

Associazione Temporanea d'Imprese:



Tel. e Fax: ++39 0916852121 - ++39 0916850224
www.progettioopere.it



Tel. e Fax: ++39 0289422170 - ++39 0289425133
mail@ldrotec-Ingegneria.it



COMMITTENTE:				AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO Ports of Palermo and Termini Imerese	
TESTATA:					
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO					
TITOLO:					
Rapporto Ambientale ex art. 13 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. VOLUME I					
ELABORATO:		DATA:		SCALA:	
RA.1		29 Settembre 2011			
				NS. RIF.:	
				RA_1.docx	
REDATTORE:		CONTROLLO:		RIF. ARC. - NA4:	
IL		EC		AUTAPA08 - 117	
IL COMMITTENTE			IL TECNICO PER L' A.T.I. Ing. Elio Ciralli		

A TERMINI DI LEGGE CI RISERVIAMO LA PROPRIETA' DI QUESTO DISEGNO CON DIVIETO DI RIPRODURLO, ANCHE IN PARTE, O DI RENDERLO NOTO A TERZI.

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
DEL NUOVO PIANO REGOLATORE
DEL PORTO DI PALERMO**

RAPPORTO AMBIENTALE

ex art. 13 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

VOLUME I

settembre 2011

VERSIONE:	DESCRIZIONE:	PREPARATO:	APPROVATO:	DATA:
00	EMISSIONE	IL - ED	GI	29 SET 2011
NOME FILE: RA_1.DOCX			DISTRIBUZIONE: RISERVATA	

INDICE GENERALE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

VOLUME I

PREMESSA	2
ELENCO ACRONIMI	3
1. INTRODUZIONE	4
2. LA VAS E IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO	7
2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI E PROCEDURE VAS/PIANO	7
2.1.1 <i>Riferimenti normativi e procedure della valutazione ambientale strategica</i>	7
2.1.2 <i>Riferimenti normativi e procedure del piano regolatore del porto</i>	8
2.1.3 <i>Processo metodologico</i>	8
2.2 REDAZIONE DEL RAPPORTO PRELIMINARE.....	10
2.3 CONSULTAZIONE DEL RAPPORTO PRELIMINARE	10
2.4 CONVENZIONE CON L'AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA REGIONE SICILIANA.....	10
3. CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PIANO	12
3.1 LO STATO DI FATTO	12
3.1.1 <i>Criticità</i>	12
3.1.2 <i>Opere e funzioni</i>	12
3.1.3 <i>Accessibilità al porto</i>	17
3.1.4 <i>Viabilità interna e flussi portuali</i>	17
3.1.5 <i>I traffici portuali</i>	18
3.2 IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO.....	18
3.2.1 <i>Obiettivi e strategie</i>	18
3.2.2 <i>Il nuovo layout del porto</i>	19
3.2.3 <i>Ambito portuale, sotto-ambiti e aree funzionali</i>	20
3.2.4 <i>Il miglioramento della mobilità e dell'accessibilità</i>	30
3.2.5 <i>Relazioni città-porto</i>	33
3.2.6 <i>Potenziamento delle superfici funzionali</i>	35
3.2.7 <i>Interventi sulle opere di grande infrastrutturazione</i>	39
4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI IL PRP	41
4.1 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	41
4.1.1 <i>Piano Territoriale Paesistico</i>	41
4.1.2 <i>Piano Territoriale Provinciale di Palermo</i>	46
4.1.3 <i>Piano Regolatore Generale e vincoli</i>	54
4.2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALE.....	57
4.2.1 <i>La pianificazione dei trasporti di livello europeo</i>	57

4.2.2	<i>Il Piano Generale dei Trasporti () (P.G.T.)</i>	59
4.2.3	<i>Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità</i>	61
4.2.4	<i>Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia</i>	64
4.2.5	<i>Piano Regolatore vigente del Porto di Palermo</i>	74
4.2.6	<i>Piano Regolatore vigente del Porto dell'Arenella</i>	74
4.2.7	<i>Piano Regolatore vigente del Porto di Termini Imerese</i>	74
4.3	PIANIFICAZIONE IN MATERIA DI TUTELA AMBIENTALE.....	79
4.3.1	<i>Aree protette e zone SIC e ZPS (Rete Natura 2000)</i>	79
4.3.2	<i>Important Bird Areas (IBA)</i>	89
4.3.3	<i>Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico</i>	90
4.4	ALTRI PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO LOCALE	96
4.4.1	<i>Piano per il recupero del mare e della costa</i>	96
4.4.2	<i>Piano di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime (P.U.D.M.)</i>	99
4.4.3	<i>Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti e Stazioni" (P.I.A.U.)</i>	100
4.4.4	<i>Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)</i>	101
4.4.5	<i>Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile</i>	103
4.4.6	<i>Piano sulla Qualità dell'Aria</i>	103
4.4.7	<i>Piano di Zonizzazione Acustica</i>	103
4.4.8	<i>Piano d'ambito dell'ATO rifiuti</i>	104
4.4.9	<i>Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico nel Porto di Palermo</i>	105
4.5	COERENZE CON PIANI E PROGRAMMI	105

VOLUME II

5.	QUADRO AMBIENTALE.....	110
5.1	FLORA, FAUNA, BIODIVERSITÀ.....	110
5.1.1	<i>Aree naturali protette, biodiversità, rete Natura 2000</i>	111
5.1.2	<i>Verde urbano</i>	158
5.1.3	<i>Comunità bentoniche della frangia e dell'infralitorale superiore</i>	161
5.2	SUOLO E RISCHI NATURALI	169
5.2.1	<i>Inquadramento idrogeologico, geologico e geotecnico</i>	169
5.2.2	<i>Aspetti idrologici e idraulici</i>	184
5.2.3	<i>Rischio Tsunami</i>	186
5.3	EROSIONE E DINAMICA COSTIERA.....	192
5.3.1	<i>Tipologia dei sedimenti dei fondali</i>	193
5.3.2	<i>Comportamento dinamico del litorale</i>	227
5.4	ACQUA E AMBIENTE MARINO	235
5.4.1	<i>Analisi della matrice d'acqua</i>	237
5.4.2	<i>TRIX E TRBIX</i>	261

5.4.3	<i>Analisi del macrozoobenthos</i>	265
5.4.4	<i>Caratterizzazione dei sedimenti</i>	266
5.4.5	<i>Risultati delle analisi di qualità per le acque interne: i fiumi Oreto ed Eleuterio</i>	270
5.4.6	<i>Balneazione</i>	277
5.4.7	<i>Studio meteomarinario</i>	278
5.4.8	<i>Studio agitazione interna ed imboccature</i>	280

VOLUME III

5.5	ARIA E FATTORI CLIMATICI	284
5.5.1	<i>Caratterizzazione climatica</i>	284
5.5.2	<i>Qualità dell'aria</i>	288
5.6	POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	358
5.6.1	<i>Territorio e popolazione</i>	358
5.6.2	<i>Caratteristiche strutturali della popolazione</i>	360
5.6.3	<i>L'istruzione: scuole ed università</i>	362
5.6.4	<i>Caratteri del patrimonio edilizio</i>	365
5.6.5	<i>La salute a Palermo: strutture e prevenzione</i>	365
5.6.6	<i>Le campagne di educazione sanitaria promosse dall'amministrazione comunale</i>	368
5.6.7	<i>Le attività sociali promosse dall'Amministrazione</i>	368
5.7	BENI MATERIALI	370
5.7.1	<i>Attività produttive, turismo e agricoltura</i>	370
5.8	PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO ..	383
5.8.1	<i>Paesaggio</i>	383
5.8.2	<i>Patrimonio culturale, architettonico e archeologico</i>	390
5.9	RUMORE E VIBRAZIONI.....	391
5.9.1	<i>Rumore</i>	391
5.9.2	<i>Vibrazioni</i>	401
5.10	ELETTROMAGNETISMO	407
5.10.1	<i>Conclusioni</i>	413
5.11	MOBILITÀ E TRASPORTI.....	413
5.11.1	<i>Mobilità esterna</i>	413
5.11.2	<i>Mobilità interna</i>	417
5.11.3	<i>Parcheggi</i>	418
5.12	AMBIENTE URBANO.....	418
5.13	SITI CONTAMINATI	420
5.14	RIFIUTI	421
5.15	RISCHIO ANTROPOGENICO	433
5.16	ENERGIA	433

VOLUME IV

6. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE	436
6.1 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE	436
6.2 OBIETTIVI DEL NUOVO PRP	438
6.3 ANALISI DI COERENZA ESTERNA	439
7. VALUTAZIONI STRATEGICHE	443
8. VALUTAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE	444
8.1 FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ.....	444
8.1.1 <i>Relazione di Incidenza</i>	444
8.1.2 <i>Verde urbano</i>	446
8.1.3 <i>Comunità bentoniche della frangia e dell'infralitorale superiore</i>	446
8.2 SUOLO E RISCHI NATURALI	446
8.3 EROSIONE E DINAMICA COSTIERA	447
8.4 ACQUA E AMBIENTE MARINO	447
8.4.1 <i>Verifica dell'ossigeno disciolto (DO)</i>	448
8.4.2 <i>Valutazione dell'indice TRIX</i>	460
8.4.3 <i>Conclusioni sulla matrice acqua</i>	464
8.5 ARIA E FATTORI CLIMATICI	465
8.5.1 <i>Introduzione</i>	465
8.5.2 <i>Descrizione del modello di dispersione e del software di lavoro</i>	465
8.5.3 <i>Parametri meteorologici</i>	468
8.5.4 <i>Caratteristiche delle sorgenti</i>	469
8.5.5 <i>Risultati</i>	472
8.5.6 <i>Conclusioni</i>	481
8.6 POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	482
8.7 BENI MATERIALI	483
8.8 PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO ..	483
8.9 RUMORE E VIBRAZIONI.....	483
8.9.1 <i>Introduzione</i>	483
8.9.2 <i>Descrizione del modello ISO 9613 e del software di lavoro</i>	484
8.9.3 <i>I dati in ingresso al programma</i>	484
8.9.4 <i>Risultati</i>	486
8.9.5 <i>Conclusioni</i>	492
8.10 ELETTRROMAGNETISMO	492
8.11 MOBILITÀ E TRASPORTI.....	493
8.12 AMBIENTE URBANO.....	493
8.13 SITI CONTAMINATI	493

8.14 RIFIUTI	493
8.15 RISCHIO ANTROPOGENICO	493
8.16 ENERGIA	493
8.17 MATRICE DI VALUTAZIONE AMBIENTALE.....	494
9. MISURE DI MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI E OPERE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE	497
10. SINTESI DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE	499
11. MISURE PER IL MONITORAGGIO.....	500

INDICE DEL VOLUME I

PREMESSA	2
ELENCO ACRONIMI	3
1. INTRODUZIONE	4
2. LA VAS E IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO	7
2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI E PROCEDURE VAS/PIANO	7
2.1.1 <i>Riferimenti normativi e procedure della valutazione ambientale strategica</i>	7
2.1.2 <i>Riferimenti normativi e procedure del piano regolatore del porto</i>	8
2.1.3 <i>Processo metodologico</i>	8
2.2 REDAZIONE DEL RAPPORTO PRELIMINARE.....	10
2.3 CONSULTAZIONE DEL RAPPORTO PRELIMINARE	10
2.4 CONVENZIONE CON L'AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA REGIONE SICILIANA	10
3. CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PIANO	12
3.1 LO STATO DI FATTO	12
3.1.1 <i>Criticità</i>	12
3.1.2 <i>Opere e funzioni</i>	12
3.1.3 <i>Accessibilità al porto</i>	17
3.1.4 <i>Viabilità interna e flussi portuali</i>	17
3.1.5 <i>I traffici portuali</i>	18
3.2 IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO.....	18
3.2.1 <i>Obiettivi e strategie</i>	18
3.2.2 <i>Il nuovo layout del porto</i>	19
3.2.3 <i>Ambito portuale, sotto-ambiti e aree funzionali</i>	20
3.2.4 <i>Il miglioramento della mobilità e dell'accessibilità</i>	30
3.2.5 <i>Relazioni città-porto</i>	33
3.2.6 <i>Potenziamento delle superfici funzionali</i>	35
3.2.7 <i>Interventi sulle opere di grande infrastrutturazione</i>	39
4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI IL PRP	41
4.1 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	41
4.1.1 <i>Piano Territoriale Paesistico</i>	41
4.1.2 <i>Piano Territoriale Provinciale di Palermo</i>	46
4.1.3 <i>Piano Regolatore Generale e vincoli</i>	54
4.2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALE.....	57
4.2.1 <i>La pianificazione dei trasporti di livello europeo</i>	57
4.2.2 <i>Il Piano Generale dei Trasporti⁰ (P.G.T.)</i>	59
4.2.3 <i>Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità</i>	61
4.2.4 <i>Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia</i>	64

4.2.5	<i>Piano Regolatore vigente del Porto di Palermo</i>	74
4.2.6	<i>Piano Regolatore vigente del Porto dell'Arenella</i>	74
4.2.7	<i>Piano Regolatore vigente del Porto di Termini Imerese</i>	74
4.3	PIANIFICAZIONE IN MATERIA DI TUTELA AMBIENTALE	79
4.3.1	<i>Aree protette e zone SIC e ZPS (Rete Natura 2000)</i>	79
4.3.2	<i>Important Bird Areas (IBA)</i>	89
4.3.3	<i>Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico</i>	90
4.4	ALTRI PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO LOCALE	96
4.4.1	<i>Piano per il recupero del mare e della costa</i>	96
4.4.2	<i>Piano di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime (P.U.D.M.)</i>	99
4.4.3	<i>Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti e Stazioni" (P.I.A.U.)</i>	100
4.4.4	<i>Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)</i>	101
4.4.5	<i>Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile</i>	103
4.4.6	<i>Piano sulla Qualità dell'Aria</i>	103
4.4.7	<i>Piano di Zonizzazione Acustica</i>	103
4.4.8	<i>Piano d'ambito dell'ATO rifiuti</i>	104
4.4.9	<i>Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico nel Porto di Palermo</i>	105
4.5	COERENZE CON PIANI E PROGRAMMI	105

VOLUME I

PREMESSA

Il presente Rapporto Ambientale è stato redatto dalla scrivente A.T.I. tra la società Progetti e Opere s.r.l. (capogruppo mandataria) e Idrotec s.r.l., ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo, secondo l'incarico ricevuto dall'Autorità Portuale di Palermo.

ELENCO ACRONIMI

Acronimo	Definizione
AC	<i>Autorità Competente</i>
AP	<i>Autorità Procedente</i>
APAT	<i>Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici</i>
ARPA	<i>Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente</i>
ARTA	<i>Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente</i>
ASPIM	<i>Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea</i>
ATO	<i>Ambito Territoriale Ottimale</i>
BAT	<i>Best Available Techniques</i>
CE (o COM)	<i>Commissione Europea</i>
CIPE	<i>Comitato Interministeriale Programmazione Economica</i>
DDG	<i>Decreto del Dirigente Generale</i>
Direttiva	<i>Direttiva 2001/42/CE</i>
D.L.vo	<i>Decreto legislativo</i>
DPR	<i>Decreto del Presidente della Repubblica</i>
DUP	<i>Documento Unico di Programmazione</i>
GURI	<i>Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana</i>
GURS	<i>Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana</i>
IBA	<i>Important Bird Areas</i>
LR	<i>Legge Regionale</i>
MATTM	<i>Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare</i>
PAI	<i>Piano per l'Assetto Idrogeologico</i>
PAR FAS 2007-2013	<i>Programma Attuativo Regionale Fondo Aree Sottoutilizzate 2007-2013</i>
PMA	<i>Piano di Monitoraggio Ambientale</i>
RMA	<i>Rapporto di Monitoraggio Ambientale</i>
PO FESR 2007-2013	<i>Programma Operativo FESR 2007-2013 (Sicilia)</i>
PRG	<i>Piano Regolatore Generale</i>
PRP	<i>Piano Regolatore del Porto</i>
PTPR	<i>Piano Territoriale Paesistico Regionale</i>
RA	<i>Rapporto Ambientale</i>
RES	<i>Rete Ecologica Siciliana</i>
RMA	<i>Rapporto di Monitoraggio Ambientale</i>
RP	<i>Rapporto Preliminare</i>
SCMA	<i>Soggetti Competenti in Materia Ambientale</i>
SIC	<i>Siti di Importanza Comunitaria</i>
VAS	<i>Valutazione Ambientale Strategica</i>
ZPS	<i>Zone di Protezione Speciale</i>

1. INTRODUZIONE

In adempimento del D.Lgs. n. 152 del 3/04/2006, recante “*Norme in materia ambientale*” (GURI n. 88 del 14/04/2006, Supplemento Ordinario, n. 96), così come modificato dal D.Lgs. n. 4 del 16/01/2008, recante “*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, recante Norme in materia ambientale*” (GURI n. 24 del 29/01/2008) e del Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica (VAS), l’*Autorità procedente AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO E TERMINI IMERESE* è chiamata a corredare il *Piano Regolatore del Porto di Palermo* (di seguito Piano), della specifica *Valutazione Ambientale Strategica* (di seguito VAS), ai sensi dell’art. 6, comma 2 del D.Lgs. n. 152 del 03/04/2006 e s.m.i..

I soggetti interessati nel processo di VAS, ai sensi dell’art. 5 del D.Lgs. n. 152 del 03/04/2006 e s.m.i., sono i seguenti:

	Struttura competente	Indirizzo	Posta elettronica
Autorità Competente (AC) ¹	Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente, Dipartimento Regionale dell’Ambiente, Servizio 1 VAS-VIA	Via Ugo La Malfa 169, 90146 Palermo	fcozzo@artasicilia.it nzuccarello@artasicilia.it
Autorità Procedente (AP) ²	Autorità Portuale di Palermo e Termini Imerese	Via Piano dell’Ucciardone 4, 90139 Palermo	autport@autport.pa.it

L’*Autorità Portuale di Palermo e Termini Imerese* ha già avviato la *procedura di VAS*, ai sensi dell’art. 13 comma 1 del D.Lgs. n. 152 del 3/4/2006 e s.m.i., con la redazione e la consultazione del *progetto di Piano* e del relativo *rapporto preliminare* da parte dei *Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA)*³, il cui elenco, individuato dall’Autorità Procedente e concordato con l’Autorità Competente, si riporta di seguito:

N. Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) individuati	
1	Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
2	Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale dell’Ambiente – Servizio 1, V.I.A. – V.A.S.;
3	Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale dell’Ambiente – Servizio 2, Industrie a rischio e tutela dall’inquinamento atmosferico, acustico, elettromagnetico;
4	Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale dell’Ambiente – Servizio 3, Assetto del Territorio e Difesa del Suolo;
5	Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale dell’Ambiente – Servizio 4, Protezione Patrimonio Naturale;
7	Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale dell’Ambiente – Servizio 5, Demanio Marittimo;
8	Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale Urbanistica, Servizio 1/DRU ;
9	Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Ufficio speciale aree ad elevato rischio di crisi ambientale;
10	Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione - Soprintendenza del Mare
11	Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione - Soprintendenza BB.CC.AA. , Prov. Palermo
12	Assessorato Regionale Sanità, Servizi Competenti;
13	Assessorato Regionale Lavori Pubblici, Genio Civile Regionale e Servizi Competenti;

¹ *Autorità Competente (AC)*: la pubblica amministrazione cui compete l’adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l’elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l’adozione dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti (art. 5, lettera p, D.Lgs. 152/06 e s.m.i.).

² *Autorità Procedente (AP)*: la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma (art. 5, lettera q).

³ *Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA)*: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull’ambiente dovuti all’attuazione dei piani, programmi o progetti (art. 5, lettera s).

N. Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) individuati	
14	Assessorato Regionale Turismo, Comunicazione e Trasporti, Servizi Competenti;
15	Presidenza della Regione Siciliana, Dipartimento Regionale Protezione Civile;
16	Agenzia Regionale per le Acque ed i Rifiuti
17	Dipartimento Azienda Regionale Foreste Demaniali;
18	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente;
19	Guardia Costiera, Direzione Marittima di Palermo
20	Provincia Regionale di Palermo, Direzioni e Servizi Competenti
21	Comune di Palermo
22	Comune di Termini Imerese (PA)
23	Rangers d'Italia (E.G.: R.N.O. Monte Pellegrino)
24	Azienda Foreste Demaniali della R.S. (E.G.: R.N.O. Capo Gallo)
25	C.AI – Club Alpino Italiano (E.G. R.N.I. Grotta Conza)
26	Capitaneria di Porto di Palermo (E.G.: A.M.P. Capo Gallo-Isola d. Femmine)

Ricevute le osservazioni dei SCMA, l'Autorità Procedente ha redatto il presente *rapporto ambientale* con lo scopo di individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che l'attuazione del Piano potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale di riferimento.

La struttura del *rapporto ambientale* è stata elaborata mettendo in relazione i contenuti forniti dall'Allegato VI del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e quelli già individuati dal *rapporto preliminare*, secondo lo schema di correlazione indicato nella seguente tabella:

Allegato VI del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.	Indice del presente rapporto ambientale	Indice del rapporto preliminare
	Introduzione	Rapporto preliminare ambientale e quadro di riferimento ambientale
	La VAS e il Piano Regolatore del Porto	← Quadro di riferimento progettuale
Let. a)	→ Contenuti e obiettivi del Piano	← Quadro di riferimento programmatico
Let. b), c), d)	→ Rapporto con altri piani e programmi pertinenti il PRP	
Let. e)	→ Quadro ambientale	
Let. f)	→ Obiettivi di protezione ambientale	
Let. g)	→ Valutazione dei possibili impatti significativi sull'ambiente	
Let. g)	→ Misure di mitigazione ed opere di compensazione ambientale	← Rapporto preliminare ambientale e quadro di riferimento ambientale
Let. b), h)	→ Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative	
Let. i)	→ Misure per il monitoraggio	

Considerato che le informazioni sul contesto ambientale in cui si inserisce il nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo possono essere state descritte in altri Studi e Rapporti Ambientali derivanti dalla stessa procedura di VAS o da altre procedure di valutazione ambientale, già approvati o in corso di approvazione e considerato che il D.Lgs. n. 152 del 03/04/2006 e s.m.i., all'art. 13, comma 4, recita "per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative", si è provveduto a fare una disamina delle fonti conoscitive disponibili, ad integrare i dati mancanti a livello locale ed a riproporre per quanto detto informazioni attinenti e di pubblico dominio.

