



Autorità
Portuale
di Palermo

Autorità Portuale di Palermo
PIANO REGOLATORE PORTUALE
DI PALERMO REGIONE SICILIANA

Assessorato del Territorio e dell'Ambiente
ex. art. 5 Legge n. 84/1994

L. PRESENTE DOCUMENTO COSTITUISCE ALLEGATO
AL D.D.G. N. 100 DEL 30/07/2018

IL DIRIGENTE DELL'U.O.
IL DIRIGENTE U.O.S.2.1.
Ing. Salvatore Catania

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

APRILE 2008

Aggiornate DICEMBRE 2011

Prof. Ing. Antonio Bevilacqua
Presidente dell'Autorità Portuale

Ing. Riccardo D'Amico
Segretario Generale

Ing. Sergio La Barbera, *Responsabile Area Tecnica*

Ing. Salvatore Acquista, *Ufficio Nuove opere e Piano Regolatore*

Area tecnica Autorità Portuale

Ing. Stefano Carmina, *Area tecnica AP*
Geom. Vincenzo D'Amico, *Area tecnica AP*
Geom. Antonino Giunta, *Area tecnica AP*
Geom. Giovanni Messina, *Area tecnica AP*

Collaborazioni scientifiche

Prof. Arch. Maurizio Carta, *pianificazione territoriale e urbanistica*
Prof. Ing. Ferdinando Corriere, *infrastrutture e trasporti*
Prof. Enrico Foti, *ingegneria idraulico-marittima*

Collaborazioni tecniche

Arch. Barbara Lino, Arch. Anna Maria Moscato

Struttura operativa

L'Ufficio del Porto

Copia conforme agli elaborati approvati dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con parere n°24 del 29.09.2013 e sottoposti a procedura V.A.S. conclusa con parere motivato giusta Decreto dell'A.R.T.A. n°107/Gab del 29.03.2018.

IL DIRIGENTE AREA TECNICA
(Ing. Sergio La Barbera)



NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

ex. art. 5 Legge n. 84/1994

CAPO 1

DISPOSIZIONI GENERALI

1 OBIETTIVI E FINALITÀ

La Legge n. 84/1994 ha dato ai piani regolatori dei porti una nuova prospettiva: questi non si pongono più come semplici programmi di opere marittime e infrastrutturali, ma vanno intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione per contribuire allo sviluppo delle economie portuali e territoriali.

La richiesta di uno strumento diverso nei contenuti, nelle finalità e nei modi operativi, si è collocata del resto in una fase di avanzata riorganizzazione del trasporto marittimo e, di conseguenza, dei porti. Da un lato, assistiamo ad una progressiva crescita quantitativa e qualitativa della domanda di trasporto, l'incremento dimensionale delle navi, la ridistribuzione dei traffici rispetto alle rotte principali, con la localizzazione del "transhipment" in pochi scali principali e la diffusione dei servizi "feeder", una forte concorrenza nella qualità dei servizi e nel costo delle operazioni portuali. Dall'altro lato, il porto non è più inteso come scalo terminale, ma **"nodo di una rete intermodale complessa"**, estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.

Le aree portuali delle città metropolitane costituiscono sempre più un anello di una catena trasportistica continua e complessa, ma sono anche aree di scambio, lavorazione e produzione oltre che sosta per lo scarico e il carico delle merci. La competizione non avviene soltanto tra i singoli porti, ma con loro entra in gioco l'intero territorio che li circonda, con il suo potenziale intermodale e di servizio.

In questa prospettiva il Porto di Palermo non solo intende adeguarsi fisicamente alle nuove esigenze del ciclo trasportistico, con piazzali più ampi e funzionali, bacini più profondi e interconnessioni più efficienti, ma intende costantemente rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni. Da qui la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente, senza per questo proporsi come un sistema chiuso e separato dalla città.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale intende essere uno strumento complesso con funzioni di "scenario", di "indirizzo" e di "progetto" attraverso il quale l'Autorità Portuale di Palermo realizza la strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo del Porto di Palermo, anche attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare.

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

La diversa velocità di trasformazione dell'area portuale rispetto alla città, infatti, ha fatto sì che il porto si sia configurato, negli anni, come sistema in gran parte chiuso e separato dalla città. Già negli ultimi anni le attività promosse all'interno dell'ambito portuale hanno avviato un processo di razionalizzazione delle aree funzionali e alcuni primi adeguamenti tecnici che hanno permesso una migliore funzionalità del porto.

Dal punto di vista dell'articolazione funzionale che il Piano propone esso si configura come un "piano di razionalizzazione" e di "potenziamento delle funzioni" pur non

potendo ampliare la superficie di pertinenza del Porto per i limiti geografici e per la sua natura di porto urbano. Per quanto riguarda le funzioni portuali il nuovo PRP produce, infatti, un complessivo incremento delle superfici funzionali relative a tutte le attività portuali e ripерimetra tutte le aree funzionali del porto garantendo ad ognuna di esse la massima funzionalità attraverso:

- una migliore distribuzione degli spazi per una loro maggiore efficienza;
- una articolazione delle superfici in aree per la movimentazione delle merci e dei passeggeri, in aree per lo stoccaggio e in aree per l'edilizia portuale e i servizi;
- il miglioramento del collegamento viario in sede propria e con flussi riservati;
- il miglioramento della connessione nave-banchina-viabilità urbana, soprattutto con la grande viabilità;
- la ricollocazione delle cubature ammissibili per poter realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri.

La finalità generale del Piano Regolatore Portuale è quella di ricomporre il senso e l'efficacia del sistema portuale, connettendo e nello stesso tempo distinguendo, integrando, ma anche esaltando le singole identità funzionali.

Una particolare attenzione è data dal PRP ai rapporti tra **porto** e **città**. Poiché la città di Palermo avvolge l'intero fronte portuale e si è evoluta attorno ad esso, il Piano per il nuovo porto individua una "fascia di interfaccia", alcuni "innesti" di ricucitura ed alcuni "assi di penetrazione", e rende i varchi più permeabili e significativi anche dal punto di vista simbolico. Il PRP non solo recupera alla fruizione urbana l'intero arco portuale attraverso la sua riqualificazione, ma soprattutto pianifica gli spazi di connessione significativi tra le aree portuali a maggior vocazione urbana ed i tessuti più prossimi della città. Il PRP progetto non solo innesti, ma anche affacci sull'acqua e nuove aperture della città sul porto.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale persegue anche la strategia di **potenziamento**, **valorizzazione** e **sviluppo competitivo** del Porto di Palermo, attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare (Progetto UE n. 21), potenziandone e razionalizzandone la funzionalità e la capacità di rispondere alla crescente e mutevole domanda di trasporto intermodale.

Il Piano Regolatore Portuale delinea in un unico piano i risultati della pianificazione territoriale, della programmazione economico-finanziaria, della riorganizzazione funzionale e gli indirizzi per la progettazione urbanistica ed architettonica.

