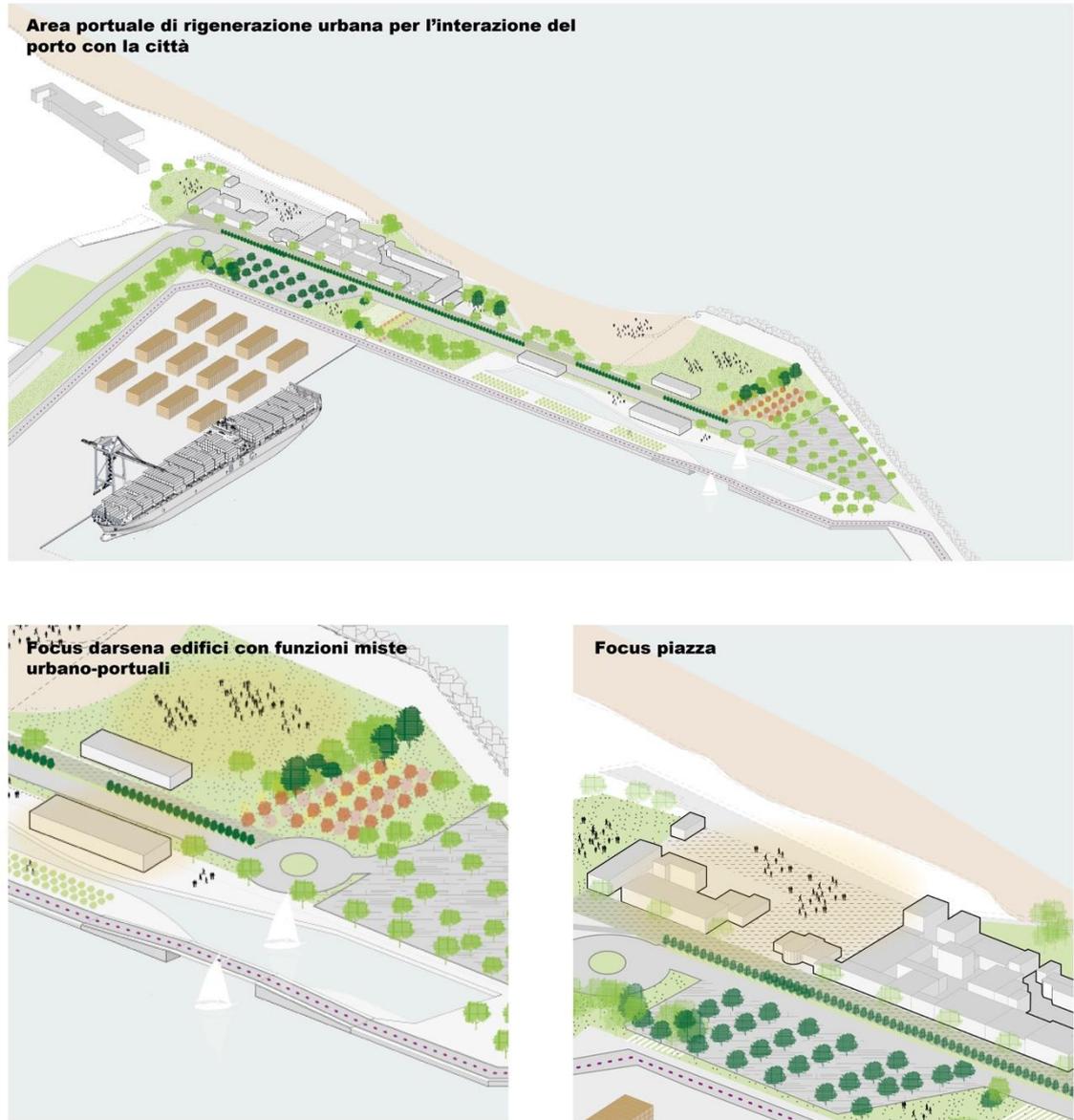


Figura 28 | Elaborazioni meta-progettuali delle possibili future configurazioni spaziali (Tav.21)