In particolare, nel presente Rapporto Ambientale si farà riferimento alle informazioni contenute nei documenti delle procedure ambientali per i seguenti progetti:

- progetto di completamento del molo di sottoflutto del porto dell'Arenella, opera già prevista nel PRP vigente e ripresa dal nuovo PRP del porto di Palermo, presentato su iniziativa privata; è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che lo ha escluso dalla procedura con decreto DSA-2009-20954 del 03/08/2009;
- progetto definitivo per i "Lavori di completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella secondo la configurazione di Piano Regolatore approvato dal Consiglio Superiore LL.PP. con voto n. 529 del 11/09/1974" redatto dall'Autorità Portuale; è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che lo ha escluso dalla procedura con decreto DVA-2010-24939 del 19/10/2010;
- progetto di completamento delle opere di difesa della darsena turistica di S. Erasmo, proposto dall'Autorità Portuale ed appaltato a privati con contratto di concessione per la progettazione definitiva, esecutiva, e la realizzazione della darsena turistica; è stato sottoposto a procedura di V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il quale ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con decreto DVA-DEC-2010-568 del 09/09/2010;
- progetto di riqualificazione del molo Santa Lucia redatto dall'Autorità Portuale, adeguamento tecnico funzionale approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 209 del 26/07/2007; è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che lo ha escluso dalla procedura con decreto DSA-2009-3527 del 16/02/2009.

Inoltre, come previsto dall'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. la presente procedura di VAS comprende le procedure di Valutazione di incidenza (VINCA) di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, così come modificato dall'art. 6 del D.P.R. 120/2003 e secondo le indicazioni del D.A. 30 marzo 2007 dell'Assessore al Territorio ed all'Ambiente della Regione Siciliana.

Nello specifico, ritenendo il PRP privo di incidenza sui vicini siti Natura 2000, sarà attivata la procedura di verifica (screening) di possibile incidenza ambientale.

La *proposta di piano* ed il presente *rapporto ambientale*, accompagnato dalla relativa *sintesi non tecnica*, sono a disposizione dei *soggetti competenti in materia ambientale*, del *pubblico interessato*⁴ e del *pubblico*⁵, affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi presentando le proprie osservazioni.

⁴ *Pubblico Interessato (PI)*: il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, sono considerate come aventi interesse (art. 5, lettera v).

⁵ *Pubblico (P)*: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone (art. 5, lettera u).

2. LA VAS E IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO

Nel presente capitolo vengono illustrati gli aspetti normativi e procedurali della *Valutazione Ambientale Strategica (VAS)* e il relativo *processo di VAS* applicato alla *proposta di Piano* in questione, che è iniziato con la redazione e consultazione del *progetto di Piano* e del relativo *rapporto preliminare*, sta procedendo con la definizione e la consultazione della *proposta di Piano* e del presente *rapporto ambientale* accompagnato dalla relativa *sintesi non tecnica* (Allegato 1) e continuerà, dopo l'approvazione definitiva del Piano, con il *piano di monitoraggio ambientale*.

Il *processo di VAS* riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale e ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti con il quadro normativo, programmatico e pianificatorio vigente e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI E PROCEDURE VAS/PIANO

2.1.1 Riferimenti normativi e procedure della valutazione ambientale strategica

La norma di riferimento a livello comunitario per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è la Direttiva 2001/42/CE (di seguito Direttiva). Essa si pone l'obiettivo "*di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente*". La Direttiva risponde alle indicazioni della convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sul diritto all'informazione, sul diritto alla partecipazione alle decisioni e sull'accesso alla giustizia.

La normativa italiana ha recepito la Direttiva 2001/42/CE attraverso il D.Lgs. n. 152 del 3/04/2006, recante "*Norme in materia ambientale*" (GURI n. 88 del 14/04/2006, Supplemento Ordinario, n. 96), così come modificato dal D.Lgs. n. 4 del 16/01/2008, recante "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, recante Norme in materia ambientale*" (GURI n. 24 del 29/01/2008).

Nonostante le disposizioni dell'ex art. 22, comma 2 del D.Lgs. 152 del 3/04/2006, la Regione Siciliana non si è dotata di una propria norma in materia di VAS, ma ha emanato il seguente provvedimento:

- Avviso dell'Assessorato Territorio ed ambiente "Avviso relativo alla applicazione del decreto legislativo n. 152/2006" pubbl. sulla GURS 56 del 30.11.2007 che ha indicato la piena applicazione del decreto legislativo 152/2006 per la parte relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Con l'articolo 59 della L.R. n. 6 del 14/05/2009 – Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica – la Giunta regionale, "fino all'emanazione della normativa regionale in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) ... con propria deliberazione definisce il *modello metodologico procedurale* (Deliberazione n. 200 del 10/06/09 - Allegato A) della valutazione di piani e programmi ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n.4".

Intanto è intervenuto un ulteriore Decreto Legislativo di modifica e integrazione del D.Lgs. 152/06: il D.Lgs. n. 128 del 29 giugno 2010.

2.1.2 Riferimenti normativi e procedure del piano regolatore del porto

Il Piano Regolatore del Porto trova i suoi riferimenti normativi nell'art. 5 della L.N. 84/94 recante "Riordino della legislazione in materia portuale" (*GU n. 28 del 4-2-1994 - Suppl. Ordinario n.21*).

E' espressamente previsto dalla norma che il Piano Regolatore Portuale non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

Nel caso di porti sede di Autorità Portuale, quale quello di Palermo, Il Piano Regolatore del Porto è adottato dal Comitato Portuale, previa intesa col Comune o coi Comuni interessati.

Il Piano è quindi inviato per il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni.

Esaurita tale fase la norma all'art. 5 c. 4 cita che il piano "è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione".

Il Piano Regolatore del Porto ha una durata non fissata per norma, ma il suo orizzonte temporale efficace è concordemente individuato in 10-15 anni. Esso costituisce lo strumento di pianificazione del territorio demaniale marittimo (ma anche del territorio urbano) e degli specchi acquei individuati come "Ambito Portuale", normando le destinazioni differenziate del territorio medesimo, fornendo le prescrizioni, i divieti e i vincoli ed ogni altro intervento per la tutela del diritto di pianificazione da parte dell'Autorità proponente in accordo con il Comune interessato.

2.1.3 Processo metodologico

Come emerge dalla Direttiva CE 2001/42, la Valutazione Ambientale Strategica si pone, innanzitutto, come metodo che accompagna le fasi di definizione e approvazione di un piano o di un programma, finalizzato a garantire la partecipazione del pubblico all'iter decisionale. Per consentire un percorso trasparente, oltre che partecipato, inoltre, l'Autorità Procedente è chiamata a esplicitare fin dall'inizio quali obiettivi intende perseguire e definire come intenda perseguirli e come intende misurarne (o monitorare) il grado di conseguimento.

E' bene evidenziare il non perfetto coordinamento della normativa nazionale vigente per la fattispecie.

Infatti ai fini di una corretta applicazione della procedura di VAS, è previsto che le fasi della medesima procedura e quelle previste per la redazione del Piano debbano necessariamente integrarsi e svolgersi insieme, fin dai primi momenti di avvio del processo, così non aparendo invece secondo i dettami della L.N. 84/94.

Come visto, infatti, la L.N. 84/94 sottoponeva i PRP alla VIA, ai sensi della normativa allora vigente, e soltanto nella fase terminale del percorso amministrativo.

Il dibattito si è aperto, dunque, oltre che sull'integrazione delle due procedure, sul tipo di valutazione da applicare ai Piani Regolatori Portuali: VIA o VAS?

Andava da sè che, essendo il PRP un "piano" e non un "progetto", in accordo alle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, esso dovesse essere sottoposto alla procedura di VAS.

Nelle Linee Guida si legge infatti:

“Il PRP può essere assimilato ad un piano di tipo strutturale, strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile, che ben si può adattare alla spesso rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale, che costringono a continue “correzioni di rotta”, pur nell’ambito delle generali linee di sviluppo del porto medesimo.

Il PRP delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell’area portuale, definendone l’ambito e individuandone le condizioni di sostenibilità ambientale nonché l’identità culturale dei luoghi.

Esso precisa le opere marittime ed infrastrutturali, i regimi d’uso e di trasformabilità delle aree portuali, gli strumenti e le fasi attuative, in una visione organizzativa e funzionale unitaria, proiettata in una prospettiva temporale di 10÷15 anni, finalizzata allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione dei contesti urbani e ambientali, all’integrazione con le reti di comunicazione del territorio.

Occorre peraltro tener presente che il PRP si pone come strumento per la riqualificazione e lo sviluppo, quasi nella totalità dei casi, di una situazione esistente: situazione esistente che vede buona parte dei porti italiani localizzati in antiche città con l’affaccio del nucleo storico sul mare”.

La poca chiarezza della norma ha comunque indotto il legislatore ad apportare alcune modifiche al D.Lgs. 152/06, inserendo all’art. 6 “Oggetto della disciplina” il comma 3-ter, che così recita:

“3-ter. [...] Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento”.

In conclusione, il nuovo PRP del Porto di Palermo è stato redatto in piena conformità con le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali; esso si configura, quindi, come griglia di riferimento e come insieme di criteri per la valutazione degli interventi che saranno via via proposti dai diversi soggetti, o che comunque si renderanno necessari. In alcun modo esso include contenuti di tipo progettuale.

Pertanto il PRP sarà sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica, rispondendo anche all’esplicita richiesta formulata con la nota n. 71343 del 19/09/2008 dall’Assessorato Regionale Territorio e Ambiente all’Autorità Portuale di Palermo.

Il *Piano Regolatore del Porto di Palermo* seguirà, pertanto, l’iter procedurale dettato dagli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., il quale prevede le seguenti fasi:

- 1) l’elaborazione del rapporto preliminare e del rapporto ambientale (art. 13);
- 2) lo svolgimento di *consultazioni* (art. 14);
- 3) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni (art. 15);
- 4) la *decisione* (art. 16);
- 5) l’informazione sulla decisione (art 17);
- 6) il *monitoraggio* (art. 18);

coordinati con i punti da 2.3 a 2.9 del “Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi nella Regione Siciliana”.

Per il caso specifico il Piano Regolatore del Porto di Palermo, ai sensi dell’art. 6 del D.Lgs. 152/2006, c.2 lett.a, costituisce il quadro di riferimento per tipologie di progetto di cui all’allegato II punto 11 (“porti marittimi commerciali...”), per i quali è prevista la valutazione.

2.2 REDAZIONE DEL RAPPORTO PRELIMINARE

Con nota 9391 del 04/12/2008 l'Autorità portuale di Palermo e Termini Imerese (Autorità procedente) ha trasmesso all'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Territorio e Ambiente - Servizio 2 VAS-VIA (Autorità competente) copia del nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo in formato cartaceo e su supporto informatico, al fine di attivare la procedura di V.A.S..

L'Autorità competente ha successivamente richiesto con nota n. 13430 del 18/02/2009 il Rapporto Preliminare secondo quanto disposto dall'art. 13 del D.Lgs. 152/2006, il quale è stato trasmesso dall'Autorità procedente con nota n. 2597 del 01/04/2009 su supporto cartaceo, già trasmesso in supporto informatico all'e-mail fcozzo@artasicilia.it.

La procedura V.A.S. è stata avviata con avviso del 2 aprile 2009 trasmesso con nota raccomandata n. 5787 del 06/04/2009 anticipata a mezzo e-mail e pubblicato sul sito internet dell'Autorità Portuale di Palermo (Autorità Procedente); sono stati quindi invitati i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) a visionare il Rapporto Preliminare Ambientale e redigere l'allegato questionario.

2.3 CONSULTAZIONE DEL RAPPORTO PRELIMINARE

Le risposte al questionario di consultazione sul Rapporto Preliminare erano dovute entro il giorno 11/05/2009.

Come comunicato dall'Autorità Procedente, sono pervenute le seguenti risposte:

- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - ARPA Sicilia nota n.8083 del 11/05/2009
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - ARPA Sicilia nota n.9392 del 29/05/2009.

Con note n. 4205 del 28/05/2009 e n. 4455 del 10/06/2009 l'Autorità procedente ha trasmesso i questionari di consultazione con le osservazioni pervenute dai soggetti competenti in materia ambientale all'Autorità competente.

Con successiva nota n. 5635 del 30/07/2009 dell'Autorità Portuale sono state trasmesse le controdeduzioni alle sopracitate osservazioni esplicitate nell'elaborato "Posizione motivata sulle osservazioni e proposte di modifiche, integrazioni ed approfondimenti riportate sui questionari di consultazione del Rapporto Preliminare Ambientale".

2.4 CONVENZIONE CON L'AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA REGIONE SICILIANA

L'Autorità Portuale di Palermo ha stilato il 23 dicembre 2008 un'apposita convenzione con l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, A.R.P.A. Sicilia per l'esecuzione di tutte le attività di analisi ambientale ai fini degli studi relativi alla redazione del Rapporto Ambientale, in modo da rendere il livello territoriale delle informazioni ambientali ivi contenute il più possibile idoneo a seguire gli effetti del Piano.

L'A.R.P.A. Sicilia ha quindi eseguito campionamenti, rilievi ed analisi su diverse matrici ambientali ed in particolare aria, acqua, rumore e campi elettromagnetici.

Le prestazioni in convenzione dovevano essere realizzate come segue:

- attività di cui alla I fase entro il 30 aprile 2009;
- attività di cui alla II fase entro il 30 ottobre 2009.

Le tempistiche reali delle attività di campionamento e misura e di consegna delle relative risultanze sono state le seguenti:

- consegna dati di I fase: ottobre 2009;
- consegna dati di II fase: marzo 2011.

Le risultanze A.R.P.A. Sicilia relative alle attività di prima fase sono state consegnate alla scrivente A.T.I. dall'Autorità Portuale con nota n. 7286 del 19/10/2009.

Le risultanze di seconda fase sono state invece consegnate per le vie brevi in data 01/04/2011.

Successivamente la scrivente A.T.I., dopo aver effettuato dettagliata disamina della documentazione ricevuta, ha provveduto a comunicare all'Autorità Portuale, con nota n. 20110609PIAU del 9 giugno 2011, le proprie osservazioni.

In base a tali osservazioni, l'Autorità Portuale ha richiesto all'A.R.P.A. Sicilia, con nota 6276 del 23/06/2001, di integrare i pochi dati ancora mancanti a completamento di quanto previsto nella Convenzione.

L'A.R.P.A. Sicilia, con nota 55838 del 15/09/2011, ha comunicato di non ritenere necessario effettuare ulteriori indagini, pertanto la scrivente A.T.I. ha completato il presente Rapporto Ambientale con le informazioni già ricevute.

3. CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PIANO

3.1 LO STATO DI FATTO

3.1.1 Criticità

Attente analisi conoscitive rivelano come la configurazione attuale dell'area portuale risulti non adeguata sotto diversi aspetti ad una realtà complessa, multifunzionale ed in crescita, come quella del Porto di Palermo.

In essa coesistono, infatti, 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 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.

Tale complessità presenta alcune criticità già poste sotto attenzione da parte dell'AP ma la cui risoluzione definitiva richiede la redazione di un nuovo PRP.

In particolare il nuovo piano agirà sui seguenti punti critici:

- le attività sono molteplici ed articolate in una serie di realtà complesse e disomogenee non adeguatamente suddivise per aree funzionali;
- la viabilità interna di collegamento tra i vari servizi esistenti all'interno dell'area richiede un adeguamento funzionale per essere più efficiente rispetto al complesso sistema delle attività portuali. Risulta altresì evidente la necessità di ottimizzare gli spazi adibiti a parcheggio sia a servizio delle navi Ro-Ro che di quelle da crociera;
- alcuni impianti richiedono un loro adeguamento funzionale per migliorare il servizio ad una realtà di ampio respiro come quella palermitana, soprattutto in relazione allo sviluppo ed all'incremento turistico che costituisce una delle principali risorse per l'economia;
- l'assegnazione delle navi ai moli di attracco richiede un'opportuna pianificazione delle attività portuali.

L'analisi di criticità e fattori competitivi del Porto di Palermo è stata evidenziata anche attraverso un'analisi SWOT (cfr. capitolo 3 della Relazione Generale del PRP), che esplica i punti di forza ed i punti di debolezza dell'attuale sistema portuale, le opportunità da cogliere con riferimento all'agenda strategica in atto e le minacce da sventare nei nuovi processi di trasformazione che riguardano il porto.

3.1.2 Opere e funzioni

Sono qui di seguito sintetizzati gli usi e le funzioni che attualmente si svolgono e ricadono entro il limite giurisdizionale dell'Autorità Portuale, accompagnati da dati specifici che ne individuano le attuali superfici.

L'ambito portuale attuale è organizzato secondo le seguenti funzioni:

- Banchine passeggeri, movimentazione e stoccaggio merci;
- crociere e nautica da diporto;
- cantieristica;
- superficie coperta dagli uffici delle istituzioni pubbliche e dai servizi.

Tale disamina ha messo in luce le principali criticità dell'attuale distribuzione funzionale del porto di Palermo:

- la presenza di aree ed edifici non utilizzati o sottoutilizzati;
- l'addensarsi di funzioni portuali pesanti e non razionalizzate (cantieristica, aree stoccaggio, etc.) in corrispondenza dell'estremità est (molo trapezoidale – banchina Sammuzzo) e nord-ovest dell'area portuale (banchine Puntone, Quattroventi e Molo Nord);
- la distribuzione non pianificata di funzioni ed attività eterogenee con conseguente sovrapposizione e intersezione dei flussi di traffico (merci e passeggeri);
- l'assenza di specializzazione delle aree portuali;
- la presenza di funzioni deboli in corrispondenza delle aree d'interfaccia con la città lungo la via Crispi.

BANCHINE, MOVIMENTAZIONE E STOCCAGGIO MERCI

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (m ²)	TOTALE ATTUALE (m ²)
Deposito Franco	9.700	53.124
Magazzini generali	20.273	
Area merci varie in concessione a Atlantica nav. S.p.a. e in concessione a Grimaldi	11.000	
Stoccaggio merci (Terminal stoccaggio auto nuove)	12.151	
Aree di accumulo e movimentazione merci varie, rinfuse e Ro-Ro	46.521	155.991
Banchine merci varie, Ro-Ro e Containers	61.737	
Area in concessione dedicata ai Containers	42.600	
Stazione di Bunkeraggio	5.132	
TOTALI		209.116

CROCIERE E NAUTICA DA DIPORTO

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (m ²)	TOTALE ATTUALE per funzioni (m ²)
Area crociere	21.759	21.759
Cala	14.454	24.267
Molo Sud	9.813	
Acquasanta	60.626	60.626
Arenella	20.682	20.682
Sant'Erasmus	21.637	21.637
TOTALI		148.973

CANTIERISTICA

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (m ²)	TOTALE ATTUALE per funzioni (m ²)
Cantieri navali (entro perimetro AP)	197.393	213.201
Cantieristica minore	15.807	

SUPERFICIE COPERTA DAGLI UFFICI DELLE ISTITUZIONI PUBBLICHE E DAI SERVIZI

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (m²)	TOTALE ATTUALE per funzioni (m²)
Superficie coperta dagli uffici del Genio Civile e dell'Autorità Portuale	1.564	4.20
Superficie coperta dagli uffici della Dogana	1.293	
Superficie coperta dagli uffici della Polizia di Stato	358	
Superficie coperta dagli uffici della Guardia di Finanza	989	
Biglietterie e uffici delle compagnie di navigazione	1.40	1.405
Superficie coperta dagli uffici dei Vigili del fuoco	739	739
Superficie coperta dagli uffici della Capitaneria	2.457	2.457
TOTALI		747.062

Dal punto di vista della funzionalità la situazione attuale è caratterizzata dai seguenti valori:

FUNZIONALITA' ATTUALE	LUNGHEZZA ATTUALE (m)	TOTALE ATTUALE per funzioni (m)
Sviluppo lineare complessivo banchine porto commerciale (m)	2.930	2.930
Sviluppo lineare banchine crocieristica (m)	71	710
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Cala-Molo Sud (m)	1.686	4.221
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Acquasanta (m)	636	
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Arenella (m)	970	
Sviluppo lineare complessivo banchine porticciolo Sant'Erasmo (m)	928	
Sviluppo lineare complessivo banchine attività cantieristiche (m)	2.868	3.230
Sviluppo lineare complessivo banchine attività di cantieristica minore (m)	362	
Accosti contemporanei complessivi (di cui 6 Ro-Ro, 1 container, 1 nave minore, 2 crociere e 2 aliscafi)	12	2.851
Lunghezza massima accosti (m)	300	