L'idea di cui il Piano si alimenta è, infatti, quella secondo cui pianificare il porto e il waterfront urbano vuol dire anche migliorarne la funzione di porta regionale e locale: interfaccia urbana del network di scambi, commerci, viaggi, flussi e prodotti che lo attraversano. Progettarlo significa potenziarne la funzione di interfaccia con la città, varco attraverso cui transitano merci e passeggeri, si producono flussi e si generano economie territoriali. Anche dal punto di vista dei processi di riqualificazione urbana l'area del waterfront è considerata come una delle aree più feconde dell'innovazione urbana dove strategie, piano e progetto, servizi e imprese possono trovare un'integrazione nel segno della qualità.

Per queste ragioni il nuovo Piano regolatore portuale è chiaramente alimentato da una potente **visione strategica trans-scalare**, cioè capace di agire sia alla scala vasta (mediterranea e regionale) che alla scala locale (provinciale e comunale). Tale visione strategica prevede:

- di potenziare il ruolo del Porto di Palermo come "porta" del sistema regionale, in accordo con l'APQ "Trasporto Marittimo" che individua Palermo come nodo principale del "Sistema Portuale Tirrenico";
- di incrementare la disponibilità delle risorse finanziarie attivate sul territorio attraverso l'aumento della massa critica dei soggetti della produzione, dello

scambio e della trasformazione e alimenta un mosaico del know-how in un'ottica di filiera transnazionale;

- di rafforzare la promozione delle identità e marketing territoriale del porto e della città in un'ottica di distretto mediterraneo;

I dati attuali e le proiezioni decennali mostrano che il Porto di Palermo è una realtà complessa, multifunzionale ed in crescita. Infatti, nel Porto di Palermo sussistono l'attività cantieristica, il traffico commerciale (Ro-Ro e containers), il traffico passeggeri (con traffici in notevole aumento), le attività diportistiche (all'interno delle quali sono già stati avviati progetti di sviluppo e potenziamento) e le aree in cui già esiste una interazione vivace tra città-porto in cui, cioè, le attività prettamente portuali sono state in grado di innescare processi di ricucitura con il tessuto edilizio della città storica ad esse limitrofe (negli ultimi anni nel Foro Italico è stato avviato un processo di riqualificazione che sta rigenerando l'intero contesto nel quale si inserisce). La lettura delle analisi effettuate rivela, tuttavia, come la configurazione attuale dell'area portuale risulti non adeguata sotto diversi aspetti e presenti alcune criticità già poste sotto attenzione da parte dell'AP ma la cui risoluzione definitiva richiede la redazione di un nuovo PRP.

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono anche rivolte ad aprire maggiormente il porto alla città, ad individuare quelle aree di interfaccia città-porto che non dovranno contrastare con le nuove necessità della security dei porti.

Le **principali strategie** adottate dal nuovo Piano Regolatore Portuale riguardano:

- il **potenziamento del porto commerciale** attraverso un ampliamento delle superfici e una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli edifici di servizio;
- l'individuazione di soluzioni per rispondere **all'incremento del traffico crocieristico** e potenziamento dei servizi di qualità;
- il potenziamento e il **miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto** e per il tempo libero legato alla fruizione del mare, con progetti di qualità urbana e di connessione con le attività per il tempo libero;
- il **mantenimento delle attività industriali** e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate e un nuovo bacino di carenaggio;
- la **creazione di un'area d'interfaccia con attività ad uso misto porto-città**, in cui potranno essere attuati progetti di architettura contemporanea che diventeranno i simboli del progetto di sviluppo e della nuova qualità del waterfront urbano;
- una **forte integrazione degli spazi urbano-portuali** con la città e la realizzazione di nuovi innesti città-porto anche attraverso la liberazione del fronte su via Crispi per consentire una maggiore relazione, anche visiva, tra la città e il mare. Tale integrazione sarà ulteriormente assicurata da progetti per la viabilità pedonale, anche in quota, che dal porto di Sant'Erasmo condurrà al porto dell'Arenella, producendo una nuova continuità urbana tra la città e il suo porto;
- la **innovazione del layout portuale** attraverso la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentendo contemporaneamente di "aprire" il fronte su via Crispi liberandolo alla vista del mare e di portare alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all'acqua. La realizzazione dei nuovi edifici portuali lungo le banchine avviene attraverso l'utilizzo di "crediti

edilizi” prodotti da alcune demolizioni che consentiranno la concentrazione delle nuove cubature in senso trasversale rispetto al waterfront.

Infine, il PRP assume il ruolo di **attivatore di nuovi progetti urbani** per il complessivo progetto di rigenerazione del waterfront e, quindi, dell'intera città, come definito nell'ambito dell'attività congiunta tra l'Autorità Portuale e il Comune di Palermo per l'attuazione del **Programma Innovativo in Ambito Urbano “Porti&Stazioni”**. Su tali aree potranno essere individuati indirizzi generali e strategie di intervento in modo che possa essere massimizzata l'interazione città-porto.

La realizzazione sinergica degli interventi previsti consentirà al porto di massimizzare la funzionalità e la qualità delle sue aree per la crocieristica, la nautica da diporto e il tempo libero, e alla città di riqualificare alcune aree e quartieri di waterfront a partire dalla presenza diretta o dal riverbero dei nuovi valori prodotti dal PRP.

2 DOCUMENTI CHE COSTITUISCONO IL PRP

I documenti del PRP sono articolati nelle seguenti parti:

1. Relazione Generale
2. Elaborati analitici del porto di Palermo 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.

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

- | | |
|-----------|--|
| Tav. 1. | La nuova carta tecnica dell'area portuale |
| Tav. 2.a | Limite giurisdizionale dell'Autorità Portuale |
| Tav. 2.b | Lo stato di fatto prima del 2005 |
| Tav. 3. | Il porto di Palermo nel sistema mediterraneo: localizzazione geografica e funzionale |
| Tav. 4. | Il Porto nel sistema sovraregionale e regionale dei trasporti, dei servizi e della produzione |
| Tav. 5. | Le relazioni di area vasta: rapporti con l'area metropolitana e rapporti ambientali e paesaggistici con il territorio |
| Tav. 6. | 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. | Il patrimonio culturale della città-porto: la valorizzazione del patrimonio storico e l'analisi delle aree e degli edifici oggetto di misure di tutela |
| Tav. 10.a | Relazioni con gli strumenti urbanistici vigenti e quadro vincolistico - PRG |
| Tav. 10.b | Relazioni con gli strumenti urbanistici vigenti e quadro vincolistico - Vincoli di tutela area del Castello a Mare |
| Tav. 11.a | Le funzioni attuali: caratteristiche funzionali e strutturali delle opere esterne, delle banchine e dei piazzali attrezzati |
| Tav. 11.b | Le funzioni attuali - fotopiano |
| Tav. 12.a | Analisi funzionale idraulico-marittima del porto - corografia |
| Tav. 12.b | Analisi funzionale idraulico-marittima del porto - batimetria dei fondali del porto di Palermo |
| Tav. 12.c | Analisi funzionale idraulico-marittima del porto: individuazione della prateria a Poseidonia Oceanica e Cymodosea nodosa |