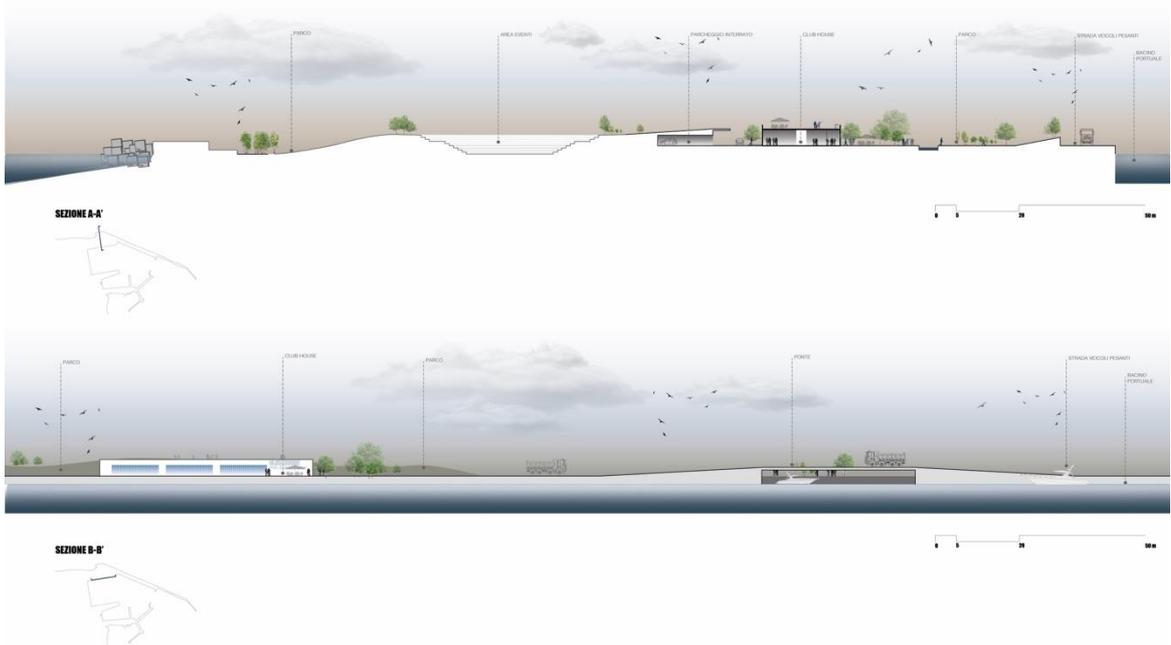


Figura 29 | Elaborazioni meta-progettuali delle possibili future configurazioni spaziali (Tav.21)

### 6.3.6 Interventi previsti per l'attuazione del PRP

Nell'ambito della definizione delle opere e degli interventi previsti per l'attuazione del PRP sono stati definiti:

- gli edifici e gli elementi da mantenere, da recuperare, da conservare e riusare: la presenza di edifici demaniali da conservare e riusare, la presenza di elementi di archeologia industriale da valorizzare e la presenza di elementi di elevata patrimonialità storico-culturale al fine di definire gli interventi che mirano alla loro integrazione sia con lo specifico contesto portuale al quale fanno riferimento, sia con le parti di città che con essi direttamente si relazionano;
- gli edifici e gli elementi da demolire: le demolizioni, in parte riguardanti edilizia in avanzato stato di degrado e pertanto pericolosa, consentirà, in una logica perequativa, di realizzare i nuovi servizi portuali necessari per l'avvio delle nuove funzioni e per la migliore razionalizzazione degli spazi urbano-portuali;
- le nuove edificazioni, i nuovi moli ed i nuovi banchinamenti: i nuovi edifici ospiteranno sia funzioni portuali e amministrative, sia funzioni urbane, le banchine di pertinenza delle varie attività portuali (cantieristica e diporto) avranno nuovi accosti dedicati e notevoli ampliamenti per assicurare maggiori spazi operativi e migliorare pertanto l'efficienza delle funzioni portuali. L'avanzamento della Banchina Sebastiano Veniero consentirà di ampliare le aree a nord con funzioni urbano-portuali e di rafforzare la presenza di spazi filtro tra le aree portuali operative e quelle con funzioni legate alla fruizione del mare. Nuove opere di ripascimento a nord consentiranno di ampliare la spiaggia urbana per i termitani, opere di ripascimento e colmata a sud, nelle aree esterne alla giurisdizione portuale, consentiranno di ampliare lo spazio urbano di

relazione con il mare, conformando u. parco del waterfront strettamente connesso alle attività del nuovo porto turistico posto a sud.