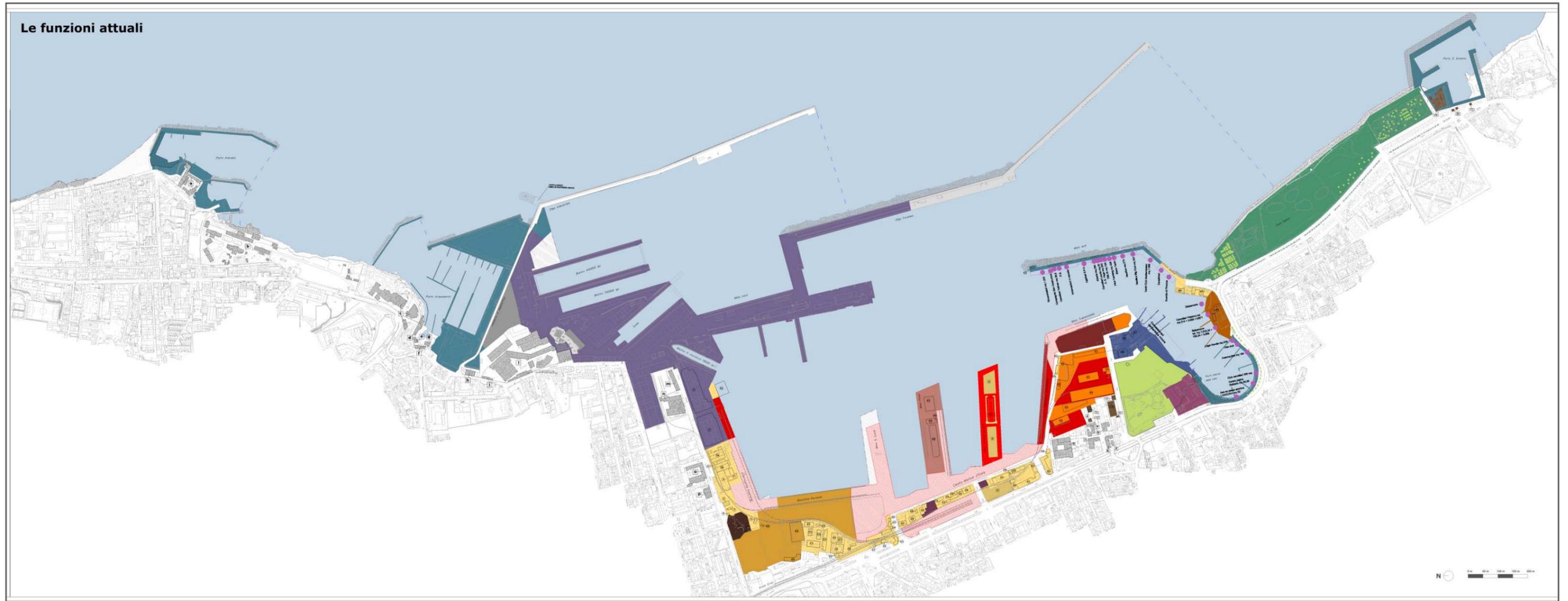


Figura 3.1 – Le funzioni attuali del Porto di Palermo (Tav. 11a PRP)

Usi, funzioni attuali, superfici edificate e volumi

Area cantieri navali (tot. 197.393,94 mq)	
1. Officina meccanica	(7.458,04 mq - 116.345,42 mc)
2. Officina tubisti	(6.568,83 mq - 84.081,02 mc)
Area di pertinenza alle attività direzionali, di controllo ed uffici vari (tot. 70.447,65 mq - 188.574,43 mc)	
3a. 3b. Ex Tirrenia (edificio dismesso) ed area a servizio della Tirrenia (3.326,39 mq - 28.633,42 mc)	
3c. Residenze guardia costiera	(120,99 mq - 1.572,87 mc)
4. Dannaval	(1.644,79 mq - 15.543,27 mc)
5. Vigili del fuoco	(739,35 mq - 6.920,31 mc)
5a. Area di ormeggio mezzi nautici Vigili del Fuoco	(1.504,90 mq)
6. Snav	(266,841 mq - 1.654,41 mc)
7. Billico	(81,03 mq - 453,76 mc)
8. Guardia di Finanza	(49,74 mq - 278,54 mc)
9. Ufficio della Dogana	(111,51 mq - 646,75 mc)
10. Uffici Terminal Containers	(444,18 mq - 4.619,47 mc)
11. Genio Civile ed Autorità Portuale	(315,24 mq - 3.265,88 mc)
12. Genio Civile	(388,50 mq - 3.729,60 mc)
13. Sede dell'Autorità Portuale	(836,25 mq - 8.278,87 mc)
14. Cabina elettrica	(84,64 mq - 499,37 mc)
15. Sede ex Portuali, oggi Società New Port	(locali, uffici, spogliatoi e docce) (792,40 mq - 5.943,00 mc)
16. Mensa addetti ai lavori del porto	(659,60 mq - 3.067,14 mc)
17. Ex spogliatoi e doccia AP (oggi dati in concessione)	(267,92 mq - 1.152,05 mc)
18. Serbatoio idrico	(1.238,81 mq - 9.662,71 mc)
19. Ufficio Battellieri del Porto	(159,73 mq - 591,00 mc)
20. Ex stazione ferroviaria data in concessione alla Grimaldi	(117,67 mq - 564,81 mc)
21. Officina meccanica data in concessione	(172,20 mq - 688,80 mc)
22. Alloggi Capitaneria di Porto	(144,65 mq - 650,92 mc)
23. Guardia di Finanza	(276,61 mq - 1.244,74 mc)
24. Alloggi Capitaneria di Porto	(323,88 mq - 1.441,26 mc)
25. Uffici della Dogana	(128,91 mq - 515,64 mc)
26. Biglietteria Grimaldi	(68,07 mq - 483,29 mc)
27. Uffici della Polizia	(358,94 mq - 3.104,83 mc)
28. Officina di Architettura	(341,71 mq - 2.836,19 mc)
29. Sede O.S.P.	(100,43 mq - 562,40 mc)
30. Ex sala pompe per bunkeraggio (Marina Militare)	(581,65 mq - 3.082,74 mc)
31. Uffici Grimaldi	(437,17 mq - 1.945,40 mc)
32. Officina portuali	(109,45 mq - 580,08 mc)
33. Area servizio ormeggiatori	(219,95 mq - 1.165,73 mc)
34. SNAV e magazzino Bar	(81,12 mq - 316,36 mc)
35. Bar	(108,09 mq - 486,40 mc)
36. Hangar O.S.P.	(521,96 mq - 2.792,48 mc)
37. Stella Maris	(1.058,67 mq - 10.851,36 mc)
38. Cabina elettrica	(131,67 mq - 635,96 mc)
39. 40. 41. 42. Capitaneria	(2.457,05 mq - 34.757,77 mc)
43. Palazzo centrale della Dogana	(1.053,53 mq - 12.431,65 mc)
44. Sezione doganale Sammuzzo	(199,74 mq - 1.378,20 mc)
45. Guardia di Finanza	(249,38 mq - 1.785,56 mc)
46. Cabina elettrica	(186,52 mq - 1.715,98 mc)
47. Capitaneria di Porto	(719,05 mq - 4.141,72 mc)
48. Guardia di Finanza	(413,38 mq - 1.901,54 mc)
Area movimentazione merci varie (tot. 26.030,77 mq - 90.335,67 mc)	
49. Uffici (Deposito Franco)	(210,58 mq - 1.677,13 mc)
50. Cisterne per liquidi (Deposito Franco)	(3.100 mq)
51. Magazzini (Deposito Franco)	(1.150 mq - 8.857,40 mc)
52. Uffici Magazzini generali	(641,20 mq - 3.320,64 mc)
53. 54. Magazzini generali	(5.388,80 mq - 68.177,63 mc)
55. Tettoia deposito Ro-Ro e stoccaggio auto nuove	(1.539,16 mq)
56. Magazzino ex Espa in uso alla Grimaldi	(1.064,47 mq - 8.302,86 mc)
Area terminal stoccaggio auto nuove (tot. 12.151,73 mq)	
Piazzali e banchine utilizzati per le attività RO-RO (tot. 122.110,78 mq)	
Banchine attività RO-RO utilizzati anche per la crocieristica (tot. 21.759,65 mq - 31.513,56 mc)	
57. Stazione Marittima e Sanità Marittima	(2.143,78 mq - 31.513,56 mc)
Piazzali movimentazione merci ad uso misto (Ro-Ro e merci varie) (tot. 28.827,90 mq)	
Piazzali e banchine movimentazione merci varie e rinfuse (cereali) (tot. 19.458,78 mq - 76.849,12 mc)	
58. Silos granai	(1.488,02 mq - 47.616,64 mc)
59. Uffici e locali macchine silos granai	(536,75 mq - 5.152,80 mc)
60. Cabina elettrica	(30,74 mq - 178,29 mc)
61. Magazzini, ufficio veterinario e squadra navale P.S.	(1.572,46 mq - 23.901,39 mc)
Piazzali e banchine utilizzati per le attività containers (tot. 42.600,00 mq - 25.850,73 mc)	
62. Magazzini Consolidation in uso Terminal	(2.738,63 mq - 24.647,67 mc)
63. Hangar in uso officina	(139,21 mq - 863,10 mc)
64. Cabina elettrica	(57,62 mq - 339,95 mc)
Aree per la diportistica (tot. 127.241,34 mq - 488,70 mc)	
65. Edificio dell'ex Faro oggi in uso PS	(90,50 mq - 488,70 mc)
Area con attività legate alla pesca locale (tot. 6.216,48 mq)	
Area cantieristica minore (tot. 15.807,36 mq - 9.096,49 mc)	
66. Locale canottieri	(196,33 mq - 638,07 mc)
67. 68. Edilizia a servizio della cantieristica minore	(1.404,01 mq - 8.458,42 mc)

Area servizi ricreativi e sportivi (tot. 7.738,53 mq - 2.959,70 mc)	
69. Canottieri di Palermo ed ex ISAB	(591,94 mq - 2.959,7 mc)
Area bunkeraggio (tot. 5.132,89 mq)	
Area per i servizi di security (tot. 2.051,57 mq)	
Area parcheggi (tot. 6.837,86 mq)	
Area di sosta (tot. 5.950,58 mq)	
Impianto di degassifica (tot. 13.749,42 mq)	
Area sulla quale insiste il progetto del parco archeologico del Castello a mare (tot. 33.152,95 mq)	
Area del mercato ittico (tot. 11.553,88 mq)	
Area per il tempo libero (tot. 115.012,74 mq)	
Adeguamento tecnico funzionale in fase di progetto	
Adeguamento tecnico funzionale in fase di realizzazione	
Adeguamento tecnico funzionale in fase di appalto	
Binari ferroviari in uso	
Binari ferroviari in dismissione	
Limite giurisdizionale A.P.	
Chiusura di riferimento dello specchio acqueo	
Edifici demaniali, interni ed esterni alla cinta portuale, dati in concessione (tot. 4.589,11 mq)	
C1. Palazzina in stile Liberty del Basile data in concessione agli uffici della Confindustria	
C2. Magazzini in uso alla Confindustria	
C3. Locale in concessione ad uso officina	
C4. Ex magazzino frigorifero	
C5. Locale in concessione ad uso officina	
C6. C7. Distributore carburante	
C8. Istituto Padre Messina	
Elementi di patrimonialità storica ed usi e funzioni esterne all'area di pertinenza dell'Autorità Portuale	
a. Complesso della Tonnara Florio all'Arenella (oggi ad uso residenza e servizi)	
b. Presidio Ospedaliero E. Albanese (Ex Ospizio Marino)	
c. Complesso di Villa Igiea (Ex Sanatorio oggi ad uso Hotel)	
d. Bagni Termali Pandolfo (oggi ad uso magazzini)	
e. Chiesa Bizantina della Madonna dell'Acquasanta	
f. Villa Lanterna (nessun uso attuale)	
g. Nave di pietra (ex Istituto Nautico oggi ad uso residenziale)	
h. Villa Laganà (uso residenziale)	
i. Cimitero degli inglesi	
l. Complesso della Manifattura Tabacchi (ex Lazzaretto con nessun uso attuale)	
m. Museo del Mare all'ex Arsenale	
n. Palazzo de Gregorio (oggi ad uso residenziale)	
o. Quinta casa della Compagnia di Gesù (oggi ad uso servizi pubblici)	
p. Palazzo Montalbo (oggi sede di uffici pubblici)	
q. r. s. t. u. v. z. Netto storico da PRG presente nel molo trapezoidale	

Figura 3.2 – Legenda delle funzioni attuali del Porto di Palermo

3.1.3 Accessibilità al porto

L'attuale sistema dell'accessibilità al porto risulta limitato dalle carenze di mobilità urbana in termini di infrastrutture viarie e ferroviarie, limitando le possibilità di interscambio modale.

L'immissione di elementi in progetto ma in avanzato stato di approvazione ha consentito di costruire un quadro completo degli assetti della mobilità urbana e quindi di valutare scenari di redistribuzione dei traffici verso il porto suggerendo l'attivazione di nuove strategie di progetto.

Ad esempio, l'alleggerimento del traffico pesante su via Messina Marine, grazie alla realizzazione della strada sotterranea che metterà in collegamento diretto il porto con la circonvallazione di Palermo, orienta le valutazioni preliminari del Piano verso la ridefinizione delle modalità di riconnessione del tessuto urbano con l'area portuale. In virtù delle trasformazioni previste, l'asse di via Crispi, parallelo al perimetro portuale, può assumere più un carattere di viale urbano permettendo una facile connessione urbano-portuale.

La tavola 6 del PRP (Figura 3.3) propone il quadro completo degli assetti della mobilità urbana e le connessioni con il Porto inserendo i progetti futuri in avanzato stato di approvazione, alcuni oggi già in fase di realizzazione.

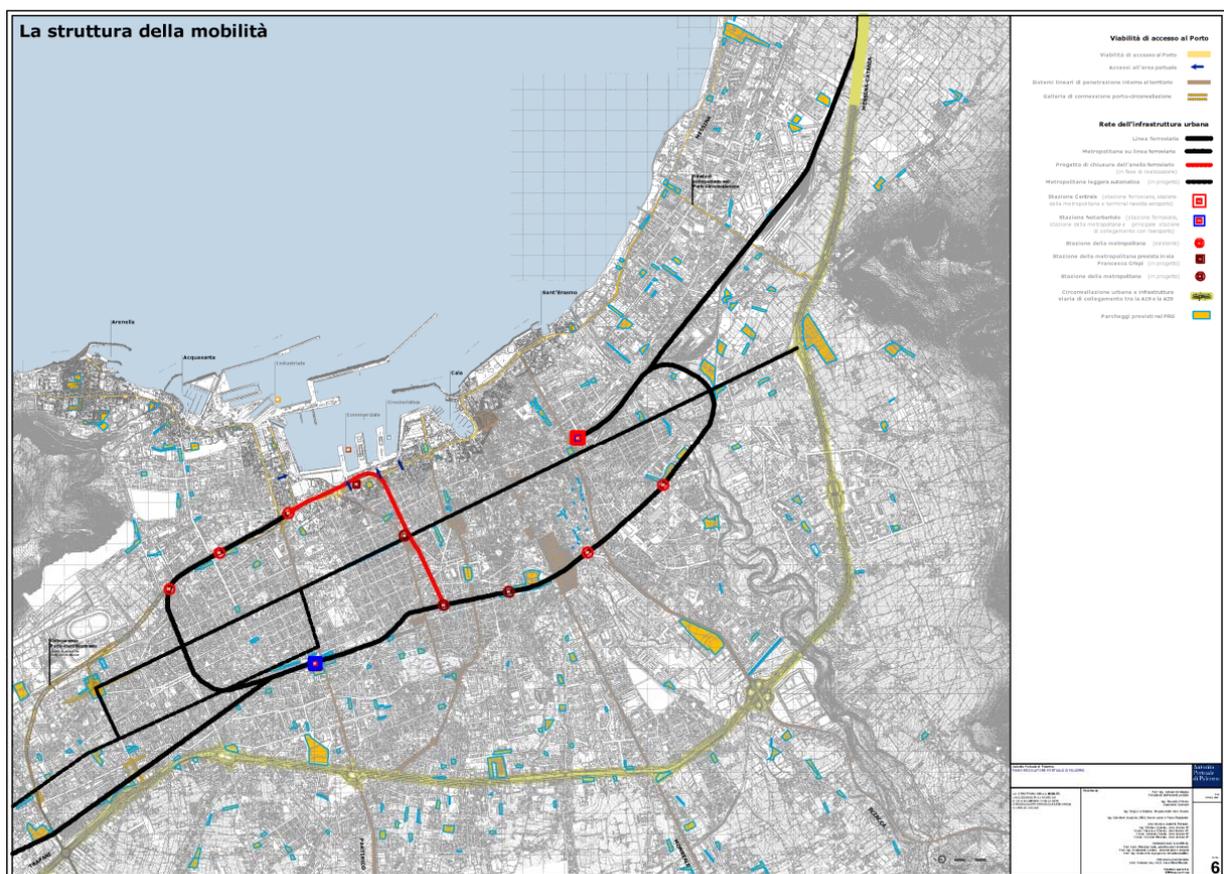


Figura 3.3 – La struttura della mobilità esterna (Tav. 6 PRP)

3.1.4 Viabilità interna e flussi portuali

La mobilità interna attuale è costituita da un'unica rete viaria, in cui si intrecciano percorsi pedonali e carrabili, causando la sovrapposizione di flussi portuali differenti (industriale, commerciale, turistico) che deriva dall'assenza di specializzazione tra le diverse aree funzionali interne al porto.



Figura 3.4 – Flussi portuali e viabilità interna (stato di fatto) – I flussi (Tav. 14a PRP)

3.1.5 I traffici portuali

I dati statistici hanno evidenziato un incremento complessivo dei traffici nel Porto di Palermo:

- il traffico passeggeri è raddoppiato negli ultimi dieci anni;
- il traffico Ro-Ro ha avuto una tendenza di incremento costante del 9-10%;
- il traffico crocieristico ha registrato negli ultimi dieci anni una forte crescita che ha quadruplicato i dati;
- per il traffico containers la domanda risulta in crescita del 100% tra il 2003 ed il 2007.

A fronte di una crescente domanda si registra una carenza dell'offerta non tanto dal punto di vista delle superfici, quanto dal punto di vista dell'organizzazione funzionale degli spazi, della specializzazione e sicurezza, della segmentazione dei flussi, della connessione viaria e della lunghezza e profondità delle banchine.

Il Piano Regolatore Portuale evidenzia tali criticità e si fa carico di risolverle per garantire un futuro di sviluppo all'intera macchina portuale.

3.2 IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO

3.2.1 Obiettivi e strategie

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali, attraverso la sua riprogettazione come terminale della Autostrade del Mare per rispondere alla crescente e mutevole domanda di trasporto intermodale.

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 relative a tutte le attività portuali e ripерimetra tutte le aree funzionali del porto garantendo ad ognuna di esse la massima razionalità 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.

Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono rivolte, inoltre, ad aprire maggiormente il porto alla città, individuando e progettando quelle aree di “interfaccia città-porto”, aree permeabili e osmotiche che comunque non dovranno contrastare con le funzioni portuali e 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.
- 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 nuovi bacini 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 nuovi innesti città-porto, raccordati da progetti per la viabilità pedonale che dal porto di Sant'Erasmo condurrà al porto dell'Arenella, producendo una nuova continuità urbana tra la città e il suo porto.

3.2.2 Il nuovo layout del porto

Il PRP di Palermo è il frutto di un processo complesso iniziato nel 2006 attraverso la redazione del “Master Plan per la rigenerazione del waterfront urbano” (esposto alla X Mostra Internazionale di Architettura) il quale ha definito le linee guida generali del rinnovato rapporto tra la città e l'area portuale, a cui è seguita la redazione del Piano regolatore portuale, sia in termini di nuovo layout funzionale che in termini di nuovo progetto urbano.

Ai fini di una migliore e più efficiente organizzazione degli spazi del Porto, il Masterplan propone tre tipologie di porti, confermate dal PRP:

a. il “**porto liquido**” identificato dalla nautica da diporto e dai servizi culturali e per il tempo libero, interconnesso alla città (Sant’Erasmo, Foro Italico, Molo Sud e Cala). Le aree funzionali previste per questa parte riguardano la nautica da diporto ed attività culturali e ricreative integrate con elevato grado d’interfaccia città-porto, le aree per attività ricettive e funzioni urbane del terziario avanzato, e il Parco Archeologico del Castello a Mare e aree verdi attrezzate di connessione e ricucitura della “rete ecologica urbana”.

b. il secondo elemento è il “**porto permeabile**”, cioè l’area per la crocieristica e per il traffico passeggeri con una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale (Banchina Sammuzzo, Molo Vittorio Veneto e Molo Piave). E’ caratterizzato dall’ampliamento delle attuali superfici e da una vasta area di trasformazione che funge da collante tra le attività portuali dedicate ai passeggeri e le nuove attività culturali, residenziali e commerciali di qualità legate alle attività del waterfront, in cui si manifesta un elevato grado di interfaccia porto-città.

c. 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 (Molo Piave e banchina Quattroventi, Cantieri Navali). Le nuove superfici sono incrementate per consentire una efficienza solida che consente di cogliere le opportunità della variazione della domanda e tenendo conto delle nuove superfici specializzate che saranno realizzate in sinergia con il Porto di Termini Imerese.

3.2.3 Ambito portuale, sotto-ambiti e aree funzionali

L’**ambito di Piano** su cui le presenti norme disciplinano l’uso del suolo coincide con i confini della Circoscrizione 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.

All’interno dell’ambito portuale vengono individuati due *sotto-ambiti* portuali:

- sotto-ambito “**Porto Operativo**” che individua le aree destinate ad accogliere le attività funzionali della “macchina portuale” (trasporto, stoccaggio e movimentazione merci e passeggeri, attività industriali, etc.); consiste nell’area più funzionale all’economia ed all’efficienza delle attività portuali, 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);
- sotto-ambito “**Interazione città-porto**” destinato ad accogliere funzioni che presuppongono una ibridazione tra funzioni prettamente infrastrutturali e funzioni che invece trovano maggiore relazione con attività urbane (crocieristica, nautica da diporto, aree per il commercio ed i servizi, aree per lo sport ed il tempo libero, etc.); in quest’area i progetti architettonici e urbani 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; la superficie complessiva del sotto-ambito è di **454.890** mq (compresi i nuovi banchinamenti);

e quattro aree funzionali:

- Area della nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi. Area del Castello a Mare (Area A);
- Area crocieristica e di trasformazione ed interfaccia città-porto (Area B);
- Porto Operativo Commerciale (Area C);
- Porto Operativo per attività industriali (Area D).