- Tav. 13. Localizzazione e dimensione delle attività portuali e delle aree in concessione
- Tav. 14.a Flussi portuali e viabilità interna (stato di fatto) - i flussi
- Tav. 14.b Flussi portuali e viabilità interna (stato di fatto) - la viabilità
- Tav. 15. Analisi del PRP vigente e stato di attuazione
- Tav. 16. Definizione dell'ambito del PRP e dei sotto-ambiti
- Tav. 17. Le aree funzionali
- Tav. 18. Layout generale e sub-aree funzionali
- Tav. 19. Nuove infrastrutture di trasporto nel sistema intermodale
- Tav. 20. Sistema della viabilità portuale e di interfaccia con il tessuto urbano
- Tav. 21. Piano Regolatore del Porto di Palermo
- Tav. 22. P.I.A.U. "Porti&Stazioni". Interazione città-porto: aree d'interfaccia urbano-portuale e aree urbane che interagiscono con le funzioni portuali
- Tav. 23. Interventi per l'attuazione del PRP: edifici da conservare o demolire, nuove costruzioni e opere marittime
- Tav. 24. Analisi funzionale idraulico-marittima del porto: diffrazione nei bacini del porto commerciale ed industriale tramite i diagrammi di Wiegel
- Tav. 25. Stato dei fondali e profondità minime di progetto

3 AMBITO DEL PIANO E SUA VALIDITÀ

In base alla *legge n. 84 del 28.1.2004 "Riordino della legislazione in materia portuale"* il porto di Palermo è stato inserito tra le sedi di Autorità Portuale. L'**ambito di Piano** su cui le presenti norme disciplinano l'uso del suolo coincide con i confini della Circonscrizione Territoriale dell'Autorità Portuale individuati con *decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22 novembre 2005* e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 3 dicembre 2005. I limiti della giurisdizione dell'Autorità Portuale sono riportati sulle Tavole del Piano.

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

4 FLESSIBILITÀ DEL PIANO

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 Palermo definisce le funzioni "primarie", "secondarie" e "compatibili" delle diverse aree funzionali, un indice di fabbricabilità territoriale per edilizia idonea ad ospitare "famiglie di funzioni", tra loro diverse, che presentino tuttavia analoghi "carichi" urbanistici e ambientali. Pertanto, a livello di attuazione del PRP resterà, tra l'altro, il compito:

- di specificare le funzioni all'interno delle "famiglie di funzioni";
- se necessario, di introdurre *variazioni* al disegno del piano strutturale (assetto plano-altimetrico) nell'ambito dell'intrinseca flessibilità allo stesso attribuita, tali da costituire comunque *modifiche non sostanziali* (sotto i profili tecnico e ambientale) in quanto non si configurano come *variante* al piano strutturale medesimo;

- di individuare, a livello progettuale, interventi che soddisfino la *griglia di riferimento*, costituita dall'insieme di *condizioni e criteri* stabiliti dalle norme di attuazione.

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

In particolare, costituiscono **Variante** al PRP gli interventi che costituiscano sostanziale modifica delle opere foranee o delle banchine, che modifichino la delimitazione dell'ambito portuale e la delimitazione dei sotto-ambiti o che modifichino l'indice di edificabilità medio dei sotto-ambiti. La Variante del PRP viene predisposta dall'AP, adottata dal Comitato Portuale 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 nel voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n.44 del 19/03/99.

Non costituiscono Variante i lavori di consolidamento delle banchine eseguite a mezzo di opere strutturali, quali ad esempio pali in cemento armato di grosso diametro, anche se ne deriva un allargamento della banchina nella misura della stessa opera strutturale.

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

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 obbligatorio ma di indirizzo. Sarà carico dell'Autorità Portuale verificare che, ogni qual volta un intervento edilizio o infrastrutturale si discosti dall'assetto planivolumetrico del Piano, che queste variazioni siano compatibili con gli obiettivi generali condivisi e posti alla base del PRP approvato.

5 ATTUAZIONE DEL PIANO E PROGETTI PRELIMINARI

Il PRP si attua di norma attraverso la progettazione degli interventi coerenti con le norme di attuazione e le prescrizioni esecutive. Le scelte di dettaglio dovranno essere corredate di norma da studi di fattibilità. Alcune aree dovranno essere sottoposte a **Progetti Integrati di Trasformazione Portuale** (PITP) estesi almeno ad una intera Sub-area funzionale. I PITP hanno l'obiettivo di garantire una configurazione architettonica e urbana unitaria alle diverse aree funzionali, perseguendo un progetto di qualità per la nuova città-porto. I progetti dovranno contenere indicazioni derivanti dall'approfondimento degli aspetti funzionali, operativi, strutturali ed infrastrutturali, architettonici, urbanistici e paesaggistici, della natura e consistenza dei corpi di fabbrica da demolire o ristrutturare, del sedime e dell'altezza dei nuovi fabbricati e dovranno anche tenere conto delle esigenze manifestate degli operatori portuali chiamati a realizzare le previsioni di Piano. I PITP sono facoltativi negli ambiti del “porto operativo” ed obbligatori negli ambiti di “interazione città-porto”, a meno che non vengano sostituiti da progetti urbani o piani particolareggiati attuativi degli strumenti urbanistici o da altri strumenti analoghi consentiti dalla normativa vigente. Tuttavia,

anche in assenza di PITP potranno essere eseguiti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e potranno essere rilasciate concessioni demaniali che, nel sostanziale rispetto dei contenuti del Piano, siano ritenute utili dall'Autorità Portuale per la funzionalità del porto.

I PITP saranno predisposti dall'AP e approvati dal Presidente dell'AP.

6 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 metropolitana come Palermo e di maggiore qualità formale in relazione alla collocazione del Porto in stretta relazione con la città storica e il tessuto consolidato.

A tale fine, per non aumentare il carico urbanistico dell'area, il nuovo Piano regolatore Portuale prevede la demolizione di alcuni fabbricati esistenti per un totale di 361.380 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. Parte di queste demolizioni sono state già oggi portate a compimento nell'area del Molo Trapezoidale, in cui, l'Autorità Portuale di Palermo ha demolito ben 85.000 mc a ridosso dell'area archeologica del Castello a Mare. Le cubature già demolite e quelle 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 la indispensabile qualità e la necessaria configurazione architettonica e per accogliere le nuove funzioni urbane compatibili.

Questa procedura perequativa consente al PRP di non aumentare la densità edilizia totale dell'area portuale, la quale, quindi, è pari a quella oggi esistente. Il PRP, quindi, compensa le cubature demolite, razionalizza e densifica le aree concentrando le nuove cubature soprattutto in due grandi nuove strutture Terminal (Crociere e Ro-ro) che si configureranno anche come “edifici simbolo” per il waterfront urbano, ed in alcuni edifici destinati allo stoccaggio merci, lasciando, così, maggiori aree libere destinate a piazzali operativi, aree verdi, servizi e banchine.

Tab. 1 - Comparazione delle cubature

Sotto-ambito	Superficie territoriale esistente (mq)	Cubatura esistente (mc)	Indice di fabbricab. territoriale esistente (mc/mq)	Demolizioni previste o potenziali (mc)	Superficie territoriale prp (mq)	Cubatura massima prp (mc)	Indice fabbricab. territoriale prp (mc/mq)
Interazione città-porto	432.880	483.773	1,12	361.380*	454.670	512.739	1,13
Porto operativo	507.708	593.769	1,17		556.930	650.504	1,17
	940.588	1.077.542	1,15		1.011.600	1.163.243	1,15

*di cui 85.000 mc di demolizioni già effettuate nell'area del Castello a Mare

7 NORME DI SALVAGUARDIA

Con la delibera di adozione da parte del Comitato Portuale il Piano Regolatore Portuale entra in regime di salvaguardia. Dalla data della suddetta delibera fino alla

definitiva approvazione del Piano da parte della Regione, potranno essere realizzate solo quelle opere che siano conformi sia allo strumento vigente che a quello in corso di definitiva approvazione.