#### **6.4 Potenziamento delle superfici funzionali**

Nell'ottica della razionalizzazione che un piano di questa natura deve avere, il PRP interviene per ottimizzare gli spazi al fine di rendere più efficienti le funzioni esistenti e di potenziarne o proporre di nuove, sempre nei limiti geografici che un



Figura 28 | Interventi per l'attuazione del PRP: edifici da conservare o demolire, opere marittime (Tav.22)

porto in ambito urbano possiede.

Attraverso una ripermetrazione e ricollocazione delle funzioni portuali, il PRP interviene per:

- miglioramento gli spazi esistenti;
- ampliamento e migliore articolazione degli spazi legati alla movimentazione di merci e persone;
- miglioramento dell'accessibilità all'ambito portuale razionalizzando gli accessi per tipologia di flussi;
- ricollocazione di parte delle cubature e implemento delle stesse per funzioni urbano-portuali;

Per quanto riguarda le funzioni portuali il nuovo PRP produce un complessivo incremento delle superfici funzionali relative a tutte le attività portuali, come mostrato nelle tabelle seguenti:

FUNZIONI ATTUALI			PREVISIONI PRP VIGENTE		PREVISIONI NUOVO PRP		INCREMENTO/DECREMENTO SUPERFICI AREE FUNZIONALI				
Area funzionale	Funzione attuale		Area funzionale		Area funzionale		Incremento superficie (stato attuale nuovo PRP)	Percentuale di incremento	Incremento superficie (PRP attuale nuovo PRP)	Percentuale di incremento	
	superficie (mq)		Nomenclatura ultimo aggiornamento L. 84/98 e ss.ii.mm	superficie (mq)	Nomenclatura PRP vigente	superficie (mq)					
A - Area portuale commerciale	116119	Area movimentazione merci varie e rinfuse Area per attività di movimentazione merci (Rolo e containers)	27807 88312	A - Area portuale commerciale	Ambito del porto commerciale	215300	122404	6285		-92896	
B - Area portuale industriale - cantieristica	52947	Area cantieri navali Area cantieristica minore	20484 32463	B - Area portuale industriale - cantieristica	Ambito della cantieristica e della pesca	18000	59101	6154		41101	
C - Area portuale di servizio ai passeggeri - funzioni miste	12564	Area attività direzionali, di controllo e uffici vari Area magazzini	5175 7389	C - Area portuale di servizio ai passeggeri - funzioni miste	Ambito delle crociere	20500	12359	-205		-8141	
D - Area portuale peschereccia	3961	Area per la pesca locale	3961	D - Area portuale peschereccia	*		9690	5729			
E - Area portuale turistica e da diporto	21555	Area per la diportistica Area servizi ricreativi e sportivi	3452 18083	E - Area portuale turistica e da diporto	Ambito del porto turistico	31000	66029	44404		35029	
Aree in divenire	44821	Aree sottoposte ad adeguamento tecnico funzionale Area in disuso	42169 2652	F   Area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città	Ambito del nuovo spazio urbano	37000	141341	96520		104341	
* le aree indicate per le attività pescherecce sono inglobate nell'ambito indicato come "Ambito della cantieristica e della pesca"											

Tab. 5 | Incremento e decremento delle superfici delle aree funzionali. Confronto tra stato di fatto, previsioni PRP vigente e previsioni nuovo PRP

Per quanto riguarda l'Area Containers, che si identifica maggiormente con l'Area funzionale A - Area portuale commerciale, si precisa che questa è stata incrementata rispetto allo stato attuale al fine di poter soddisfare le esigenze attuali e future senza però prevedere ulteriori banchinamenti, costituendo però un decremento rispetto a quello previsionale del PRP vigente.