A loro volta le aree funzionali sono articolate in sub-aree ed in sotto-zone.

Nella tabella seguente è schematizzata l'articolazione degli Ambiti e delle Aree funzionali.

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" 454.890 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 144.880 mq		A. Aree per la nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi. Area del Castello a Mare 368.510 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 44.030 mq	A1 Porto turistico Cala-Molo Sud 88.680 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 35.640 mq	
				A6 Parco Archeologico del Castello a Mare 31.590 mq	

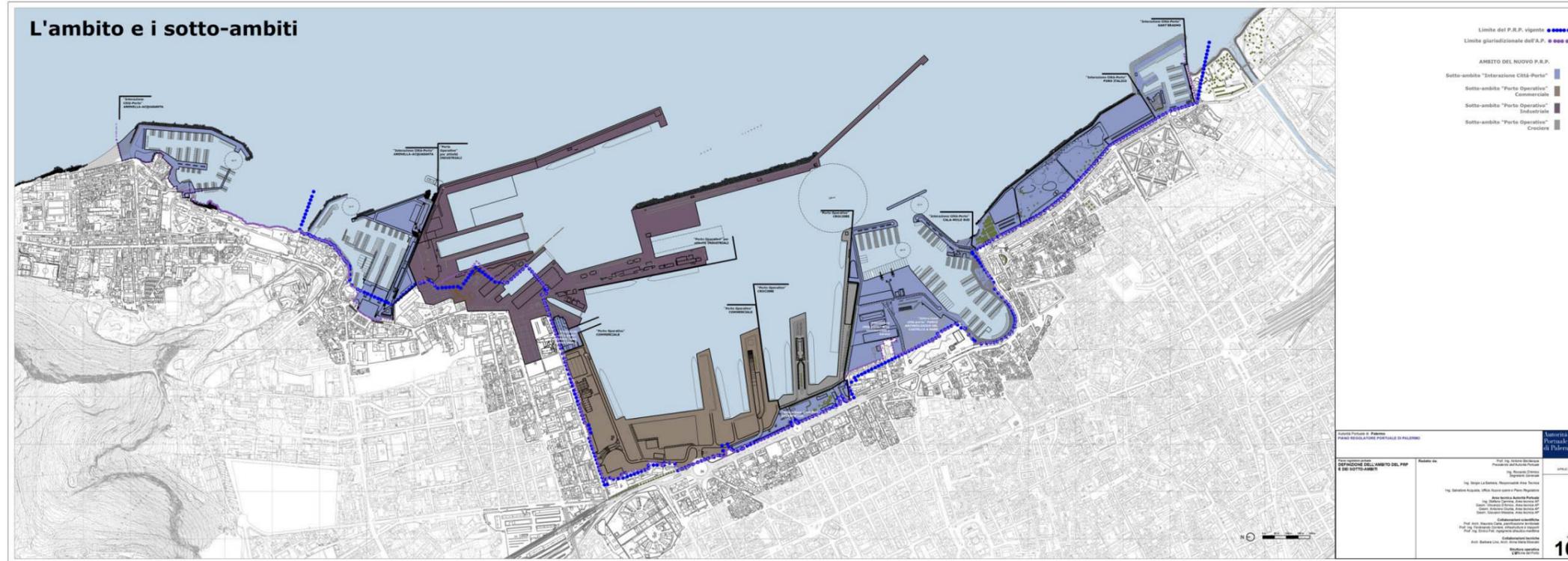


Figura 3.5 – Definizione dell'ambito del PRP e dei sotto-ambiti (Tav. 16 PRP)



Figura 3.6 – Layout generale e sub-aree funzionali (Tav. 18 PRP)

3.2.3.1 *Area A – Area per la nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi. Area del castello a mare*

L'area è destinata al potenziamento, specializzazione e qualificazione delle 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 turistico di Sant'Erasmo, l'area del Foro Italico, la nuova Darsena della Cala, la parte terminale ad est del Molo Trapezoidale, la nuova Darsena formata dal prolungamento della banchina Sammuzzo e dal Molo Sud e parte dell'area del Castello a Mare sottoposta alle indagini archeologiche. Nella parte settentrionale, l'Area funzionale A comprende i Porti turistici dell'Acquasanta e dell'Arenella.

E' suddivisa in 6 sub-aree per le quali sono previste le seguenti destinazioni d'uso ed azioni di intervento:

- **sub-Area A1: Porto turistico Cala-Molo SUD**
 - progetto di riqualificazione dei luoghi, potenziamento del porto turistico, e riconnessione degli spazi, realizzando un'area fortemente integrata con le aree limitrofe del Parco Archeologico del Castello a mare e dell'area croceristica;
 - realizzazione di una connessione con una parte dell'attuale Molo Sud per il raggiungimento di circa 1000 posti barca con una parte riservata ai mega yacht;
 - realizzazione degli ormeggi per le imbarcazioni da diporto (su pontili fissi o galleggianti);
 - realizzazione di edifici destinati ad uso turistico, commerciale e ricreativo;
 - realizzazione di aree a parcheggio fornendo 580 posti auto nell'area A1 e circa 420 tra le limitrofe aree A2 e B1.
- **sub-Area A2: Area Foro Italico**
 - mantenimento dell'area del Foro Italico come parco pubblico per le attività culturali e ricreative;
 - realizzazione di strutture per la allocazione dei servizi relativi (noleggio bici, bar e chioschetti, info point, noleggio attrezzature per il gioco, etc.); parcheggi di superficie alberati per i fruitori, viabilità ciclo-pedonale.
- **sub-Area A3: Polo turistico Sant'Erasmo**
 - realizzazione di almeno 270 posti barca;
 - realizzazione di edifici destinati ad accogliere le attività legate alla nautica da diporto, ai servizi turistici, commerciali e per la ristorazione;
 - realizzazione di circa 290 posti auto;
- **sub-Area A4: Polo turistico dell'Acquasanta**
 - realizzazione di almeno 600 posti barca;
 - realizzazione di edifici destinati ad accogliere le attività legate alla nautica da diporto, ai servizi turistici, commerciali e per la ristorazione;
 - riqualificazione della area con ampliamento della piazza urbana e la realizzazione di una terrazza per l'affaccio a mare per gli abitanti e i visitatori;
 - realizzazione di circa 640 posti auto;
- **sub-Area A5: Polo turistico dell'Arenella**
 - prolungamento dei moli esistenti;

- realizzazione di nuovo banchinamento per l’allocazione dei servizi alla nautica da diporto;
- realizzazione di almeno 530 posti barca;
- realizzazione di aree di parcheggio per almeno 230 posti auto all’interno dell’area portuale;
- sistemazione degli spazi a terra e un raccordo con l’edificio della Tonnara Florio;
- **sub-Area A6: Parco Archeologico del Castello a Mare**
 - conservazione e fruizione del patrimonio culturale delle vestigia del Castello a Mare
 - realizzazione di piccole strutture removibili legate alla fruizione del bene archeologico;
 - realizzazione di parcheggi di superficie per autobus, taxi e altri mezzi di addetti e visitatori;
 - realizzazione di aree verdi.

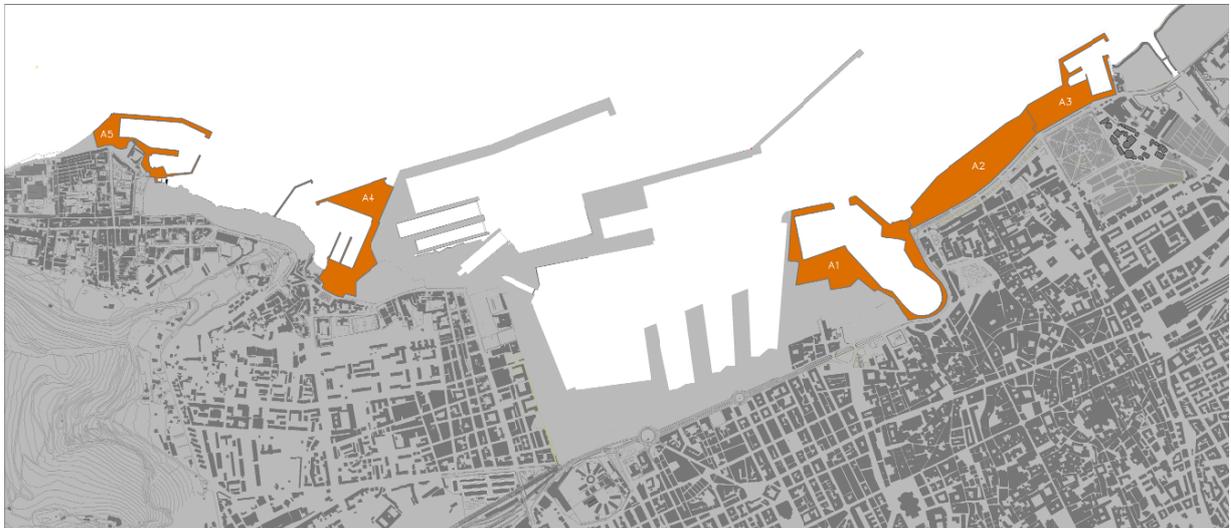


Figura 3.7 – Sub-aree A1, A2, A3, A4, A5 “Aree per la nautica da diporto”



Figura 3.8 – Sub-area A6 “Area Parco Archeologico del Castello a Mare”

3.2.3.2 Area B (Sub-aree B1-B2-B3) – Area crocieristica e di trasformazione – interfaccia città-porto

L'Area è suddivisa in tre sub-aree funzionali:

- **sub-Area B1: Area commerciale e servizi**
 - attività commerciali, magazzini e servizi portuali a supporto della crocieristica e della nautica, le attività culturali, ricettive e ricreative;
 - realizzazione di edifici che ospiteranno i servizi di ristorazione e turistici;
 - riqualificazione degli edifici e spazi destinati allo stoccaggio merci e ad attività commerciali, in funzione della presenza del Parco Archeologico del Castello a Mare, della marina Cala- Molo Sud, ed all'area crocieristica;
- **sub-Area B2: Area servizi passeggeri e Area di Interfaccia città-porto**
 - aree verdi di interfaccia con la città; attività di controllo e per la security relativo all'accesso all'area portuale, parcheggi a raso ed interrati; biglietterie e uffici delle compagnie di navigazione; punti informazioni; uffici postali, banche ristorante e self-service; area gioco bimbi/nursery; servizi al turismo;
 - realizzazione di un' area di interscambio tra le funzioni portuali e quelle urbane;
 - recinzione che non chiuda visivamente l'area portuale, ma che consenta un filtro tra città e porto;
- **sub-Area B3: Polo turistico-culturale e servizi**
 - centro congressi, spazi espositivi e museali; parcheggi visitatori e addetti ai servizi.
 - realizzazione del recupero edilizio e trasformazione dell'ex Officina meccanica in un polo culturale turistico.

Le dimensioni principali sono:

a) superficie complessiva dell'Area: 86.380 mq (B1 44.030 mq; B2 31.580 mq; B3 10.770 mq), di cui:

- aree destinate a parcheggio sotterraneo: 12.500 mq
- aree destinate ad edilizia portuale: 59.300 mq.

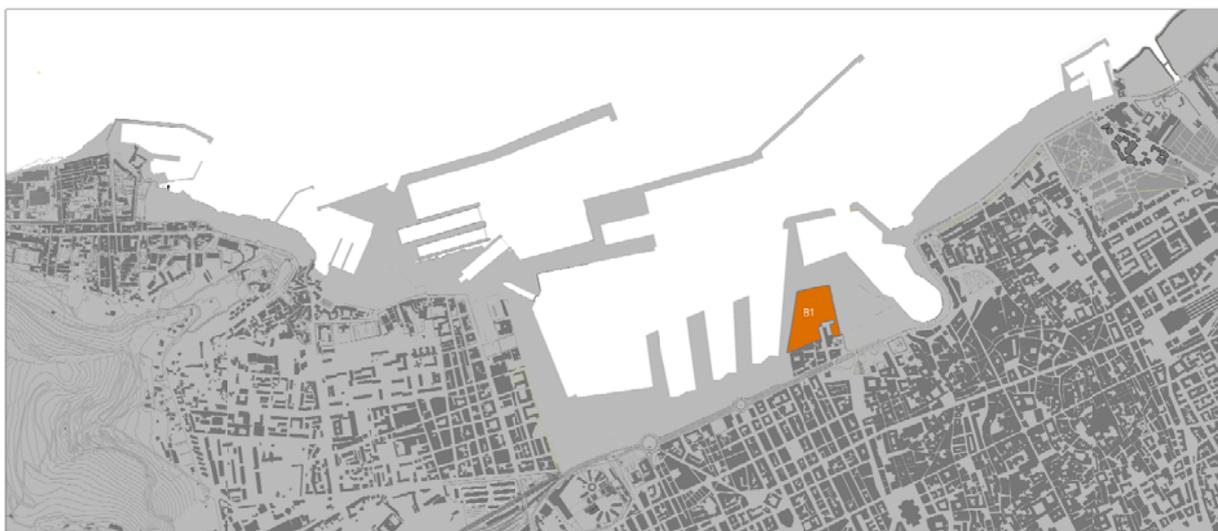


Figura 3.9 – Sub-area B1 “Area commerciale e servizi e servizi integrati città-porto”



Figura 3.10 – Sub-area B2 “Area servizi passeggeri e Area di Interfaccia città-porto” e sub-area B3 “Polo turistico-culturale e servizi”

3.2.3.3 Area B (Sub-area B4) – Area crocieristica e passeggeri

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).

Le dimensioni principali sono:

- a) Superficie complessiva della sub-area è di 58.500 mq
- b) lunghezza massima dello sporgente: 320 m (molo Vittorio Veneto lato nord)
- 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) aree a parcheggio: 12.340 mq
- g) 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.

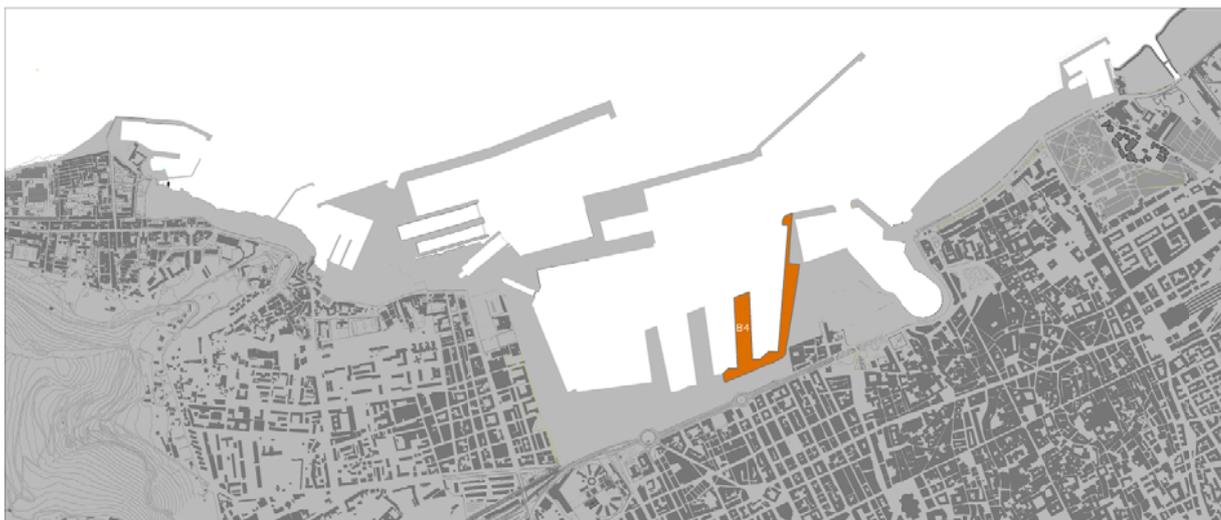


Figura 3.11 – Sub-area B4 “Area per la crocieristica”

3.2.3.4 Area C – Area del Porto Operativo Commerciale

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 per le quali sono previste le seguenti destinazioni d'uso:

- **sub-Area C1: Area merci e Ro-Ro**
 - realizzazione di un nuovo Terminal passeggeri e Ro-Ro (Sotto-zona C.1.1);
 - realizzazione di un ulteriore edificio a servizio del traffico Ro-Ro (sottozona C.1.2.);
- **sub-Area C2: Area stoccaggio merci, Ro-Ro e servizi**
 - realizzazione di piazzali ed edifici per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci ed edilizia destinata a servizi;
 - realizzazione di un varco su via dell'Arsenale in corrispondenza dell'affioramento della strada sotterranea destinata al collegamento con la Circonvallazione per la gestione del traffico pesante.

Le dimensioni principali dell'Area C sono:

a) superficie complessiva dell'Area: 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 Ro-Ro: 16.300 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) parcheggi: 3.589 mq

e) sviluppo lineare banchine: 2.273 m.



Figura 3.12 – Sub-area C1 “Area merci e Ro-Ro”



Figura 3.13 – Sub-area C2 “Area stoccaggio merci, Ro-Ro- e servizi”

3.2.3.5 Area D – Area delle Attività industriali

Essa occupa la parte settentrionale della struttura portuale ed è destinata alle attività industriali cantieristiche.

L'ambito è articolato in due sub-Aree funzionali:

- **sub-Area D1: Cantieristica** (zona Molo Nord comprendente le banchine della Diga Foranea e i tre bacini di carenaggio)
 - spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 14 dal ciglio di banchina;
 - 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, bacini per il carenaggio.

- 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.
- **sub-Area D2: Cantieristica minore.** (area adiacente al bacino di carenaggio da 400.000 tpi sino a comprendere le banchine della Diga Industriale)
 - spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 14 dal ciglio di banchina;
 - 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;
 - 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.

Le dimensioni principali sono:

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

c) 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 tpi;
- 4.600 mq a ridosso del bacino da 150.000 tpi;
- 20.800 mq nell'area della Diga Foranea;
- 28.000 mq lungo le banchine della Diga Industriale.

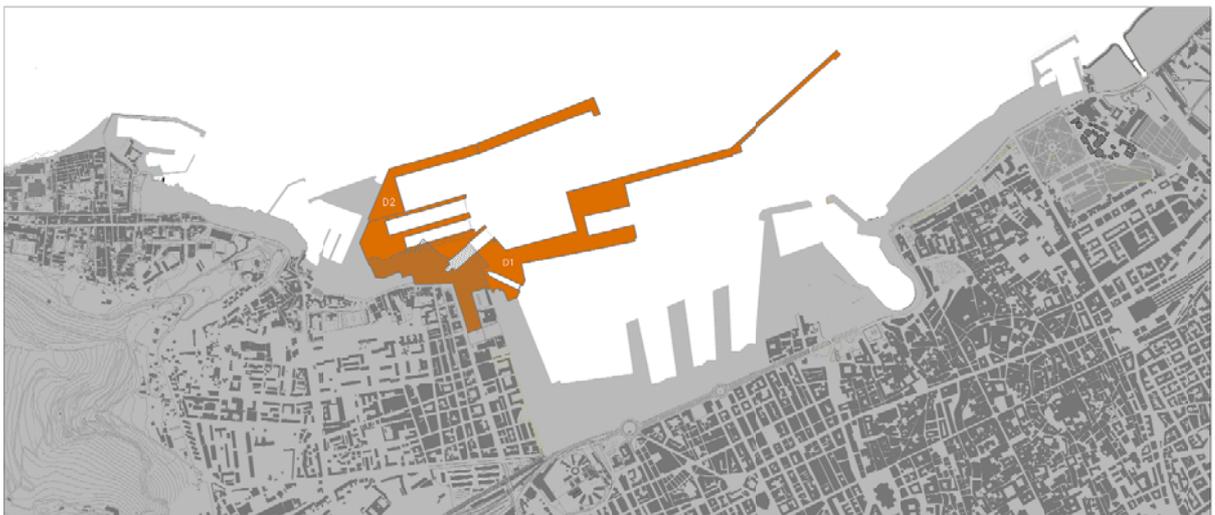


Figura 3.14 – Area D “Area per la cantieristica”

3.2.4 Il miglioramento della mobilità e dell'accessibilità

Elemento strategico del PRP è la pianificazione e la progettazione della nuova viabilità di connessione con la città e con la Grande Viabilità metropolitana. Dal punto di vista del contributo alla "mobilità sostenibile" la riorganizzazione dei flussi viari, la specializzazione delle destinazioni e il ridisegno delle modalità con una forte prevalenza dell'intermodalità di prossimità consentirà di ridurre in maniera considerevole il peso del traffico veicolare, soprattutto quello pesante che interferisce con le altre funzioni urbane.