8 ARTICOLAZIONE DEL PIANO

L'Ambito del Piano è definito dai limiti giurisdizionali dell'Autorità Portuale del Porto di Palermo. L'ambito si distingue in due *sotto-ambiti portuali*: quello definito "Porto Operativo" e quello definito "Interazione Città-Porto". Ciascun sotto-ambito è poi a sua volta rispettivamente suddiviso in *Aree e Sub-aree funzionali*. Nella fattispecie il PRP di Palermo è articolato in 4 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:

AMBITO PORTUALE	Area di vigenza del PRP definita in base alla linea di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Palermo				
SOTTO-AMBITO PORTUALE	"Porto Operativo" 556.930 mq		"Interazione Città-Porto" 454.670 mq		
AREA FUNZIONALE	C. Porto Operativo Commerciale 226.800 mq	D. Porto Operativo per attività industriali 271.630 mq	B. Area crocieristica e di trasformazione ed interfaccia città-porto 145.500 mq		A. Aree per la nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi. Area del Castello a Mare 367.670 mq
SUB-AREA FUNZIONALE	C1 Area merci e Ro-Ro 167.320 mq	D1 Cantieristica 233.150 mq	B4 Area crocieristica e passeggeri 58.500 mq	B1 Area commerciale e servizi integrati città-porto 44.650 mq	A1 Porto turistico Cala-Molo Sud 77.770 mq
	C2 Aree stoccaggio merci, Ro-Ro e servizi 59.480 mq	D2 Cantieristica minore 38.480 mq		B2 Area servizi passeggeri e area di Interfaccia città-porto 31.580 mq	A2 Attività culturali e ricreative integrate 97.430 mq
				B3 Polo turistico-culturale e servizi 10.770 mq	A3 Porto turistico Sant'Erasmo 49.090 mq
					A4 Porto turistico dell'Acquasanta 66.080 mq
					A5 Porto turistico dell'Arenella 36.700 mq
					A6 Parco Archeologico del Castello a Mare 40.600 mq

Nelle Aree e Sub-Aree il PRP definisce anche le *interconnessioni infrastrutturali* e gli *innesti ed affacci urbani* i quali devono essere intesi in modo flessibile in funzione dell'operatività del porto.

Le nuove *interconnessioni infrastrutturali* definite dal PRP sono riportate nelle Tavole 19 e 20 e consentono il miglioramento della funzionalità della distribuzione dei flussi viari interni e la loro connessione con la viabilità urbana.

Il PRP fornisce proposte al Comune di Palermo per l'ottimizzazione della viabilità a servizio del Porto, la cui eventuale mancata realizzazione non pregiudica in alcun modo l'attuazione del nuovo PRP poiché le proposte mirano semplicemente all'ottimizzazione della viabilità esistente.

Le Sub-aree funzionali sono a loro volta articolate in aree e attività specifiche identificate attraverso l'individuazione di *Sotto-zone* le quali vengono riportate nella Tavola 21 del PRP come indicazioni relative all'organizzazione funzionale del porto. La loro delimitazione non costituisce prescrizione normativa ma solo indirizzo funzionale. Solo nel caso delle *Sotto-zone* C1.1, C1.2, B4.1 e B2.1, i cui perimetri sono riportati nella Tavola 18 del PRP, le specializzazioni vengono normate in maniera prescrittiva in quanto univocamente legate all'impostazione generale del PRP. I perimetri d'impronta sono indicativi, in quanto, nel rispetto delle funzioni previste e delle cubature assegnate, gli stessi potranno variare a seconda della definizione progettuale. L'articolazione delle funzioni operative delle *Sotto-zone* suggerita dal PRP è la seguente:

A1. PORTO TURISTICO CALA-MOLO SUD

- A1.1 - Porto turistico della Cala
- A1.2 - Nuovo Porto turistico Molo Sud
- A1.3 - Rimessaggio e servizi per il diporto
- A1.4 - Servizi per la nautica da diporto
- A1.5 - Servizi per la nautica da diporto

A2. ATTIVITÀ CULTURALI E RICREATIVE INTEGRATE

- A2.1 - Foro Italico. Attività culturali e ricreative integrate
- A2.2 - Area sottoposta a vincolo per servizi tecnologici

A3. PORTO TURISTICO SANT'ERASMO

- A3.1 - Porto turistico di Sant'Erasmo
- A3.2 - Villa a mare. Area attrezzata per lo sport ed il tempo libero e a servizio del porto turistico
- A3.3 - Foce del Fiume Oreto. Riqualficazione ambientale e paesaggistica per attività ricreative e sportive (accordo Autorità Portuale-Comune di Palermo)

A4. PORTO TURISTICO DELL'ACQUASANTA

A5. PORTO TURISTICO DELL'ARENELLA

A6. PARCO ARCHEOLOGICO DEL CASTELLO A MARE

B1. AREA COMMERCIALE E SERVIZI INTEGRATI CITTA'-PORTO

B2. AREA SERVIZI PASSEGGERI E AREA DI INTERFACCIA CITTÀ-PORTO

- B2.1 - Area Terminal Ro-Ro e passeggeri, servizi e biglietterie
- B2.2 - Area servizi misti portuali e urbani
- B2.3 - Area militare

B3. POLO TURISTICO-CULTURALE E SERVIZI. Attività commerciali, turistiche e ricreative

B4. AREA CROCIERISTICA E PASSEGGERI

- B4.1 - Area nuovo terminal crociere
- B4.2 - Area stazione marittima

C1. AREA MERCI E RO-RO

- C1.1 - Area nuovo terminal Ro-Ro e passeggeri, uffici e servizi portuali
- C1.2 - Area edificio a servizio del traffico Ro-Ro
- C1.3 - Area accumulo Ro-Ro e containers
- C1.4 - Area containers e Ro-Ro

C2. AREE STOCCAGGIO MERCI, RO-RO E SERVIZI

- C2.1 - Area mista stoccaggio merci e Ro-Ro
- C2.2 - Area stoccaggio merci

D1. CANTIERISTICA

D2. CANTIERISTICA MINORE

CAPO 2 DISPOSIZIONI SPECIFICHE

9 IL SOTTO-AMBITO “PORTO OPERATIVO”

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).

La superficie complessiva del sotto-ambito è di **556.930** mq (compresi i nuovi banchinamenti).

Il sotto-ambito “Porto Operativo” è suddiviso in tre aree distinte: l'area funzionale “Porto Operativo Commerciale” (Area C), l'area funzionale “Attività industriali” (Area D) e, infine, una parte dell'area funzionale “Area crocieristica e di trasformazione” (Sub-Area B4) coincidente con l'area che dovrà accogliere le attività per la crocieristica e che si estende dal Molo Vittorio Veneto sino a comprendere la banchina Sammuzzo di cui è previsto il prolungamento.

L'indice di edificabilità territoriale del sotto-ambito “Porto Operativo” è di 1,17 mc/mq.