Per l'area B - Area portuale industriale - cantieristica è previsto un incremento sia rispetto allo stato attuale sia rispetto e quello previsionale del PRP vigente che però accorpa questa area con quella della pesca.

L'area C - Area portuale di servizio ai passeggeri - funzioni miste, subisce un decremento sia rispetto allo stato attuale sia rispetto a quanto previsto dal PRP vigente, il dato negativo, è compensato dall'incremento notevole dell'area E - Area portuale turistica e da diporto che nel nuovo PRP comprende funzioni anche legate ai passeggeri.

Infine, l'area F - Area portuale turistica e da diporto - di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città, subisce un notevole incremento sia rispetto alle previsioni del vigente PRP, sia rispetto allo stato di fatto, rifunzionalizzando porzioni di aree ad oggi in disuso; queste ultime informazioni sottolineano la *vision* del nuovo PRP volta a incrementare i legami tra l'area portuale e quella area urbana, immaginando funzioni urbane e di fruizione del mare dentro il limite dell'ambito portuale.

Anche per quanto riguarda le aree di parcheggio e sosta auto, taxi e bus riservate agli operatori, ai passeggeri e ai turisti il PRP produce una riorganizzazione al fine di soddisfare non solo la domanda esistente ma anche la futura prodotta dalle trasformazioni. Il PRP, quindi, non produce alcun ulteriore carico urbanistico sulle parti di città limitrofe all'area portuale.

### 6.5 Densità edilizia ed 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)
<b>Area portuale operativa</b>	<b>244771</b>	<b>5086,48</b>	<b>0,02</b>	<b>3984,08</b>	<b>269789</b>	<b>153344,8</b>	<b>0,56</b>
<b>Area portuale di rigenerazione urbana per l'interazione del porto con la città</b>	<b>124424</b>	<b>46035,85</b>	<b>0,37</b>	<b>7356,37</b>	<b>140962</b>	<b>57324,32</b>	<b>0,40</b>
	<b>369195</b>	<b>51122,33</b>	<b>0,20</b>	<b>11340,45</b>	<b>414030</b>	<b>210669,12</b>	<b>0,50</b>

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

### **6.6 Analisi delle caratteristiche idraulico-marittime del nuovo layout**

Sulla base dei risultati dell'analisi del clima meteo-marino e degli apporti solidi al litorale che interessano l'area del Porto di Termini Imerese descritti al paragrafo 2.3.2, sarà possibile condurre l'analisi delle caratteristiche idraulico-marittime del nuovo layout portuale.

In particolare, le prossime attività di studio prevederanno per prima cosa lo studio del moto ondoso sotto costa, mediante la modellazione numerica dei processi di propagazione del moto ondoso e l'elaborazione statistica degli output così ottenuti. Successivamente, si procederà con lo studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del Porto e del ricambio idrico all'interno del Porto, che verranno effettuati mediante modellazione numerica. Infine, si fornirà una valutazione della morfo-dinamica costiera e delle interferenze con corsi d'acqua ai sensi del Piano Regionale Contro l'Erosione Costiera (PRCEC, 2018).

## 7 Regimi normativi e regole

Il PRP è, così come definito dall'art.5 comma 2-ter L. n. 84/1994 e ss.ii.mm, 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 Norme Tecniche di Attuazione del Piano 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 modifiche di differente natura in funzione dell'entità e dell'importanza delle stesse.

In particolare, rappresentano Variante al PRP gli interventi che costituiscono sostanziale modifica delle opere foranee o delle banchine, che modificano la delimitazione dell'ambito portuale e la delimitazione dei sotto-ambiti o che modificano 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 prescrittivo ma di indirizzo. Sarà carico dell'AdSP 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.

### **7.1 Iter approvativo**

Il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

- a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale;
- b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
- c) approvato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.