Il nuovo PRP prevede:

per il miglioramento della mobilità esterna

- un innesto entro l'area portuale della Strada sotterranea tra il Porto di Palermo e la Circonvallazione proposta dal Comune, la cui realizzazione eliminerà completamente il traffico di attraversamento dei mezzi pesanti su via Messina Marine, Foro Umberto e via Crispi con conseguente eliminazione dell'inquinamento atmosferico e acustico derivato. Tale obiettivo è infatti una delle azioni prioritarie del Piano Strategico di Mobilità Sostenibile del Comune di Palermo (finanziato dalla Regione Siciliana a valere sulle risorse CIPE-FAS Aree urbane), il quale ha considerato come strategiche le indicazioni sulla viabilità portuale contenute nel masterplan per il waterfront e ribadite dal PRP;
- la realizzazione della fermata della metropolitana su via Francesco Crispi, che consentirà un agevole collegamento con l'Aeroporto, potenziando l'accessibilità per il traffico passeggeri;

per il miglioramento della mobilità interna

- la razionalizzazione dei percorsi interni all'area portuale in relazione agli accessi attuali, previsti o programmati;
- la nuova razionalizzazione degli spazi, delle aree di accumulo e di sosta e la nuova definizione della viabilità carrabile e pedonale;
- il potenziamento del numero degli attracchi e l'uso di maggiori spazi di pertinenza con un elevato grado di autonomia;
- l'ampliamento degli spazi operativi sulle banchine;
- la razionalizzazione dei flussi operativi che non si intersecano in modo conflittuale;
- un nuovo sistema di pedonalizzazione (anche sopraelevata) che conetterà le aree portuali accessibili ai visitatori;
- la creazione di nuovi parcheggi per i visitatori, per i taxi e per gli autobus, per la sosta prolungata, per gli operatori portuali, per gli impiegati, etc. (lo spazio attuale destinato ai parcheggi è pari ad un totale di circa 13.000 m², quello previsto nel nuovo PRP è di circa 80.000 m²);
- la trasformazione degli innesti urbano-portuali e dei varchi in sistemi più permeabili tra città e porto;
- l'ottimizzazione delle aree di accumulo per gli imbarchi Ro-Ro tramite una ridistribuzione delle aree funzionali e la delocalizzazione di alcune funzioni "solo merci" verso il nodo di Termini Imerese;
- la realizzazione del Terminal Container che disporrà di un vasto piazzale per lo stoccaggio e la movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 40.000 m² con una capacità di stoccaggio di 324.000 TEU/anno;

per il miglioramento delle aree di sosta

- la verifica del dimensionamento delle aree per la circolazione veicolare, per l'accumulo dei mezzi in attesa dell'imbarco, per lo stoccaggio dei container e per la sosta dei veicoli a servizio delle diverse attività insediate nelle aree del terminal marittimo (crocieristico, turistico, di interscambio, etc.), con alcune aree strutturate in maniera flessibile in relazione a diversi possibili scenari di evoluzione delle attività portuali;
- il dimensionamento delle aree di sosta dei mezzi gommati in attesa dell'imbarco soprattutto in considerazione del previsto incremento della domanda di traffico Ro-Ro;
- Terminal Container con un vasto piazzale per lo stoccaggio e la movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 40.000 m²;
- aree strategiche finalizzate alla sosta a supporto sia del crocieristico che del diporto;
- la realizzazione di parcheggi sotterranei nell'area sottostante la Calata Marinai d'Italia e di parcheggi a raso in corrispondenza dei varchi doganali e del molo trapezoidale a disposizione del flusso passeggeri, merci e crocieristico.

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.

3.2.5 Relazioni città-porto

Il PRP definisce nuove aree di connessione tra porto e città, luoghi in grado di esercitare forte attrazione attraverso la costruzione di nuove interrelazioni che legano sia le aree sconnesse limitrofe, sia i valori urbani che si sono stratificati in questa fascia di waterfront che per lungo tempo ha vissuto con condizioni al contorno sfavorevoli alla sua crescita, al suo sviluppo e alle sue relazioni con la città. Il riverbero delle nuove funzioni portuali, trasforma e rigenera le parti di città che ad esse direttamente si relazionano per prossimità, per uso, per funzione e per appartenenza a domini specifici.

L'interazione città-porto si concretizza attraverso l'identificazione nel PRP delle aree di interfaccia urbano-portuale e di alcuni assi viari o aree pubbliche che possano fungere da innesti urbani. In particolare le aree di interfaccia sono:

- **Area d'interfaccia 1 – Castello a Mare-Cala**, costituita dalla grande area del Parco Archeologico del Castello a Mare in corso di progressivo scavo e valorizzazione, come elemento qualificatore del nuovo waterfront;
- **Area d'interfaccia 2 – Foro Italico-Sant'Erasmus**, costituita dal prato del Foro Italico come area per il tempo libero e servizi legati alla nautica da diporto della Cala e di Sant'Erasmus;
- **Area d'interfaccia 3 – Molo Trapezoidale**, costituita dal nuovo "Quartiere d'acqua" formato dalla riqualificazione del Molo Trapezoidale, una volta completato il trasferimento delle funzioni incompatibili e l'inserimento di nuove funzioni commerciali, di servizi ricettivi e per il tempo libero integrati con la residenza;
- **Area d'interfaccia 4 – Area crociere**, costituita dal nuovo fronte portuale su via Crispi come preziosa area di filtro tra la città e il porto in cui allocare servizi misti urbano-portuali e per ricucire i rapporti visuali con il mare;
- **Area d'interfaccia 5 – Arsenale**, costituita dal nuovo Polo Culturale dell'Arsenale formato dal recupero dell'ex Officina Tubisti per contenere servizi per il tempo libero;
- **Area d'interfaccia 6 – Acquisanta**, costituita dalla nuova piazza pedonale della Borgata dell'Acquisanta e dalla terrazza di affaccio sul porto turistico.

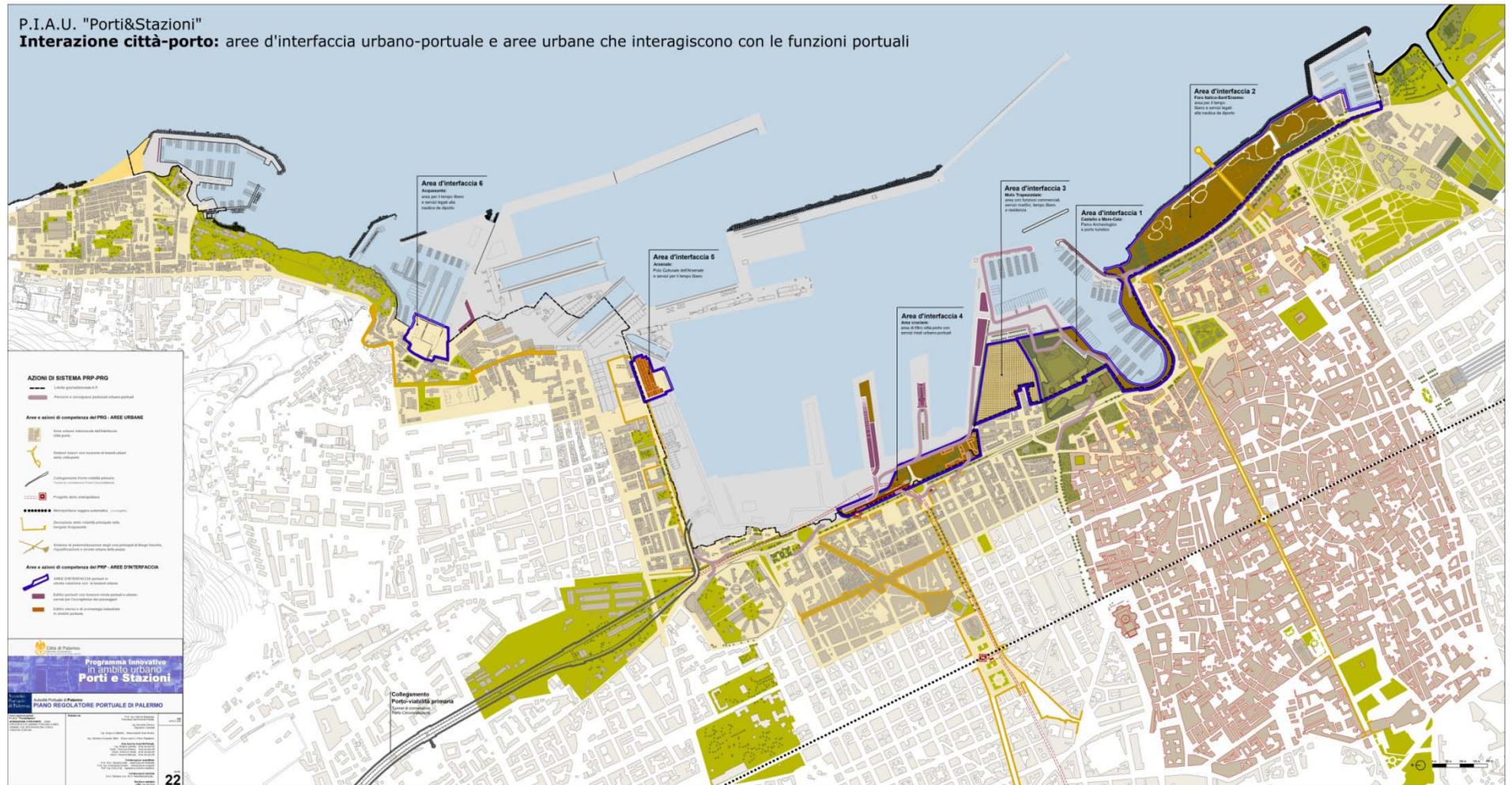


Figura 3.16 – P.I.A.U. “Porti&Stazioni”. Interazione città-porto: aree d’interfaccia urbano-portuale e aree urbane che interagiscono con le funzioni portuali (Tav. 22 PRP)

3.2.6 Potenziamento delle superfici funzionali

Il PRP del Porto di Palermo si configura come un “piano di razionalizzazione” delle funzioni esistenti 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. Il PRP quindi ripерimetra tutte le aree funzionali del porto garantendo ad ognuna di esse la massima funzionalità attraverso:

- una migliore distribuzione degli spazi;
- 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;
- la ricollocazione delle cubature ammissibili.

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:

BANCHINE, MOVIMENTAZIONE E STOCCAGGIO MERCI, ETC.

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)	TOTALE PRP per funzioni (mq)
Deposito Franco	9.700	53.124	B1, C1, C2	B1 Area commerciale e servizi (di cui 12.210,67 sup. cop.)	44.035	99.623
Magazzini generali	20.273			C2.1 Area merci (possibile uso RO-RO)	41.402	
Area merci varie in concessione a Atlantica nav. S.p.a. e in concessione a Grimaldi	11.000			C2.2 Stoccaggio merci	14.186	
Stoccaggio merci (Terminal stoccaggio auto nuove)	12.151					
Aree di accumulo e movimentazione merci varie, rinfuse e Ro-Ro	46.521	150.858	C1	C1.3 Aree accumulo, sosta e movimentazione Ro-Ro	45.470	144.250
Banchine merci varie, Ro-Ro e Containers	61.737			C.1 2 Banchine merci varie, rinfuse e Ro-Ro + banchina containers dell'area C1.4	52.255	
Area in concessione dedicata ai Containers	42.600			C1.4 Area dedicata ai Containers (di cui 6.399,30 mq di banchina di pertinenza, 1.683,24 mq di superficie coperta da terminal e 836,25 mq di superficie coperta da palazzina uffici, attuale sede dell'AP)	46.525	
TOTALI		203.982				243.873

CROCIERE e NAUTICA DA DIPORTO

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE per funzioni (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)
Area crociere	21.759,65	21.759	B4	Area Crociere	55.420
Cala	14.454,31	24.267	A1, A3, A4, A5	Cala-Molo sud	88.680
Molo Sud	9.813,20			Acquasanta	66.079
Acquasanta	60.626,23	60.626		Arenella	35.640
Arenella	20.682,82	20.682		Sant'Erasmo	49.090
Sant'Erasmo	21.637,78	21.637			
TOTALI		148.971			

CANTIERISTICA

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE per funzioni (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)	TOTALE PRP per funzioni (mq)
Cantieri navali (entro perimetro AP)	197.393	213.201	D1, D2	Cantieri navali (di cui 3.140,67 mq eventuale Stazione Bunkeraggio)	233.151	271.628
Cantieristica minore	15.807			Cantieristica minore	38.477	

SUPERFICIE COPERTA DAGLI UFFICI DELLE ISTITUZIONI PUBBLICHE E DAI SERVIZI

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE per funzioni (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)
Superficie coperta dagli uffici del Genio Civile e dell'Autorità Portuale	1.565	4.208	B2, C1	Area dedicata al nuovo Terminal passeggeri e Ro-Ro e ai servizi	20.875,78
Superficie coperta dagli uffici della Dogana	1.295				
Superficie coperta dagli uffici della Polizia di Stato	358				
Superficie coperta dagli uffici della Guardia di Finanza	990				
Biglietterie e uffici delle compagnie di navigazione	1.405				
Superficie coperta dagli uffici dei Vigili del fuoco	740	740		Superficie coperta dagli uffici della Capitaneria	2.457,05
Superficie coperta dagli uffici della Capitaneria	2.457	2.457	B2		
TOTALI		748.07			23.332,83

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 un notevole aumento della disponibilità in modo da soddisfare non solo la domanda esistente ma anche la futura domanda prodotta dalle trasformazioni. Il PRP, quindi, non produce alcun ulteriore carico urbanistico sulle parti di città limitrofe all'area portuale. L'incremento delle aree a parcheggio è mostrato nella tabella seguente:

AREE DI PARCHEGGIO E SOSTA

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	POSTI (n.)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)	POSTI AUTO	TOTALE PRP per aree funzionali (mq)
Area parcheggi riservata agli impiegati nei vari settori del porto	2.650	132	B2	(Pi) Area parcheggio interrato riservato ai visitatori e agli impiegati nei vari settori del porto	10000	500	10.000
Area di sosta sul Molo Vittorio Veneto riservata ai visitatori	5.950	297					
Area parcheggi su via Crispi riservata ai visitatori	4.223	211	C1	C1.3 Area parcheggio in superficie riservato ai visitatori	4.552	228	4.085
TOTALE	12.823	640	B1	(Pm) Parcheggio multipiano sul Molo Trapezoidale 2 (2 piani)	4484	224	17.065
			B4	(Pb) Parcheggi per autobus e taxi (Stazione Marittima)	8341	429	
					(Pb) Parcheggi in superficie per autobus e taxi (Banchina Sammuzzo)	4000	200
			D2	(P) Parcheggio in superficie	1210	61	1210
			A1	(Pm) parcheggio sul Molo Trapezoidale 1	5100	255	40.013
				(P) Parcheggio in superficie sul Molo Trapezoidale	872	44	
				(S) Area di sosta auto e taxi sul Trapezoidale	4584	230	
				(S) Area di sosta tra il Foro Italico ed il Molo Sud	1083	54	
			A2	(S) Aree di sosta per auto e autobus a ridosso dell'area tecnica	4737	237	
			A3	(P) Parcheggio in superficie	5936	297	
					(P) Parcheggi interrati	9605	480
			A4	(P) Parcheggi in superficie	3188	159	
					(P) Parcheggio in superficie	2696	135
			A5	(P) Parcheggio da nuovo banchinamento	2212	111	
			Totale		76.253	2063	

Anche dal punto di vista della funzionalità il PRP incrementa gli spazi per le attività portuali, come mostrato nella tabella seguente:

CONFRONTO TRA LE FUNZIONALITÀ ATTUALI E QUELLE PREVISTE DAL PRP

FUNZIONALITÀ ATTUALE	LUNGHEZZA ATTUALE (m)	TOTALE ATTUALE per funzioni (m)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	LUNGHEZZA PRP (m)	TOTALE PRP per funzioni (m)
Sviluppo lineare complessivo banchine porto commerciale (m)	2.930	2.930,43	C1	Sviluppo lineare complessivo banchine porto commerciale	2.274	2.274
Sviluppo lineare banchine crocieristica (m)	710	710,89	B4	Sviluppo lineare banchine crocieristica	1.501	1.501
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Cala-Molo Sud (m)	1.686	4.220	A1	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Cala-Molo Sud	1.870	4.768
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Acquasanta (m)	636		A4	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Acquasanta	636	
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Arenella (m)	970		A5	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Arenella	1.334	
Sviluppo lineare complessivo banchine porticciolo Sant'Erasmo (m)	928		A3	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Sant'Erasmo	928	
Sviluppo lineare complessivo banchine attività cantieristiche (m)	2.868	3.230	D1, D2	Sviluppo lineare complessivo banchine attività cantieristiche	3.006	3.574
Sviluppo lineare complessivo banchine attività di cantieristica minore (m)	362			Sviluppo lineare complessivo banchine attività di cantieristica minore	568	
Accosti contemporanei complessivi (di cui 6 Ro-Ro, 1 container, 1 nave minore, 2 crociere e 2 aliscafi)	12		B4, C1, C2	Accosti contemporanei complessivi	16	
Lunghezza massima accosti (m)	300		B4	Lunghezza massima accosti	575	

Infine, 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.

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 l'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.

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*	454.893	512.739	1,13
Porto operativo	507.708	593.769	1,17		556.930	650.504	1,17
	940.588	1077.542	1,15		1.011.834	1163.243	1,15

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

3.2.7 Interventi sulle opere di grande infrastrutturazione

Il nuovo P.R.P., ipotizza la realizzazione di alcune modifiche ed integrazioni alle opere di grande infrastrutturazione già esistenti:

1. realizzazione di una nuova imboccatura del bacino della Cala;
2. rimozione di pontili all'interno del porto commerciale;
3. realizzazione di nuove banchine per le navi da crociera in corrispondenza dell'attuale imboccatura della Cala;
4. modifiche delle banchine del porto industriale lungo la diga di sopraflutto;
5. modifiche delle banchine alla radice del molo di sopraflutto del porto industriale;
6. completamento del porto dell'Arenella.

Inoltre sono previsti dragaggi manutentivi e correttivi nei bacini ove ciò occorra, come le riparazioni e i completamenti necessari alle opere foranee, quale per esempio il rifiorimento della mantellata della diga dell'Acquasanta.

Per il porto turistico di Sant'Erasmo viene confermata la configurazione prevista nel progetto già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici come adeguamento tecnico funzionale al PRP vigente.

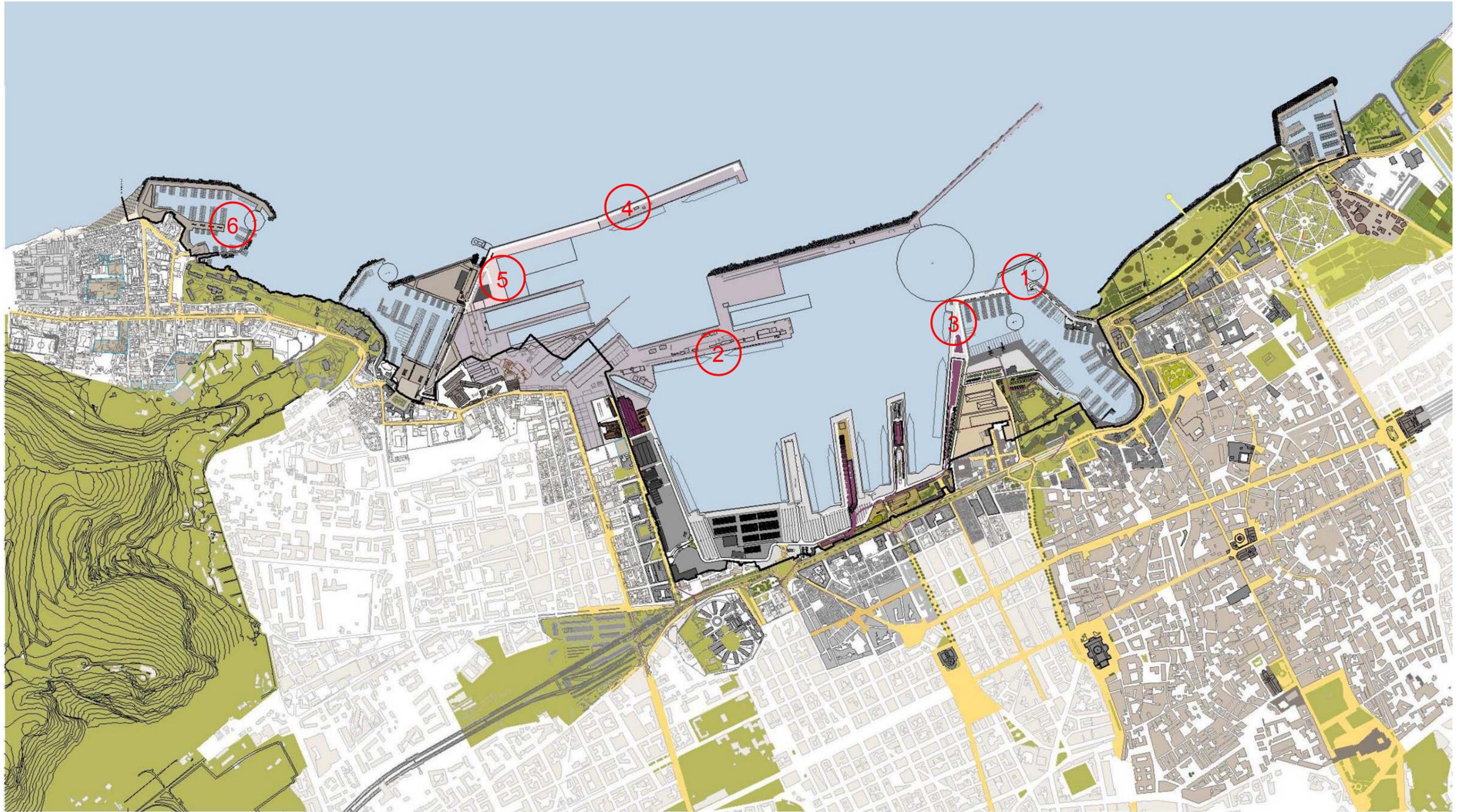


Figura 3.17 – Opere infrastrutturali

4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI IL PRP

4.1 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

4.1.1 Piano Territoriale Paesistico

L'Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione, ha già emanato le "Linee Guida per la Redazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale" e tale atto, propedeutico al Piano Paesistico Regionale, è stato approvato con D.A. n. 6080 del 21 maggio 1999 su parere favorevole reso dal Comitato Tecnico Scientifico ai sensi dell'art. 24 del R.D. 1357/40 nella seduta del 30/04/1996.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale, obbligo legato alla L.N. 431/85, dotato di elaborazioni grafiche a scala 1/25.000 e maggiori, e, primo in Italia, con l'ortofotocarta digitale disponibile per gli addetti ai lavori, sarebbe dovuto essere pronto di lì a poco. In effetti, ciò non è mai accaduto.

Le Linee Guida al PTPR hanno voluto "delineare un'azione di sviluppo orientata alla tutela e alla valorizzazione dei beni culturali e ambientali, definendo traguardi di coerenza e compatibilità delle politiche regionali di sviluppo, evitando ricadute in termini di spreco delle risorse, degrado dell'ambiente, depauperamento del paesaggio regionale".