10 AREA DEL PORTO OPERATIVO COMMERCIALE (AREA C)

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 due sub-aree funzionali: **Sub-Area C1 - Area merci e Ro-Ro** e **Sub-Area C2 - Area stoccaggio merci, Ro-Ro e servizi**.

La Sub-area C1 si estende dal Molo Piave comprendendo, procedendo verso nord, il Molo Santa Lucia, la banchina Puntone e la banchina Quattroventi. In quest'area è prevista un'ampia area destinata all'edilizia portuale, uffici e servizi contenuti in un nuovo Terminal passeggeri e Ro-Ro che si svilupperà seguendo la giacitura del Molo Piave (*Sotto-zona C.1.1*).

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

La Sub-area C2 comprende le aree a ridosso della banchina Quattroventi delimitate a nord da via dell'Arsenale. In quest'area saranno accolti sia i piazzali e gli edifici per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, che edilizia portuale destinata a servizi. Nella Sub-area C2 è previsto, inoltre, un varco su via dell'Arsenale in corrispondenza dell'affioramento della strada sotterranea destinata al collegamento con la Circonvallazione del traffico pesante in entrata ed in uscita dal Porto. Tale varco consente sia l'accesso a raso che l'accesso attraverso la via sotterranea di collegamento con la Circonvallazione.

10.1 Dimensionamento

a) superficie complessiva dell'Area C: 226.800 mq (C1 167.320 mq; C2 59.480 mq), di cui:

- destinati a piazzali operativi e viabilità: 139.340 mq
- destinati a edilizia e servizi portuali: 77.760 mq
- destinati a Terminal ed edifici a servizio del traffico Ro-Ro:

- Sub-zona C1.1: 16.300 mq
- Sub-zona C1.2: 5.700 mq
- b) lunghezza minima degli accosti: 235 m (molo Santa Lucia lato nord)
- c) fondali minimi all'accosto così articolati:
 - Bacino definito dalle Banchine Quattroventi, Puntone e Molo Nord (compreso il canale di navigazione) -14 m
 - Specchio acqueo antistante il Molo Santa Lucia (lato nord e testata) -12 m
 - Specchio acqueo antistante il Molo Santa Lucia (lato sud) -11 m
 - Specchio acqueo circostante il Molo Piave (lato nord, lato sud e testata) -11 m
 - Banchina di riva tra il Molo Santa Lucia ed il Molo Piave -11 m
- d) sviluppo lineare banchine: 2.273 m

10.2 Destinazioni d'uso

Sub-Area C1 - 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, rinfuse secche e liquide non inquinanti, contenitori; spazi di manovra in banchina; edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali, elisuperficie. Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come C1.1 potrà essere realizzato il nuovo Terminal Ro-Ro e Passeggeri 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; attività commerciali, ricreative e ricettive nell'edificio del Terminal. Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come C1.2 potrà essere realizzato un ulteriore edificio a servizio del traffico Ro-Ro.

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

Sub-Area C2 - Aree stoccaggio merci, RO-RO e servizi

- *funzioni principali*: movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali, rinfuse secche e liquide non inquinanti, contenitori; edilizia ed aree libere destinata allo stoccaggio;

- *funzioni secondarie*: piazzali per l'accumulo Ro-Ro, viabilità portuale ed eventuale raccordo ferroviario; edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali; parcheggi degli addetti ai servizi;

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

10.3 Parametri ed indici urbanistici

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

- Sub-Area C1:
 - rapporto di copertura massimo: 0,2 mq/mq
 - altezza massima edifici: 7,5 m
 - area minima per parcheggio: 4.500 mq
- Sotto-zona C1.1 (Nuovo Terminal Ro-Ro):
 - rapporto di copertura massimo: 0,75 mq/mq.
 - area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 0,20 mq/mq

- altezza massima: 20 m
- **Sotto-zona C1.2 (Edificio a servizio del traffico Ro-Ro):**
 - rapporto di copertura massimo: 0,75 mq/mq.
 - altezza massima edificio: 20 m
- **Sub-Area C2:**
 - rapporto di copertura massimo: 0,3 mq/mq
 - area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 0,10 mq/mq
 - altezza massima edifici: 10 m
- volumetria massima dell'Area C: 285.400 mc

10.4 Norme particolari

Nella Sub-Area C2, nelle zone destinate a edilizia e servizi portuali potranno realizzarsi gli edifici necessari alla funzionalità dell'area, allineati lungo fronte stradale in modo da costituire una "quinta urbana" con caratteri di omogeneità e di qualità.

Il varco stradale potrà essere protetto da una pensilina ovvero potrà essere costituito da un piccolo edificio con funzioni di controllo degli accessi.

Nella Sub-zona C1.1 destinata al Nuovo Terminal Ro-Ro e Passeggeri dovrà essere realizzato un edificio lungo la banchina Piave, contenente spazi e servizi per il traffico Ro-Ro ai piani inferiori ed, eventualmente, servizi commerciali misti urbano-portuali ai piani superiori. L'altezza massima dell'edificio non dovrà superare quella dell'attuale Stazione Marittima (20 m.) e la copertura dovrà contenere, prevalentemente nella parte terminale, una terrazza aperta al pubblico. Il progetto architettonico e urbano dell'edificio dovrà essere redatto in modo da costituire un *landmark* urbano. L'edificio dovrà arretrarsi rispetto al termine della banchina in modo da lasciare un'area di almeno 0,2 mq/mq di superficie coperta e destinata alla fruizione del mare, con prevalente carattere a verde e realizzata in modo da non interferire con le funzioni del terminal. L'edificio inoltre, nella parte al piede della banchina, dovrà connettersi con l'area B2 attraverso una configurazione leggera e permeabile che privilegi la visibilità del mare dalla parte della città, e che si configuri come un progetto unitario tra il Terminal e l'Area di Interfaccia lungo la via Crispi. Il progetto dell'edificio costituirà un approfondimento complessivo delle sub-aree specializzate C1.1 e B2.1 sia in termini di progetto urbano (per le connessioni con la città) sia in termini di progetto architettonico (per la configurazione dell'edificio) coerente con l'obiettivo di garantire la massima visibilità del mare che la possibilità di portare alcune funzioni urbane (commerciali, ricreative, sportive, culturali, ricettive) lungo la banchina Santa Lucia a quote che non interferiscano con le funzioni del terminal ro-ro.

Infine, dovranno essere progettati i collegamenti pedonali in quota con l'area di interfaccia città-porto lungo la via Crispi, con l'attuale Stazione Marittima e con il nuovo Terminal Crociere alla banchina Sammuzzo, in modo da garantire l'accessibilità alle strutture ricreative e commerciali senza intralcio per il traffico portuale alla quota delle banchine.

Nella Sub-zona C1.2, lungo la banchina Santa Lucia potrà essere realizzato un ulteriore edificio a servizio del traffico Ro-Ro che dovrà rispettare l'altezza massima di 20 m e la cubatura ammessa complessivamente nell'Area.

Nell'area destinata a verde di rispetto delle rotatorie, dopo che queste saranno realizzate, non sono consentite edificazioni; l'area sarà trattata a prato e piantumata con essenze autoctone; qualora compatibili saranno consentiti parcheggi.

11 AREA CROCIERISTICA E PASSEGGERI (AREA B, SUB-AREA B4)

L'Area crocieristica e passeggeri ricade entro il Sotto-ambito portuale del "Porto Operativo" per la sub-area **B4 – Area crocieristica e passeggeri**. Destinata al traffico crocieristico, quest'area si sviluppa dal Molo Vittorio Veneto sino a comprendere la banchina Sammuzzo. Nell'area si ipotizzano un massimo di tre accosti contemporanei per crociere e la realizzazione, in aggiunta all'attuale stazione marittima nel Molo Vittorio Veneto, di un'altra struttura Terminal Crociere da realizzarsi nella banchina Sammuzzo (Sub-Area specializzata B4.1). Il prolungamento della banchina Sammuzzo accoglierà la Torre dei Piloti ed una struttura di servizio per l'attracco delle navi per i collegamenti con le isole minori (da realizzarsi anche utilizzando la Sub-Area A1).

In questa Sub-Area il PITP è obbligatorio poiché dovrà dettagliare la configurazione architettonica e urbana delle aree di interazione tra le funzioni portuali dedicate ai passeggeri, i servizi commerciali e ricreativi legati alla crocieristica e alla nautica da diporto e le funzioni commerciali e di servizi offerte all'intera città.

11.1 Dimensionamento

- a) Superficie complessiva della sub-area è di 58.500 mq
- b) lunghezza massima dello sporgente: 320 m (molo Vittorio Veneto)
- c) larghezza dello sporgente: massima 80 m;
- d) fondali minimi all'accosto:
 - Specchio acqueo antistante il Molo Vittorio Veneto lato nord e testata: -11 m
 - Bacino compreso tra il Molo Vittorio Veneto lato sud e la Banchina Sammuzzo: -12 m
 - Banchina di riva tra il Molo Piave ed il Molo Vittorio Veneto: -11 m
 - Banchina di riva tra il Molo Vittorio Veneto e la Banchina Sammuzzo: -12 m
- e) lunghezza degli accosti: minima 305 m, massima 575 m
- f) sviluppo lineare banchine: 1.500 m

Nella sub-area B4 sono previsti nuovi banchinamenti per un totale di 5.700 mq relativi al prolungamento della banchina Sammuzzo.

11.2 Destinazioni d'uso

- *funzioni principali*: edifici polifunzionali della Stazione Marittima nel Molo Vittorio Veneto e del Nuovo Terminal Crociere nella banchina Sammuzzo (Sub-Zona B4.1) utilizzabili anche per sale da spettacoli, convegni, esposizioni, auditorium, aree di ristoro e servizi vari destinati al turismo; parcheggio di bus e taxi al servizio dei crocieristi con relativi corselli di accesso; servizi per attracco delle navi per il collegamento con le isole minori; torre di controllo e servizi tecnici sulla testa del prolungamento della banchina Sammuzzo; spazi di manovra in banchina.

- *funzioni secondarie*: piccole strutture in elevazione sulle testate dei moli con funzioni di terrazza per i crocieristi e i visitatori; viabilità portuale e percorsi ciclo-pedonali, anche porticati o sopraelevati; verde di rispetto e di arredo; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: servizi con funzioni ricettive, culturali, eventi, attività commerciali e per il tempo libero; servizi per il turismo e ricreativi.

11.3 Parametri ed indici urbanistici

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

- rapporto di copertura massimo: 0,20 mq/mq
- area minima per parcheggio e sosta: 16.140 mq
- area verde (comprese aree di parcheggio alberato), minimo: 0,10 mq/mq

- Volumetria massima Sub-Area B4: 103.000 mc.
- **Sotto-zona B4.1 (Nuovo Terminal crociere):**
 - ingombro massimo in pianta del Terminal Crociere alla banchina Sammuzzo: 5.000 mq.
 - altezza massima edifici: definita in sede di progetto architettonico in relazione alla funzionalità e della rilevanza del nuovo Terminal Crociere come simbolo della qualità della città-porto e del waterfront urbano, nel rispetto della volumetria massima della Sub-Area B4

11.4 Norme particolari

Il nuovo Terminal Crociere sulla banchina Sammuzzo dovrà essere oggetto di un progetto architettonico e urbano unitario e di qualità che non solo garantisca la funzionalità dei servizi alla crocieristica ma che si configuri come un nuovo *landmark* urbano, luogo simbolo dell'apertura del porto alla città. Il progetto dovrà garantire la piena funzionalità delle attività portuali e la loro integrazione in un organismo architettonico unitario con le funzioni turistiche, ricreative, ricettive e commerciali proprie delle moderne stazioni marittime. Il progetto dovrà integrare con il Terminal Crociere anche le strutture a servizio dell'attracco delle navi per le isole minori. Infine, dovranno essere progettati i collegamenti pedonali in quota con l'attuale Stazione Marittima, con il nuovo Terminal Ro-Ro e con l'area di interfaccia città-porto lungo la via Crispi, in modo da garantire l'accessibilità alle strutture ricreative e commerciali senza intralcio per il traffico portuale alla quota delle banchine.

12 AREA DELLE ATTIVITÀ INDUSTRIALI (AREA D)

L'Area delle attività industriali occupa la parte settentrionale della struttura portuale ed è destinata prevalentemente alle attività industriali legate alla cantieristica. L'ambito è articolato in due sub-aree funzionali: **Sub-Area D1 – Cantieristica** e **Sub-Area D2 – Cantieristica minore**. La sub-area D1 si estende dal Molo Nord e comprende le banchine della Diga Foranea e i tre bacini di carenaggio. La sub-area D2 comprende l'area adiacente al bacino di carenaggio da 400.000 tpl sino a comprendere le banchine della Diga Industriale.

12.1 Dimensionamento

- a) superficie complessiva dell'Area: 271.630 mq (D1 233.150 mq; D2 38.480 mq)
- b) fondali minimi al piede di banchina: 14 m
- b) sviluppo lineare banchine:

- Sub-area Cantieristica (D1): 3.000 m
- Sub-area Cantieristica minore (D2): 568 m.

Nell'Area D il PRP prevede la realizzazione di nuovi banchinamenti così distribuiti:

- 900 mq a ridosso del bacino da 18000 tpl;
- 4.600 mq a ridosso del bacino da 150.000 tpl;
- 20.800 mq tra il Molo Nord e l'area del nuovo bacino galleggiante da 52.000 tpl;
- 28.000 mq lungo le banchine della Diga Industriale.

12.2 Destinazioni d'uso

Sub-Area D1 - Cantieristica

- *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 14 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 delle imbarcazioni; attrezzature per l'alaggio e il varo di imbarcazioni, bacini per il carenaggio delle imbarcazioni.

- *funzioni secondarie*: uffici, magazzini, depositi, attrezzerie, ecc.; bunkeraggio nella parte terminale del Molo Nord; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori; spazi all'aperto per invasi e carrelli; verde di arredo.

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

Sub-Area D2 – Cantieristica minore

- *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 14 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; spazi all'aperto per invasi e carrelli; verde di arredo.

- *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.