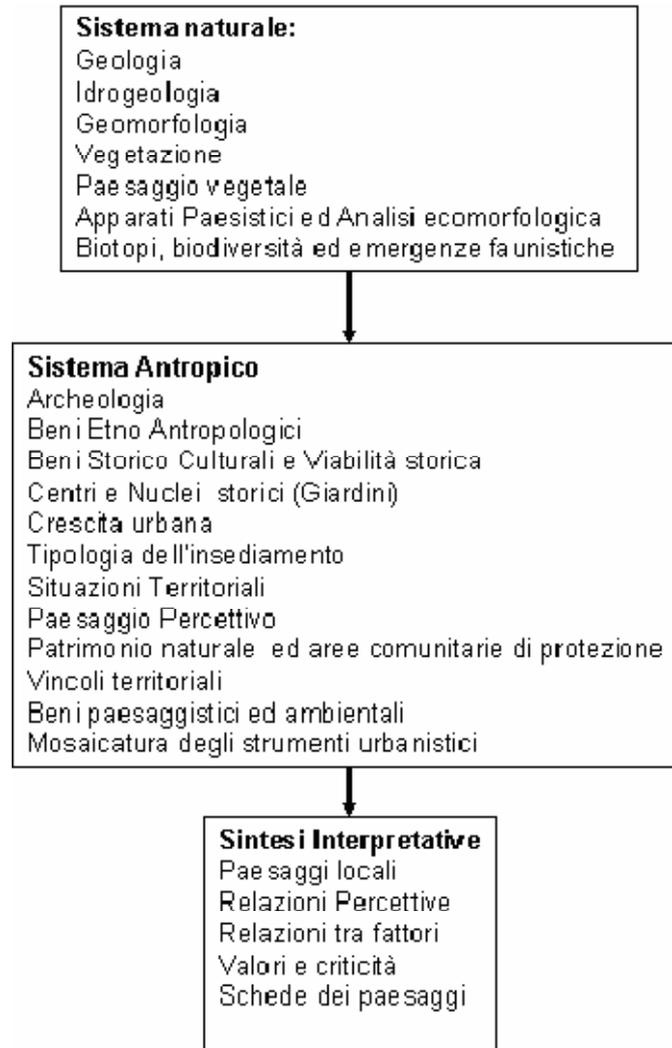
Negli anni seguenti la redazione delle Linee Guida, è stato avviato lo sviluppo dei Piani Territoriali Paesaggistici d'Ambito, alcuni già approvati, altri adottati e in corso di approvazione, altri ancora in fase istruttoria.

Tra questi ultimi troviamo il Piano d'Ambito n. 4, il cui schema è stato emanato nel 2008 da parte della Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Palermo, per attivare il processo di concertazione presso gli Enti Territoriali e tutti i soggetti interessati presenti nel territorio dell'Ambito.

AMBITO 4 - Rilievi e pianure costiere del palermitano



Il percorso metodologico individuato per la definizione del processo è svolto in più fasi. Nella prima fase si assiste alla definizione del quadro conoscitivo, il cui percorso è sintetizzato dal seguente schema.



A tale processo segue la concertazione con le parti interessate sul territorio al fine di procedere alle elaborazioni programmatiche e normative finali.

Nel caso in specie l'Ente ha prodotto 23 carte tematiche di cui le prime 17 sono carte di analisi e le restanti sono frutto del processo di analisi integrata basata sui dati conoscitivi dei vari tematismi che ha determinato l'individuazione dei "Paesaggi Locali", ovvero vere e proprie "unità paesistico-ambientali". Secondo la definizione elaborata:

"I Paesaggi Locali sono caratterizzati da un insieme di componenti ambientali e culturali che tendono a valorizzare le eterogeneità come base stessa dell'intensità delle relazioni che caratterizzano e distinguono ciascun paesaggio."

Ai fini della migliore efficacia della sintesi interpretativa, la lettura delle carte va compendiata sinotticamente con le "Schede relative al Paesaggio Locale".

Il contesto del PRP ricade nel "Paesaggio Locale 13 - Palermo".

Si riportano di seguito alcune immagini estratte dalle cartografie della Proposta di Piano Paesaggistico d'Ambito n. 4.

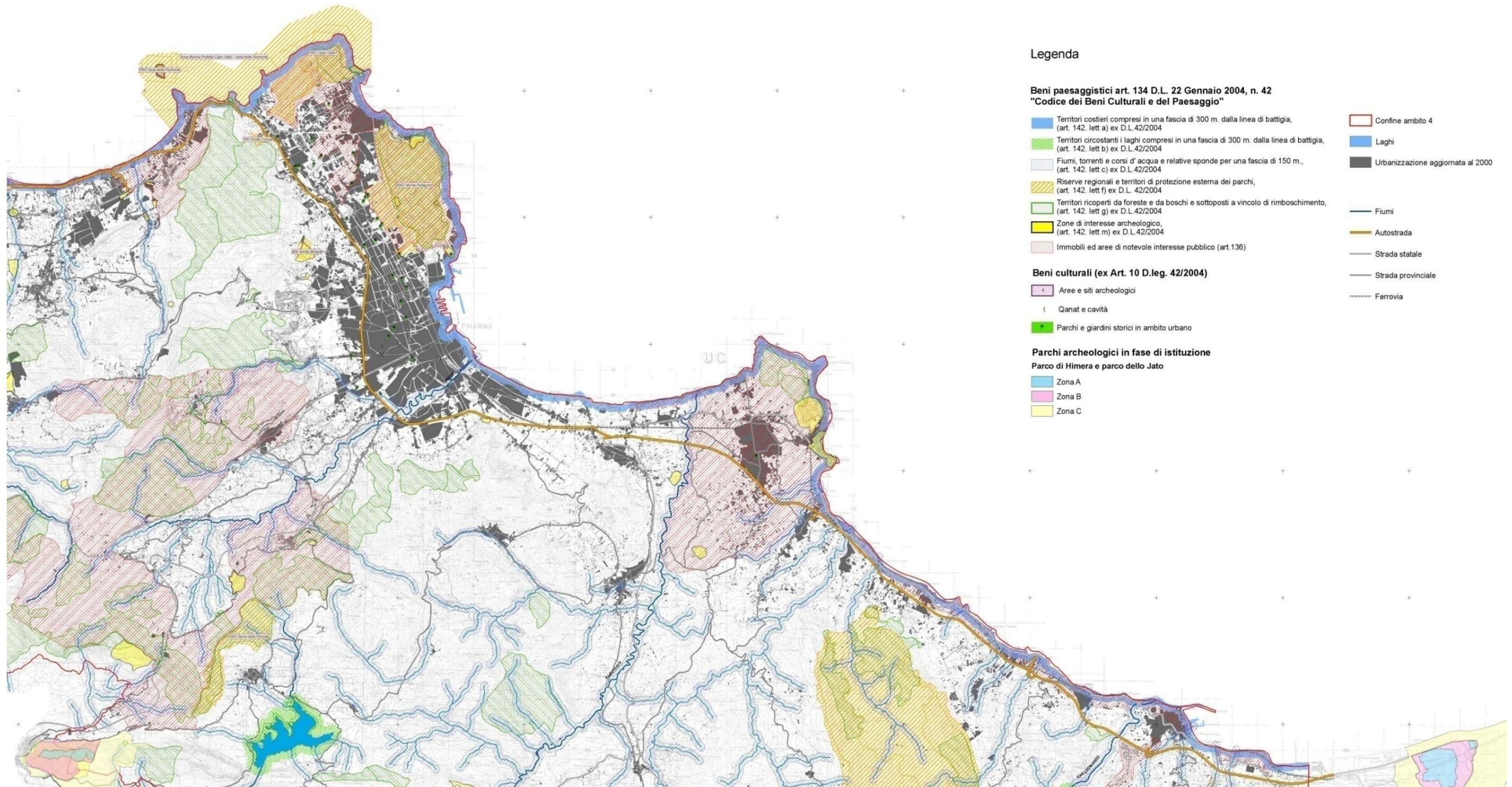


Figura 4.1 – Tav. 16 "Carta dei vincoli paesaggistici" (Proposta del Piano d'Ambito n. 4)

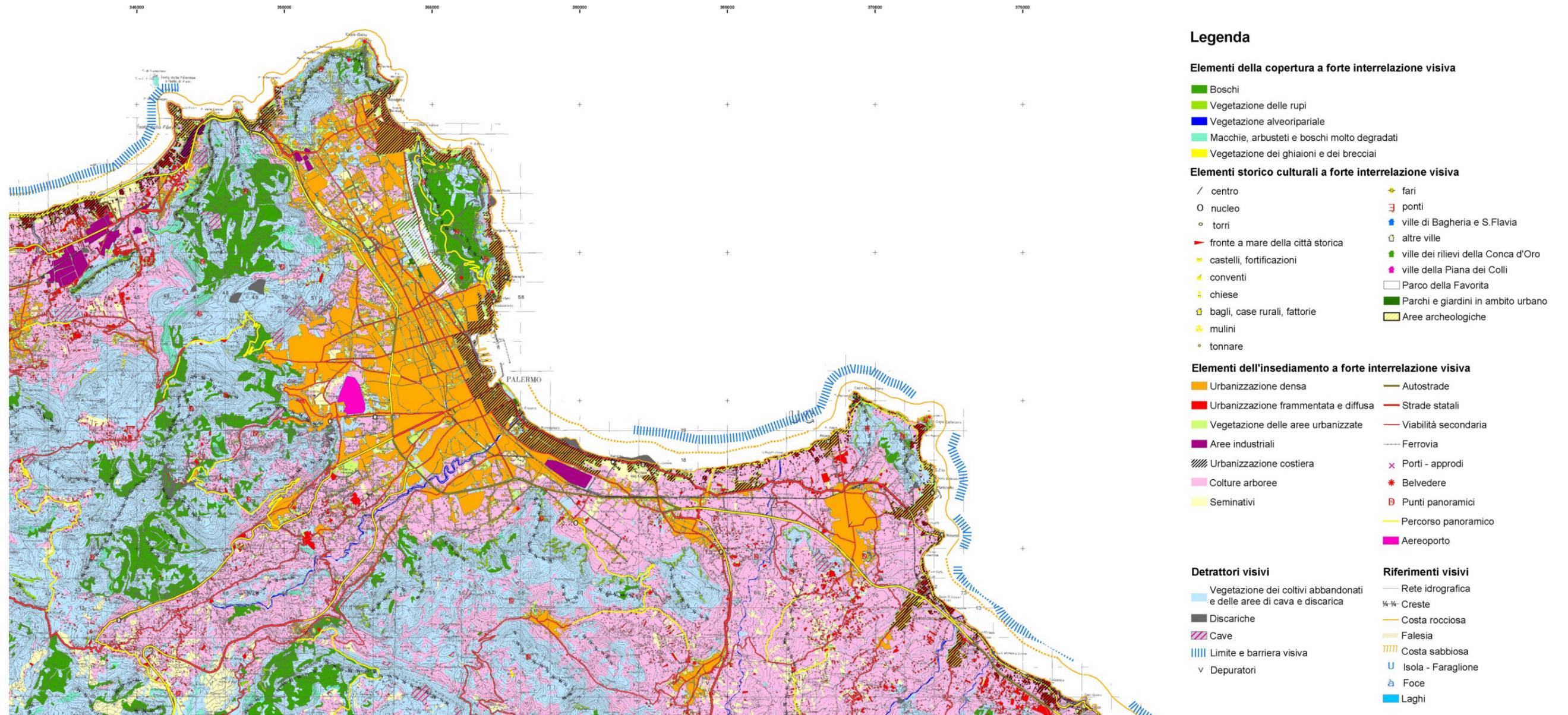


Figura 4.2 – Tav. 18a “Carta delle relazioni percettive” (Proposta del Piano d’Ambito n. 4)



Figura 4.3 – Tav. 18b “Carta degli elementi percettivi della struttura morfologica” (Proposta del Piano d’Ambito n. 4)

4.1.2 Piano Territoriale Provinciale di Palermo

Le leggi regionali n. 9/86 e n. 48/91 obbligano le province regionali alla redazione di un piano relativo alle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie ed alla localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale. Secondo l'art. 5 della l.r. n. 48/91 il piano doveva essere adottato entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge, cioè entro il 17/12/92. Ad oggi la Provincia di Palermo non ha adottato il piano.

La Provincia Regionale di Palermo ha tuttavia avviato con impegno il percorso per la redazione dello strumento.

Il processo di redazione del Piano Territoriale Provinciale (PTP) è stato accompagnato da un articolato programma di consultazioni che si sviluppa su diversi livelli: una serie di eventi e occasioni di presentazione e discussione degli stati di avanzamento, rispettivamente indirizzati ai soggetti istituzionali, alle componenti economico-sociali ed al pubblico più esteso e, nell'ambito del processo integrato di valutazione ambientale strategica, alle Autorità ambientali.

In particolare il processo di formazione del PTP ha delineato tre livelli di pianificazione:

- Quadro Conoscitivo con valenza Strutturale (QCS),
- Quadro Propositivo con valenza Strategica (QPS),
- Piano Operativo (PO).

Il QCS, è stato esitato nel marzo 2004 e contiene la descrizione esaustiva strutturale del territorio, e le prime linee di indirizzo per la riqualificazione e lo sviluppo.

Nel 2008 è stata completata la redazione del QPS del PTP, la cui definizione ha consentito la redazione dello Schema di massima, trasmesso a fine dicembre 2009 al Consiglio Provinciale per l'approvazione, nel quale sono delineate le decisioni in materia di trasformazioni del territorio provinciale che saranno formalizzate e diverranno esecutive con il Piano Operativo (PO).

L'iter pianificatorio per l'adozione del PTP, inoltre, si avvale della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), corredata da idoneo studio geologico e dal Rapporto Ambientale preliminare, al fine di garantire una scelta coscienziosa fra le alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano.

Gli scopi dichiarati del PTP sono:

- Indicare le linee fondamentali dell'assetto del territorio provinciale definendo, attraverso l'individuazione di ambiti insediativi, gli elementi fondamentali di tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale;
- Fornire gli elementi di conoscenza necessari alla valutazione specifica delle azioni di trasformazione rilevanti alla scala adottata, nonché quelli necessari alla valutazione dei piani comunali;
- Delineare le componenti e le parti di territorio di stabile configurazione, o di lenta modificazione, ed i relativi vincoli direttamente cogenti, di qualunque origine e motivazione (derivandoli anche dalle pianificazioni specialistiche);
- Assumere carattere ordinatore per le attività e le funzioni di competenza provinciale relative al territorio, e carattere operativo solo per specifici interventi di competenza, o comunque promossi dalle amministrazioni provinciali, rilevanti alla scala adottata;
- Fornire indirizzi alla pianificazione di livello comunale ed esplicitare i criteri per il suo coordinamento.

Il Quadro conoscitivo con valenza strutturale (QCS) è composto di 21 elaborati, da una Relazione Generale e da una Relazione sintetica, oltre che da 7 Allegati di approfondimento tematico.

L'obiettivo di formalizzare un inquadramento strutturale da cui far derivare un set di azioni che saranno tradotte nel corso dell'iter approvativo in prescrizioni in indirizzi strategici, è stata assicurata dalla elaborazione di una Carta di inquadramento strutturale, tramite la composizione delle carte "strutturali" di dominio articolate secondo i quattro domini principali delle competenze della Provincia nella fase di pianificazione territoriale:

- il dominio culturale,
- il dominio dei servizi socio-sanitari,
- il dominio ambientale,
- il dominio delle infrastrutture e trasporti.

Ogni carta elaborata è l'esito sintetico dell'imponente mole di dati contenuti nel Sit della Provincia, comprendente un set di circa 80 indicatori specifici, su base comunale o sub-comunale, per la valutazione delle risorse e delle potenzialità e mostra il valore di struttura attraverso l'utilizzo di una metodologia di analisi denominata RHOL (roles, hierarchies, opportunities, liaisons), attraverso cui si sintetizzano le componenti endogene strutturanti (ruoli e gerarchie) e le componenti esogene strategiche (pesi e relazioni), individuando nel contempo aree o settori su cui agire con azioni dirette (ruoli e pesi) e quelle su cui agire con funzioni di coordinamento (gerarchie e relazioni).

Alla fine della fase strutturale sono emersi quattro Obiettivi Strutturali:

1. Valorizzazione e potenziamento dei nodi dell'eccellenza territoriale per l'incremento della competitività territoriale;
2. Attivazione e potenziamento di armature territoriali portatrici di progetti integrati finalizzati al riequilibrio territoriale;
3. Conservazione, valorizzazione e promozione delle componenti strutturali finalizzate all'attivazione produttiva delle vocazioni e delle specializzazioni anche attraverso la formazione di distretti;
4. Potenziamento delle porte e dei corridoi per lo sviluppo dell'accessibilità alle risorse e la mobilità delle persone, beni e servizi.

La redazione del Quadro Propositivo con valenza Strategica (QPS), lo strumento strategico per gli indirizzi e le scelte funzionali, si è basata sulla conoscenza acquisita delle risorse endogene, delle variabili esogene e delle politiche in atto.

Esso, infatti, costituisce il sistema di verifica delle coerenze e delle compatibilità tra gli altri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e quelli di programmazione per lo sviluppo economico e sociale.

L'analisi dei fenomeni economici e sociali, è stata verificata con un'analisi di tipo SWOT che ha permesso l'individuazione degli elementi di forza e di debolezza del contesto territoriale del Palermitano

Il QPS è composto di 13 elaborati, da una Relazione e da una Relazione di sintesi, oltre che da 3 Allegati di approfondimento tematico; definisce gli indirizzi e gli orientamenti strategici, nonché le scelte e le indicazioni funzionali alle azioni concrete di trasformazione e di sviluppo del territorio a scala provinciale, costituendo il sistema di verifica delle coerenze e delle compatibilità tra gli altri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e quelli di programmazione per lo sviluppo economico e sociale.

Il Quadro Propositivo con Valenza Strategica delle scelte del PTP risulta coerentemente articolato per sistemi in maniera tale da evidenziare il complesso delle relazioni di contesto territoriali individuate:

- sistemi naturalistico ambientali
- il sistema integrato dei parchi territoriali e degli ambiti archeologici e naturalistici;
- il sistema agricolo ambientale;
- sistemi territoriali urbanizzati

- il sistema delle attività produttive;
- il sistema delle attrezzature e dei servizi pubblici e degli impianti pubblici e di uso pubblico;
- il sistema residenziale;
- il sistema delle infrastrutture e della mobilità.

Detti sistemi, verificati nella loro caratteristica di aggregazioni funzionali, sono assunti come riferimenti territoriali della struttura del Piano, secondo due livelli gerarchici di lettura del territorio: il primo livello è costituito da macro sistemi territoriali definiti Ambiti Strategici, il secondo subordinato è definito dalle Unità Territoriali Provinciali (U.T.P.).

Lo Schema di Massima del PTP, approvato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n.070/C del 24/06/2010, poiché discende dalla fase strategica della formazione del PTP, è anch'esso strutturato sulla produzione di elaborati quali documenti di indirizzi e accordi di programma per la redazione definitiva del PTP che impegnerà la fase del Piano operativo e ne assume tutte gli interventi alla stregua di previsioni di piano.

Esso si articola secondo gli stessi sistemi territoriali già individuati nel QPS e, partendo proprio da quello sforzo conoscitivo dei dati territoriali che stanno alla base di qualsiasi di programmazione, definisce il dimensionamento e la localizzazione delle reti infrastrutturali riguardanti il "sistema della mobilità" e recepisce l'ultimo "Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2009/11".

Inoltre lo Schema di Massima definisce la verifica di coerenza e integrazione con la pianificazione regionale dei vari settori interessati, con particolare riferimento all'area metropolitana di Palermo (infrastrutture portuali, ferroviarie, dei trasporti in genere). Stabilisce altresì il carattere operativo di talune di queste localizzazioni aventi rilevanza sovracomunale, individuando i corridoi e le connessioni della mobilità regionale riferite al territorio della Provincia anche in termini di occupazione del suolo.

Si riportano di seguito, ritenendole esplicative del percorso metodologico, delle valutazioni ex ante e degli indirizzi strategici che attuerà la fase operativa del PTP, alcuni stralci significativi della "Relazione illustrativa generale del piano e dei criteri adottati per le scelte progettuali" accompagnate dagli stralci degli elaborati di riferimento dello Schema di Massima del PTP.

"Schemi regionali e relazioni di contesto (Figura 4.4)

Lo **Schema di massima** del PTP sviluppa, anche in funzione delle successive fasi di progettazione del **Piano operativo**, i suoi contenuti con una metodologia di coerenza con le impostazioni già sviluppate nella precedente fase del **Quadro propositivo**.

Il principale carattere di contenuto viene identificato nelle *relazioni di contesto* con l'universo esterno ai confini amministrativi della Provincia Regionale di Palermo, con un preciso riferimento agli *schemi regionali* in cui andrà a "mosaicarsi" l'intero Piano Territoriale Provinciale.

Le *relazioni di contesto* sono definite da *azioni di tutela e valorizzazione* per il **sistema naturalistico-ambientale** e da *azioni di riequilibrio e competitività* per il **sistema territoriale urbanizzato**.

Gli *schemi regionali* sono qualificati oltre dagli elementi esterni al territorio provinciale di Palermo, anche da quelli unificanti e unitari per le azioni complessive da condurre in simultanea. Tra questi elementi le relazioni del sistema portuale turistico tirrenico hanno un nodo di grande potenzialità nella *piattaforma portuale unitaria Palermo-Termini Imerese*, la quale – se concepita in una concertazione strategica con quella di Messina-Reggio Calabria e con quella di Catania-Messina-Reggio Calabria – può assumere il ruolo di *dorsale* di convergenza della *piattaforma logistica del corridoio meridiano* e della *piattaforma tirrenico-ionica*.