12.3 Parametri ed indici urbanistici

Nell'Area D sono consentite nuove edificazioni solo nell'area definita dal nuovo banchinamento tra il Molo Nord e il nuovo bacino galleggiante da 52.000 Tpl, secondo i seguenti parametri:

- area minima da destinare a parcheggio: 1.210 mq
- volumetria massima dell'Area D: 262.800 mc/mq

13 IL SOTTO-AMBITO “INTERAZIONE CITTÀ-PORTO”

Il sotto-ambito “**Interazione Città-Porto**” è suddiviso in due Aree distinte: “Area crocieristica e di trasformazione - interfaccia città-porto” (Area B, Sub-Aree B1-B2-B3) e “Area nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi. Area del Castello a Mare” (Area A).

La superficie complessiva del sotto-ambito è di **454.670 mq** (compresi i nuovi banchinamenti).

In queste Aree i PITP sono obbligatori poiché dovranno dettagliare la configurazione architettonica e urbana delle aree di interazione tra le funzioni portuali dedicate ai passeggeri, i servizi commerciali e ricreativi legati alla crocieristica e alla nautica da diporto e le funzioni commerciali e di servizi offerte all'intera città.

Le opere interne al dominio di ammissibilità del Sotto-ambito “Interazione Città-Porto” si realizzano attraverso le opere inserite nel Programma Triennale e sono solo soggette all'approvazione del Presidente dell'A.P.

L'indice di edificabilità territoriale del sotto-ambito “Interazione Città-Porto” è di 1,15 mc/mq.

14 AREA CROCIERISTICA E DI TRASFORMAZIONE - INTERFACCIA CITTÀ-PORTO (AREA B, SUB-AREE B1-B2-B3)

L'Area è suddivisa in tre sub-aree funzionali: **Sub-Area B1 – Area commerciale e servizi; Sub-Area B2 – Area servizi passeggeri e Area di Interfaccia città-porto; Sub-Area B3 – Polo turistico-culturale e servizi.** La sub-area B1 comprende gli spazi retrostanti la banchina Sammuzzo attualmente destinati ad attività di stoccaggio merci e ad attività commerciali. Nel medio termine si prevede il mantenimento di tali funzioni con un progetto di riqualificazione degli edifici e degli spazi in modo da non configgere con la presenza del Parco Archeologico del Castello a Mare.

Nella Sub-Area B1, una volta delocalizzate le attuali funzioni portuali e consolidato il perimetro del Parco Archeologico del Castello a Mare, dovrà essere redatto un PITP che miri alla realizzazione di edifici e spazi verdi di connessione tra l'area crocieristica sulla Banchina Sammuzzo, la nuova marina Cala-Molo Sud e il parco archeologico attraverso un unico progetto unitario che si configuri anche come un luogo simbolo del “porto liquido” e del nuovo rapporto tra la città e l'acqua.

L'area B2, invece, comprende gli spazi adiacenti a via Francesco Crispi e si estende dal varco della Dogana sino al varco Santa Lucia. L'area dovrà fungere da area di interscambio “permeabile” tra le funzioni portuali e quelle urbane.

L'area B3, infine, comprende l'edificio dell'ex Officina meccanica e le aree di immediata pertinenza, e si configura come un polo culturale e turistico attraverso il recupero dell'edificio di archeologia industriale.

14.1 Dimensionamento

a) superficie complessiva delle Sub-Aree: B1 44.650 mq; B2 31.580 mq; B3 10.770 mq, di cui:

- aree destinate ad edilizia portuale: 59.300 mq

14.2 Destinazioni d'uso

Sub-Area B1 - Area commerciale e servizi integrati città-porto.

- *funzioni principali:* attività commerciali a supporto della crocieristica e della nautica, attività culturali, ricettive e ricreative;

- *funzioni secondarie:* attività commerciali, magazzini e servizi portuali;

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività ad uso misto porto-città (commerciali, direzionali, culturali e rappresentative, aree verdi, etc.).

Sub-Area B2 - Area servizi passeggeri e area di interfaccia città-porto.

- *funzioni principali*: area verde di interfaccia con la città; varco di accesso, attività di controllo e per la security, parcheggi a raso e accessi ai parcheggi interrati; biglietterie e uffici delle compagnie di navigazione; punti informazioni; uffici postali; ristorante e self-service; area gioco bimbi/nursery; banca; spazi commerciali e uffici per attività di servizio al turismo. Sotto il livello di banchina dovranno essere realizzati uno o più piani destinati a parcheggio per automobili.

- *funzioni secondarie*: attività culturali e per il tempo libero, viabilità portuale e percorsi ciclo-pedonali, anche porticati o sopraelevati.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività ad uso misto porto-città (commerciali, direzionali, culturali e rappresentative, aree verdi).

Sub-Area B3 - Polo turistico-culturale e servizi.

- *funzioni principali*: attività commerciali, turistiche, ricreative, culturali e servizi portuali entro l'edificio di archeologia industriale esistente.

- *funzioni secondarie*: centro congressi, spazi espositivi e museali; parcheggi visitatori e addetti ai servizi.

- *destinazioni d'uso compatibili*: attività ad uso misto porto-città (commerciali, direzionali, culturali e rappresentative, aree verdi).

14.3 Parametri ed indici urbanistici

Nell'Area B, Sub-Aree B1, B2 e B3, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di nuovi edifici di servizio al porto, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

- rapporto di copertura massimo: 0,20 mq/mq
- area minima da destinare a parcheggio:
 - Sub-area B1: 4.480 mq
 - Sub-area B2: 10.000 mq
- area verde minima (comprese aree di parcheggio alberato): 0,25 mq/mq
- altezza massima: 12 m.
- volumetria massima:
 - Sub-area B1: 140.700 mc.
 - Sub-area B2: 99.700 mc.
 - Sub-area B3: esistente (143.500 mc)

14.4 Norme particolari

Nelle aree destinate a edilizia e servizi portuali potrà realizzarsi edilizia compatibile all'attività delle funzioni e nei limiti dell'indice di fabbricabilità attribuito.

Nella Sub-area B2 potranno essere realizzati:

- edificio per uffici e biglietterie, connesso in un unico progetto architettonico e urbano con l'edificio del Terminal Ro-Ro lungo il Molo Piave anche attraverso percorsi pedonali in quota;
- servizi vari e di ristoro, in piccoli edifici di un solo piano o in strutture removibili che non occludano la visuale del mare dalla via Crispi;
- il varco stradale, con tutte le opere strutturali connesse (pensilina, controlli e servizi).

Nelle aree destinate a verde è consentita, solo ove indicato sulle tavole di piano, la realizzazione di parcheggi semiverdi.

Nella Sub-Area B2 dovrà essere assicurata la permeabilità con via Francesco Crispi attraverso un progetto di recinzione che non chiuda visivamente l'area portuale, ma

che consenta un filtro tra città e porto. Il PITP dell'area dovrà garantire tale permeabilità da via Crispi verso il mare e la sua utilizzabilità come area verde ricreativa al fine di creare un affaccio sull'area crociere che, comunque, non invada la quota delle banchine sottoposta alle norme di security.