Considerazioni analoghe vengono sviluppate per la riqualificazione del waterfront territoriale che si rispecchia nell'immediato entroterra nel "*sistema integrato dei parchi tirrenici*".

Le *azioni di tutela e valorizzazione* sviluppano – per il patrimonio naturalistico-ambientale – connessioni multisettoriali di strategie ambientali attraverso adeguati interventi che di seguito saranno elencati, proprio per dare valore di Piano alla struttura relazionale dell'offerta naturalistica nel suo complesso. Gli "oggetti" che compongono questa offerta naturalistica si ritrovano, in prima approssimazione, nel *sistema integrato dei parchi naturali*, ma tuttavia la trama delle componenti forma e costruisce la *rete ecologica provinciale*, di cui si forniscono gli elementi principali.

Tra gli "oggetti" di studio dell'offerta naturalistica viene individuata una *rete di riqualificazione del waterfront territoriale* con l'obiettivo dichiarato del *risanamento ambientale della costa*. I punti o nodi di sostegno di questa rete sono i porti turistici e diportistici segnalati, i quali vengono ripresi dal piano di settore di recente sviluppato dall'Assessorato Regionale del Turismo in vista di un sistema di valorizzazione turistica certamente inusuale e originale, ma che si condivide e si intende rafforzare, i cui percorsi si appoggiano per l'appunto sul porto turistico verso l'interno (verso i parchi, le riserve, i centri storici, i beni isolati, le strutture per l'accoglienza diffuse, le aree archeologiche, ecc.).

Le previsioni infrastrutturali, viarie e di interscambio (Figura 4.5), coincidono con quelle del Programma Triennale delle OO.PP. 2009-2011, poiché lo Schema di Massima del PTP assume tutti gli interventi del Programma alla stregua di previsioni di Piano.

Gli interventi per l'accessibilità e gli interscambi comprendono anche quelli per i porti, i porti pescherecci (potenziamento strutturale finalizzato alla pesca e alla pesca-turismo) ed i porti turistici (potenziamento strutturale e dei servizi alla nautica).

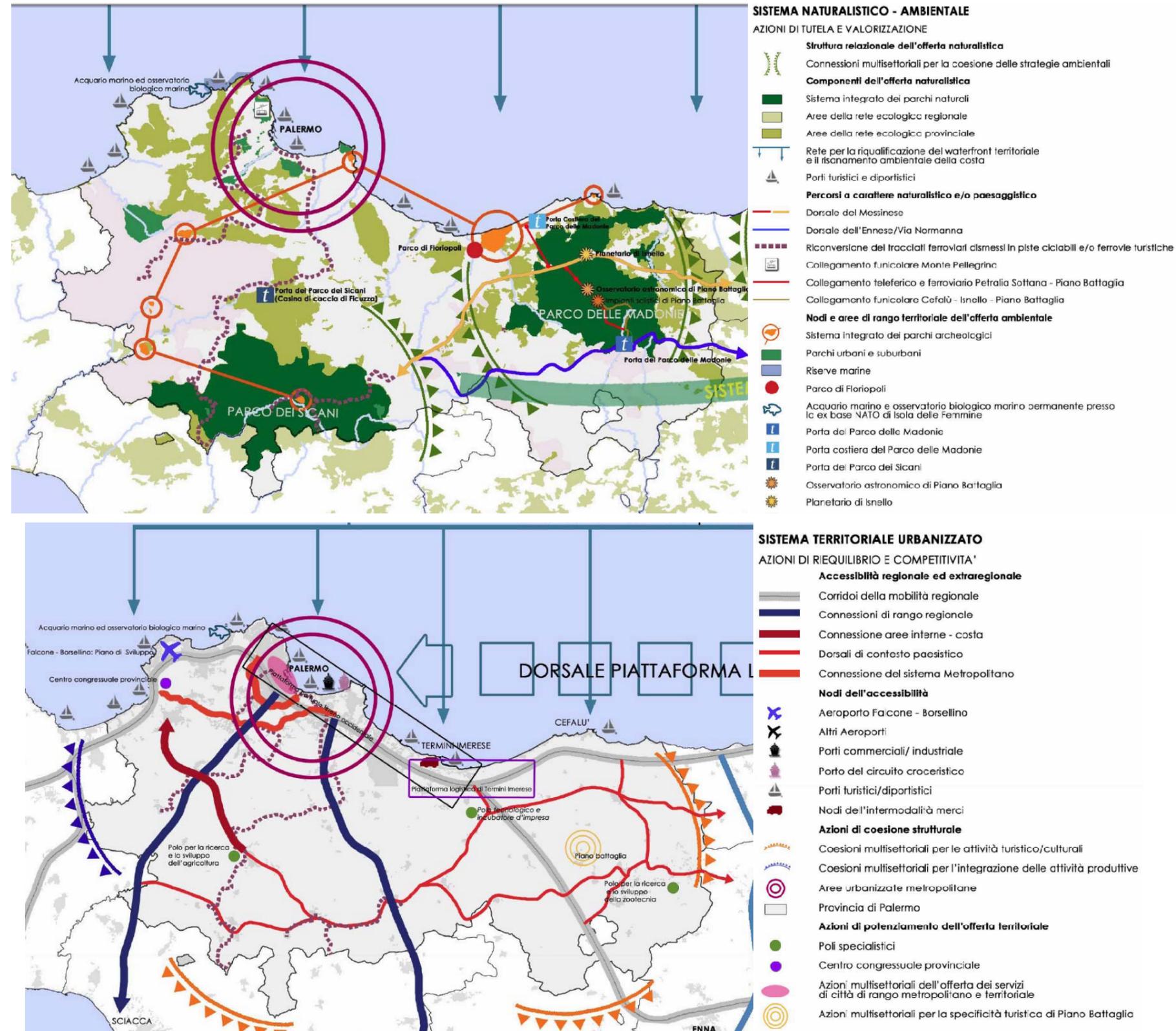
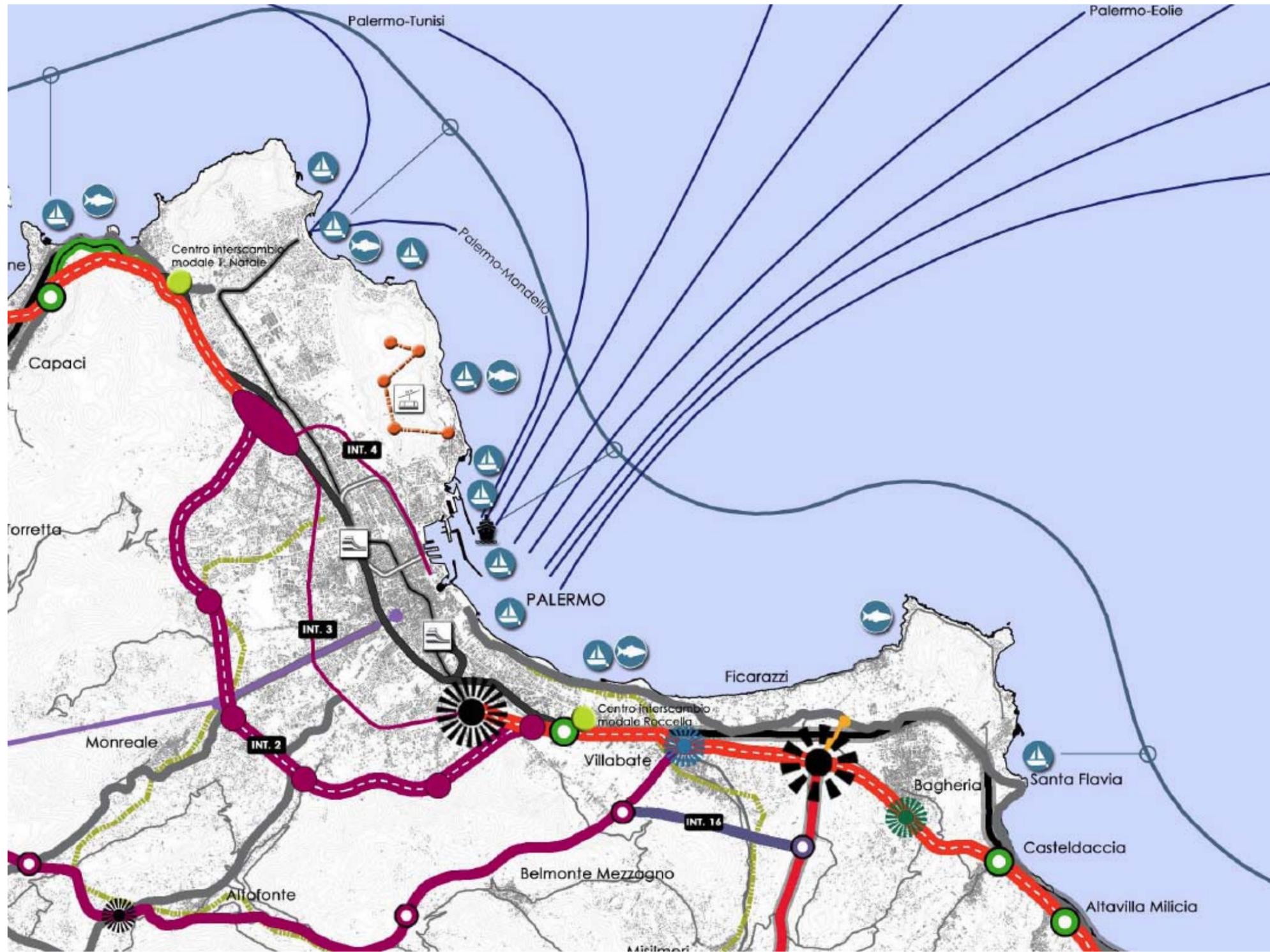


Figura 4.4 – Tav. P1 “Schemi regionali e relazioni di contesto” (Schema di Massima del PTP, Provincia di Palermo, ottobre 2009)



- SISTEMA DELLA MOBILITA'**
- Infrastrutture viarie.....(ANAS - Prov. Regionale- Comune)**
- Terza corsia Autostrada A19 (in progetto)
 - Terza corsia Autostrada A19 (proposta del P.T.P.)
 - Terza corsia Autostrada A29 (in progetto)
 - Tangenziale esterna (in progetto)
 - Svincoli tangenziale esterna
 - Tangenziale interna (in progetto)
 - Svincoli tangenziale interna
 - Potenziamento circonvallazione urbana di Palermo (esistente)
 - Circonvallazione del porto di Palermo (in progetto)
 - Sistema di raccordo Francia - Tommaso Natale (in progetto)
 - Dorsale dell'Inerese (Lercara F. - Cerda; dir. Buontorno. In progetto e/o potenziamento esistente)
 - Dorsale dei Sicani (dallo S.V. Palermo - Sciacca o Lercara F. dir. Vallelunga. In progetto e/o potenziamento esistente)
 - Dorsale del Messinese (Cerda - S.M. Castelverde; dir. Castel di Lucio/Lusa. In progetto e/o potenziamento esistente)
 - Dorsale Madonita (S.S. 286 - Castelbuono - Polizzi Generosa - bivio Petralia. In progetto e/o potenziamento esistente)
 - Dorsale di Valledolmo e dell'Ennese (Alia - Gangi; dir. Sperlinga. In progetto e/o potenziamento esistente)
 - Asse viario Corticelle - Mare (Corleone - Partinico. In progetto e/o potenziamento esistente)
 - Prolungamento asse viario Corleone - Mare (Corleone - Pizzi. In progetto e/o potenziamento esistente)
 - Variante S.V. Palermo - Agrigento (in progetto)
 - Strada intercomunale di collegamento Irosa - Madonnuzza (in progetto)
 - Strada di collegamento Polizzi Generosa - nuovo svincolo autostradale (in progetto e/o potenziamento esistente)
 - Strada di collegamento Cerda - nuovo svincolo autostradale (in progetto e/o potenziamento esistente)
 - Strada di collegamento Tangenziale esterna - S.V. Palermo - Agrigento (in progetto)
 - Variante Corleone - collegamento Valle del Sosio (Corleone - Carlotta Estrella. In progetto e/o potenziamento esistente)
- Nodi della rete viaria.....(ANAS - Prov. Regionale)**
- Nuovo svincolo autostradale Bagheria Ovest e collegamento con la S.S. 113 e la S.P. 87
 - Svincolo autostradale Bagheria esistente: ristudio per funzioni urbane
 - Svincolo autostradale Villabate: ristudio per funzioni urbane
 - Nuovo svincolo autostradale di Polizzi Generosa
 - Nuovo svincolo autostradale di Cerda
 - Svincolo autostradale Montelepre - Zucco: ristudio e potenziamento
 - Svincolo Oreto
 - Svincolo Castronovo S.V. Palermo - Agrigento
 - Svincolo e bretella di Altofonte
- Infrastrutture ferroviarie.....(RFI - Trenitalia)**
- Ristrutturazione ferrovie (proposta del P.T.P.)
 - Ristrutturazione stazioni ferroviarie
 - Raddoppio e nuovo tracciato della tratta Fiumetorto - Castelbuono
 - Passante ferroviario: adeguamento di servizio metropolitano
 - Anello ferroviario
 - Nuova linea Palermo (Piazza Indipendenza) - Monreale - Partinico
 - Potenziamento stazione ferroviaria di Partinico
 - Nuova stazione ferroviaria Zucco-Montelepre
 - Nuova stazione ferroviaria Aeroporto
- Portualità.....(Autorità Portuale - Regione)**
- Porti commerciali
 - Porti pescherecci: potenziamento strutturale finalizzato alla pesca e alla pesca - turismo
 - Porti turistici: potenziamento strutturale e dei servizi alla nautica
- Altre modalità di trasporto.....(Regione - Prov. Regionale - Comune)**
- Metropolitana leggera
 - Collegamento teleferico e ferroviario Petralia Sottana - Piano Battaglia: Porta Interna del Parco delle Madonie
 - Collegamento funicolare Piano Battaglia - Piano Zucchi - Bivio Mongerrati
 - Collegamento funicolare Bivio Mongerrati - Collesano - Campofelice di Roccella: Porta Costiera del Parco delle Madonie
 - Collegamento funicolare Monte Pellegrino
 - Ascensore di collegamento fra centro storico e Rocca di Cefalù
 - Riconversione tracciati ferroviari dismessi in piste ciclabili e/o ferrovie turistiche
 - Centri di interscambio modale
 - Aeroporto Falcone - Borsellino: Piano di sviluppo aeroportuale
 - Navetta del mare
- Infrastrutture della mobilità esistenti**
- Autostrade
 - Svincoli autostradali
 - Strade Provinciali
 - Strade Statali

Figura 4.5 – Tav. P3 “Accessibilità e interscambi” (Schema di Massima del PTP, Provincia di Palermo, ottobre 2009)

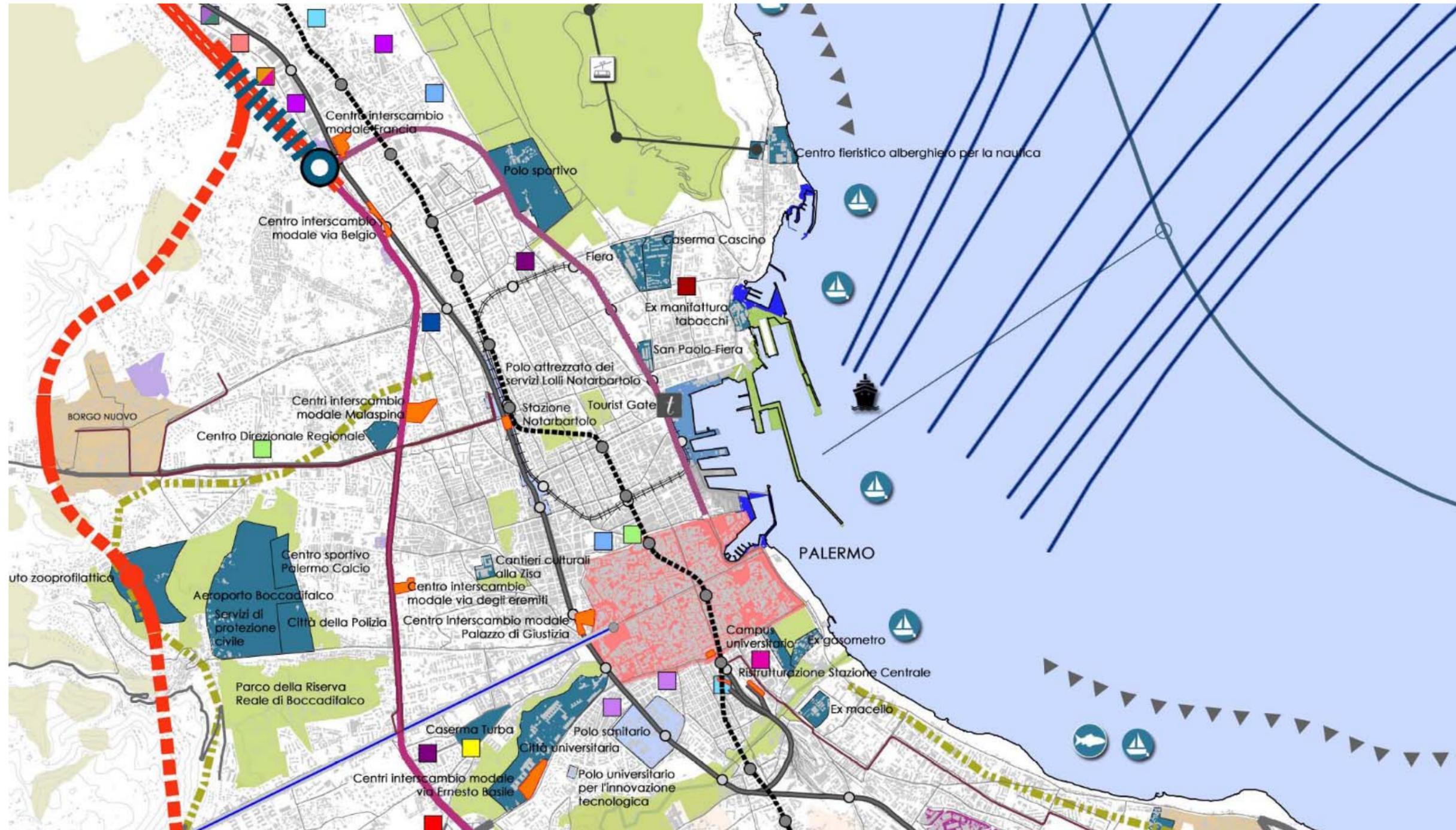


Figura 4.6 – Tav. P5a “Previsioni dello Schema di Massima per il territorio palermitano” (Schema di Massima del PTP, Provincia di Palermo, ottobre 2009)



Figura 4.7 – Legenda della Tav. P5a “Previsioni dello Schema di Massima per il territorio palermitano” (Schema di Massima del PTP, Provincia di Palermo, ottobre 2009)

4.1.3 Piano Regolatore Generale e vincoli

Nel comune di Palermo vige la Variante Generale al PRG approvata con D.Dir. 558 e 124/DRU/02 dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente e presa d'atto del Consiglio Comunale con delibera n. 7/04.

Il PRG (Figura 4.8) classifica tutta l'area del porto come F16 "Aree ferroviarie o portuali", rimandando allo strumento specifico la sua organizzazione funzionale e la conseguente normativa. Solo l'area dell'attuale Foro Italico, della Cala e del Molo Trapezoidale su cui insiste il Castello a Mare è inserita nella Zona A ed è normata dal Piano Particolareggiato del Centro Storico (approvato nel 1993).

Tuttavia, la norma vigente (L. 84/1994) stabilisce che su tali aree ha competenza di pianificazione il PRP.

L'ambito del PRP coincide, infatti, con i confini della Circostrizione Territoriale dell'Autorità Portuale individuati con *decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22 novembre 2005*.

Su tale ambito, 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 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).

I vincoli vigenti nell'ambito del PRP sono individuati nella Figura 4.8.