15 AREA DELLA NAUTICA DA DIPORTO, ATTREZZATURE E SERVIZI ANNESSI. AREA DEL CASTELLO A MARE (AREA A)

L'area è destinata alle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legate alla fruizione del mare. Nella parte meridionale dell'ambito portuale, l'area per la nautica da diporto comprende il porto di Sant'Erasmo, l'area del Foro Italico, il porto della Cala, parte dell'area del Castello a Mare sottoposta alle indagini archeologiche, la parte terminale ad est del Molo Trapezoidale ed il nuovo bacino formato dal prolungamento della banchina Sammuzzo e dal Molo Sud. Nella parte settentrionale, l'Area funzionale A comprende, invece, i porti turistici dell'Acquasanta e dell'Arenella.

15.1 Dimensionamento

a) superficie complessiva dell'area: 367.670 mq (A1 77.770 mq; A2 97.430 mq; A3 49.090 mq; A4 66.080 mq; A5 36.700 mq; A6 40.600 mq);

superficie dello specchio acqueo: 141.340 mq

b) lunghezza massima dei pontili (primari e secondari): secondo piano d'ormeggio redatto e approvato dall'AP;

c) larghezza minima dei pontili primari: secondo piano d'ormeggio redatto e approvato dall'AP;

d) fondali minimi all'accosto:

- Bacini nautica da diporto relativi al porto storico della Cala (escluso, dunque, lo specchio acqueo occupato dai mega yacht), al porto dell'Acquasanta antistante la banchina di riva sino al secondo pontile (lato nord), al porto nuovo dell'Arenella (escluso, dunque, il porto vecchio dell'Arenella): -4 m
- Bacino nautica da diporto relativo al porto di Sant'Erasmo antistante la banchina di riva sino al quarto pontile lato est: -3,5 m
- Bacino nautica da diporto relativo al porto di Sant'Erasmo antistante il molo esterno (lato ovest): -4,5 m
- Bacino nautica da diporto relativo al porto vecchio dell'Arenella: -3 m
- Bacino nautica da diporto relativo al porto della Cala occupato dai mega yacht e relativo canale di accesso e Bacino relativo al porto nuovo dell'Acquasanta: -7 m

e) aree verdi: 97.430 mq

f) sviluppo lineare banchine:

- Porto turistico Cala-Molo Sud (A1): 1.870 mq
- Porto turistico Sant'Erasmo (A3): 928 mq
- Porto turistico dell'Acquasanta (A4): 636 mq
- Porto turistico dell'Arenella (A5): 1.334 mq

Il PRP prevede la realizzazione di nuovi banchinamenti nelle sub-aree A1 e A5:

- Sub-Area A1: 14.400 mq;
- Sub-Area A5: 11.900 mq.

15.2 Destinazioni d'uso

Sub-Area A1 - Porto turistico Cala-Molo Sud.

- *funzioni principali*: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in

generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione e centro nautico per la disabilità; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza. Inoltre, nella considerazione che gli spazi sono utilizzati anche da portatori di handicap, è da prevedere il posizionamento di un pontile con apposita passerella con dislivello max dell'8% (come previsto dall'attuale normativa) ed un pontile basso ove ormeggiare le imbarcazioni impegnate nei progetti sociali, nonché l'installazione di una apposita gru mobile con un braccio girevole a 270° e la realizzazione di un locale raggiungibile dai disabili per la custodia delle carrozzine, con WC a norma;

- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

Sub-Area A2 - Attività culturali e ricreative integrate.

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

- *funzioni secondarie*: piccole strutture removibili 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 A3 - Porto turistico Sant'Erasmo.

- *funzioni principali*: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.

- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

Sub-Area A4 - Porto turistico dell'Acquasanta.

- *funzioni principali*: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.

- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

Sub-Area A5 – Porto turistico dell'Arenella.

- *funzioni principali*: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici,

commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.

- *funzioni secondarie*: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

- *destinazioni d'uso compatibili*: piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

Sub-Area A6 - Parco Archeologico del Castello a Mare.

- *funzioni principali*: conservazione e fruizione del patrimonio culturale delle vestigia del Castello a Mare.

- *funzioni secondarie*: piccole strutture removibili per attività di ristoro, punto informazione, biglietterie, spazi espositivi e conferenze, bookshop, uffici, magazzini, depositi purché strettamente legati alle funzioni principali; parcheggi di superficie per autobus, taxi e altri mezzi di addetti e visitatori; spazi per la sosta, verde di arredo.

15.3 Parametri ed indici urbanistici

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

- rapporto di copertura massimo: 0,10 mq/mq
- area minima da destinare a parcheggio:
 - Sub-area A1: 5.900 mq
 - Sub-area A3: 5.900 mq
 - Sub-area A4: 12.700 mq
 - Sub-area A5: 4.900 mq
- area minima da destinare alla sosta temporanea:
 - Sub-area A1: 7.400 mq
 - Sub-area A2: 4.700 mq
 - Sub-area A4: 18.600 mq
- aree verdi, adeguatamente piantumate, superfici minime:
 - Sub-area A1: 0,1 mq/mq
 - Sub-area A3: 0,4 mq/mq
- altezza massima:
 - Sub-aree A1, A3, A5: 7,5 m
 - Sub-area A4: 11 m
- Volumetria massima dell'Area A: 130.000 mc.

16 VIABILITÀ E VARCHI

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

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

I varchi di accesso stradale hanno una posizione ed una forma che - per la propria valenza urbana e funzionale rispetto alle attività portuali - deve essere approfondita in sede di progettazione architettonica.

17 PROGETTI DI SETTORE

Oltre al progetto delle grandi infrastrutture e funzioni portuali, l'Autorità Portuale dovrà farsi carico di elaborare i seguenti progetti di settore.

17.1 Progetto del verde e tipologie dei parcheggi a raso

Allo scopo di rendere compatibile la sua presenza in un ambito urbano con forte vocazione turistica, il Porto di Palermo dovrà avere una apprezzabile dotazione di aree verdi comunque non meno della somma delle prescrizioni minime; l'AP dovrà curarne con particolare attenzione il progetto e la manutenzione.

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

Come da intesa col Comune di Palermo al fine di mitigare l'impatto paesaggistico è necessario prevedere un intervento di sistemazione a verde nell'area A4

17.2 Arredi

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

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

17.3 Illuminazione esterna

L'illuminazione degli spazi all'aperto dovrà essere oggetto di un particolare studio illuminotecnico, elaborato a cura dall'AP, il cui scopo sarà anche quello di creare un paesaggio notturno non inquinante e di particolare suggestione, funzionale all'apertura del waterfront alla città.

17.4 Aspetti sanitari ed ambientali

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

Per i servizi comuni portuali ed ove possibile saranno preferiti i progetti che prevedano l'applicazione di impianti di produzione di energia elettrica con fonti alternative ai combustibili fossili. Così saranno preferiti i progetti architettonici che impieghino criteri di bio-ingegneria finalizzata al risparmio energetico e applichino criteri volti all'uso di materiali provenienti dal recupero.

18 NORMA TRANSITORIA

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

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

19 ADEGUAMENTI CONSEGUENTI ALL'INTESA COL COMUNE DI PALERMO SULLE PREVISIONI DEL P.R.P.

Nei progetti di attuazione delle previsioni del presente P.R.P. si dovrà tenere conto di quanto segue:

- per il potenziamento e il miglioramento delle qualità delle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legato alla fruizione del mare si procederà con progetti di qualità urbana e di connessione con le attività per il tempo libero, anche per portatori di handicap e diversamente abili;