Il quadro vincolistico

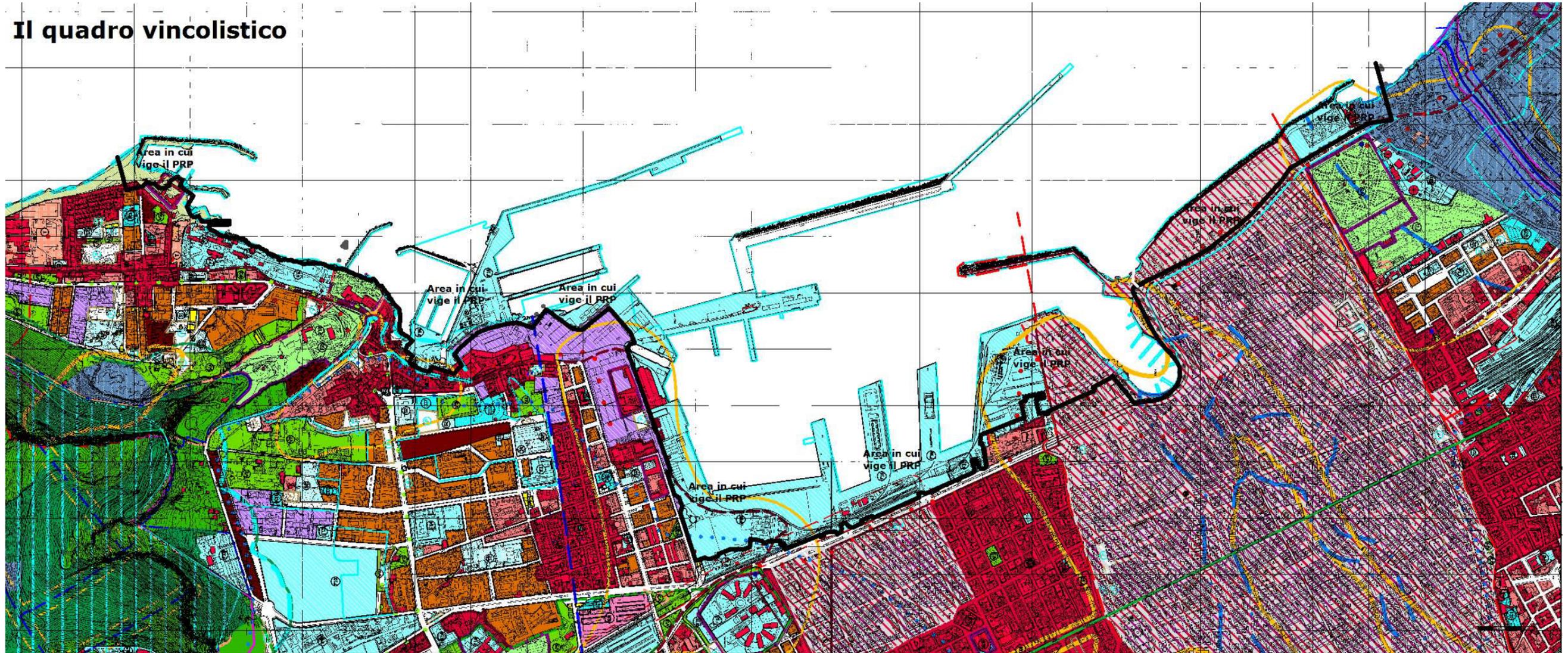
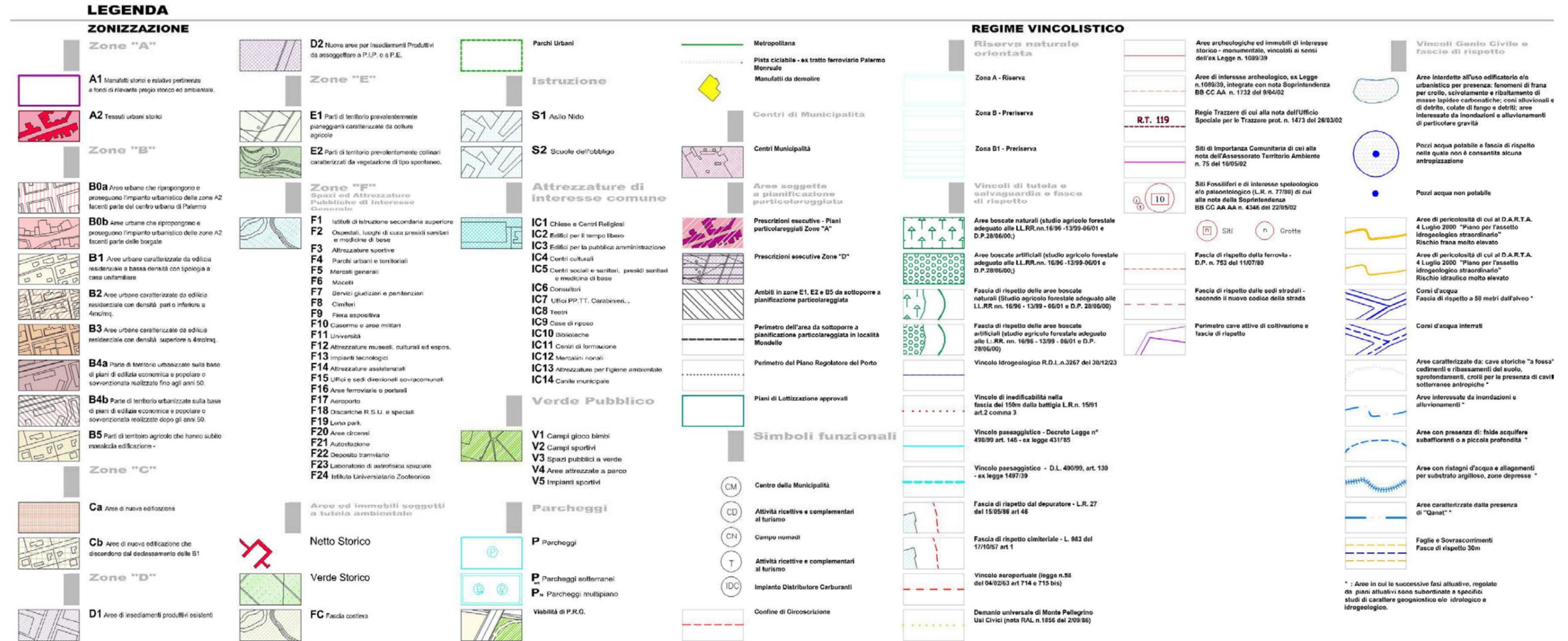


Figura 4.8 – PRG del Comune di Palermo e PPE del Centro Storico (Tav. 10a PRP)



REGIME VINCOLISTICO

Riserva naturale orientata

Zona A - Riserva

Zona B - Preriserva

Zona B1 - Preriserva

Vincoli di tutela e salvaguardia e fasce di rispetto

Aree boscate naturali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR.nn.16/96 -13/99-06/01 e D.P.28/06/00)

Aree boscate artificiali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR.nn. 16/96 -13/99-06/01 e D.P.28/06/00)

Fascia di rispetto delle aree boscate naturali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)

Fascia di rispetto delle aree boscate artificiali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)

Vincolo idrogeologico R.D.L. n.3267 del 30/12/23

Vincolo di inedificabilità nella fascia dei 150m dalla battaglia L.R. n. 15/91 art.2 comma 3

Vincolo paesaggistico - Decreto Legge n° 490/99 art. 145 - ex legge 431/85

Vincolo paesaggistico - D.L. 490/99, art. 139 - ex legge 1497/39

Fascia di rispetto dal depuratore - L.R. 27 del 15/05/86 art 46

Fascia di rispetto cimiteriale - L. 983 del 17/10/87 art 1

Vincolo aeroportuale (legge n.58 del 04/02/83 art 1714 e 1715 bis)

Demanio universale di Monte Pellegrino Usi Civici (nota RAL n.1856 del 2/03/86)

Vincoli Genio Civile e fascia di rispetto

Aree interdette all'uso edificatorio e/o urbanistico per presenza; fenomeni di frana per crollo, scivolamento e ribaltamento di masse lapidee carbonatiche; con alluvionali e di detrito, colate di fango e detriti; aree interessate da inondazioni e alluvionamenti di particolare gravità

Pozzi acqua potabile e fascia di rispetto nella quale non è consentita alcuna antropizzazione

Pozzi acqua non potabile

Aree di pericolosità di cui al D.A.R.T.A. 4 Luglio 2000 "Piano per l'assetto idrogeologico straordinario" Rischio frana molto elevato

Aree di pericolosità di cui al D.A.R.T.A. 4 Luglio 2000 "Piano per l'assetto idrogeologico straordinario" Rischio idraulico molto elevato

Corsi d'acqua Fascia di rispetto a 50 metri dall'alveo *

Corsi d'acqua interrati

Aree caratterizzate da: cave storiche "a fossa" cedimenti e ribassamenti del suolo, sprofondamenti, crolli per la presenza di cavità sotterranee antropiche *

Aree interessate da inondazioni e alluvionamenti *

Aree con presenza di: falde acquifere subaffioranti o a piccola profondità *

Aree con ristagni d'acqua e allagamenti per substrato argilloso, zone depresse *

Aree caratterizzate dalla presenza di "Qanat" *

Faglie e Sovrascorrimenti Fasce di rispetto 30m

* : Aree in cui le successive fasi attuative, regolate da piani attuativi sono subordinate a specifici studi di carattere geognostico e/o idrologico e idrogeologico.

Figura 4.9 – Legenda del PRG del Comune di Palermo

4.2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALE

4.2.1 La pianificazione dei trasporti di livello europeo

La rete transeuropea di trasporto assume un ruolo determinante nel consentire il libero movimento di persone e merci sul territorio dell'Unione Europea.

Sulla rete transeuropea stradale si svolge circa il 40 % del traffico merci pesante mentre sulla rete ferroviaria europea la quota di traffico pesante supera il 50%.

Le linee guida per lo sviluppo delle reti transeuropee definiscono sia i progetti prioritari sia il sostegno finanziario per la realizzazione di grandi progetti che determinano un elevato valore aggiunto all'intera Comunità.

Ai fini della realizzazione delle reti la Commissione Europea ha individuato diverse forme di sostegno finanziario quali "Fondi di Bilancio per le reti TEN-T" (regolamento 2236/95) i Fondi di coesione ed i fondi strutturali (FESR).

Mentre i finanziamenti diretti ai progetti appartenenti alle reti TEN-T sono individuati con fondi di bilancio, la BEI fornisce per la realizzazione delle reti prestiti a particolari condizioni per il servizio del debito.

La rete inoltre rappresenta un punto di riferimento per la legislazione comunitaria finalizzata a promuovere lo sviluppo economico e sociale e la coesione del territorio per i paesi dell'unione.

All'interno della rete vengono identificati i progetti prioritari, che rappresentano una parte dei collegamenti infrastrutturali, il cui obiettivo è quello di consentire lo sviluppo del territorio sotto il profilo finanziario.

Sotto il profilo trasportistico la rete transeuropea comprende le strade, le ferrovie, gli aeroporti, i porti marittimi, le idrovie e i sistemi telematici di gestione del traffico che assolvono le seguenti funzioni:

- Collegare l'intero territorio comunitario;
- Soddisfare il traffico internazionale;
- Migliorare l'accessibilità delle diverse aree economiche e geografiche avvicinando la periferia al centro dell'Europa.

Fanno parte della rete transeuropea di trasporto:

- 75.200 km di strade dei quali più del 30% programmati;
- 78.000 km di ferrovie dei quali più del 30% programmati;
- 330 aeroporti;
- 270 porti marittimi internazionali;
- 210 porti idroviari;
- sistemi telematici di gestione del traffico, informativi per gli utenti e satellitari.

La Sicilia è investita da due piattaforme territoriali strategiche, la Piattaforma Meridiana originata dall'incrocio della terminazione meridionale del Corridoio Transeuropeo 1 (Berlino-Palermo) e dal "Corridoio Meridiano" e da una seconda piattaforma di livello nazionale che investe direttamente il porto di Palermo, denominata "Sicilia Occidentale" la quale rappresenta ad oggi il punto di arrivo, e quindi di snodo e di distribuzione dei flussi, del Corridoio 1.

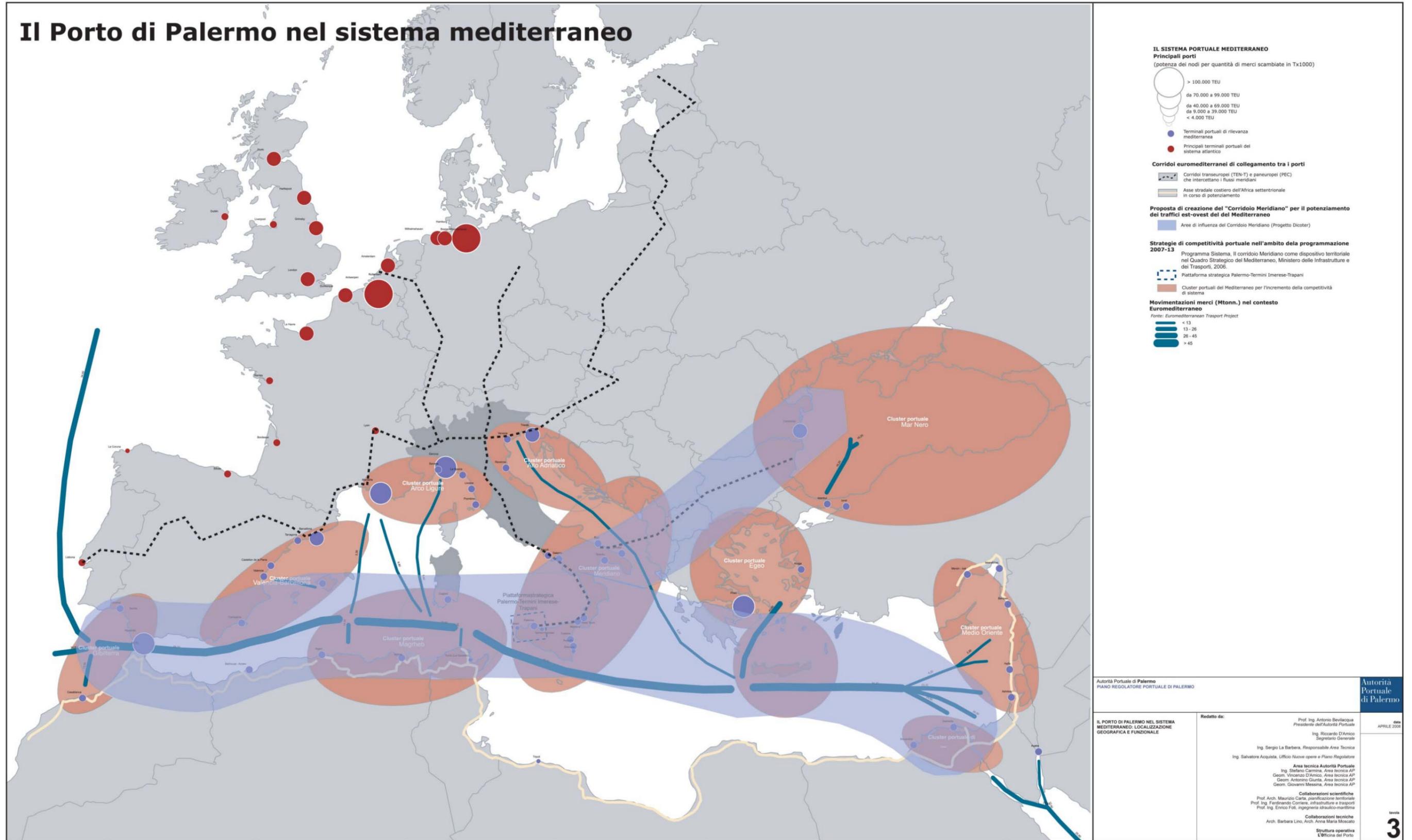


Figura 4.10 – Il porto di Palermo nel sistema mediterraneo del Corridoio Meridiano e dei cluster portuali (Tav. 3 PRP)

4.2.2 Il Piano Generale dei Trasporti ⁽⁶⁾ (P.G.T.)

In sintonia con gli orientamenti della Unione Europea ⁽⁷⁾, il Piano Generale dei Trasporti mette in assoluta evidenza, tra gli indirizzi strategici fondamentali della politica dei trasporti, il rilancio del trasporto nazionale di cabotaggio mediante la piena attuazione dei progetti delle “autostrade del mare” ed interventi di sviluppo del cabotaggio internazionale e dello “*short sea shipping*”.

Le condizioni per lo sviluppo del cabotaggio ed il riequilibrio, a favore del mare, tra le diverse modalità di trasporto, sono individuate nel cambiamento della logica di sistema (mediante il passaggio dal “traghetamento” su navi miste per passeggeri e merci ad un servizio dedicato alle sole merci con navi RoRo “tutto merci” o *multipurpose* e terminali attrezzati e localizzati in modo da limitare l’impatto del traffico di rotabili in aree già congestionate), nonché nella concertazione tra i principali attori in gioco (operatori privati, Amministrazioni pubbliche ed Enti locali), che faccia emergere i vantaggi del cabotaggio anche in termini occupazionali.

Per quanto riguarda i porti, le azioni strategiche prioritarie comprendono l’attivazione di sistemi portuali tra loro integrati e di una rete efficiente di terminali di cabotaggio, nonché la estensione dell’offerta di servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità degli scali.

Il P.G.T. non prevede la realizzazione di nuovi porti ed assegna grande importanza al completamento della infrastrutturazione dei porti esistenti, alla specializzazione dei porti ed al loro collegamento con il territorio.

I porti siciliani inseriti nello SNIT attuale (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, cioè l’insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale) sono:

- Palermo
- Messina
- Catania

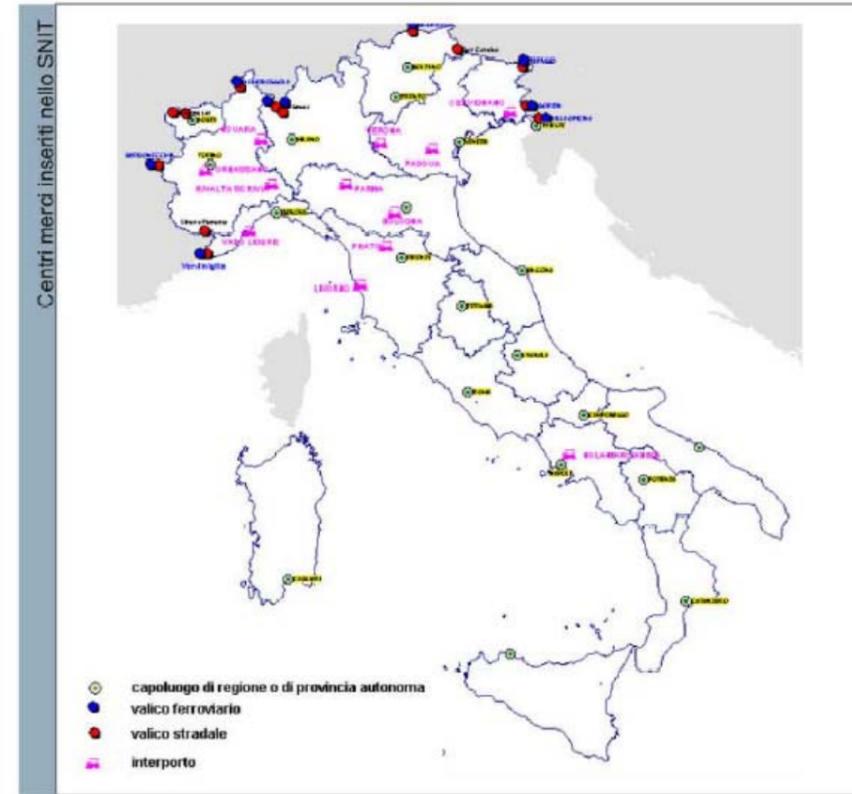
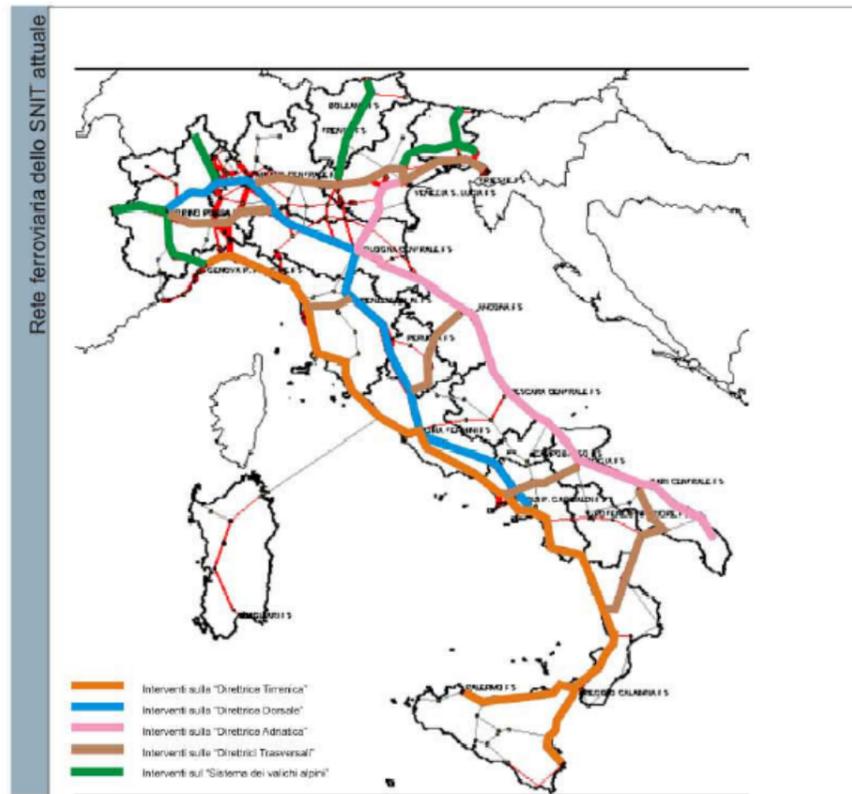
I porti capolinea della rete dei servizi di cabotaggio considerati dal P.G.T. in Sicilia sono:

- Palermo/Termini Imerese
- Catania
- Trapani.

⁽⁶⁾ “Piano Generale dei Trasporti e della Logistica” (gennaio 2001)

⁽⁷⁾ “Libro bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” (Commissione delle Comunità Europee)

Interventi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)



4.2.3 Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità

Lo strumento costituisce il raccordo essenziale tra i livelli di pianificazione sovragionali (nazionali e comunitari) e quelli infraregionali (provinciali, di area metropolitana, comunali) nonché il riferimento vincolante per i diversi soggetti (enti, autorità, società, etc.) con compiti di costruzione e gestione di infrastrutture e servizi di trasporto.

Il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità è costituito dal Piano Direttore, documento di inquadramento generale che contiene obiettivi, indirizzi e strategie generali, e dai Piani Attuativi definiti "Piani di settore".

I "Piani Attuativi del Trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo" sono stati approvati dalla Giunta regionale di Governo con delibera n. 367 del 11 novembre 2004.

In essi, gli obiettivi strategici individuati per quanto riguarda il sistema portuale tendono al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio per accrescere il trasporto intermodale, soprattutto in riferimento al trasporto di cabotaggio.

Le direttrici più significative per la Sicilia sono:

- nel mare Tirreno, collegamenti con la Liguria, la Toscana, il Lazio e la Campania;
- nel versante adriatico, il collegamento con Veneto/Emilia Romagna.

Gli interventi prioritari si riferiscono a porti regionali di 2^a categoria e classi 2^a e 3^a ed ai porti delle isole minori.

I criteri di selezione degli interventi fanno riferimento:

- alla capacità di incidere sulla funzionalità dell'infrastruttura;
- al miglioramento della sicurezza;
- al grado di integrazione delle opere con altri interventi del sistema;
- ai tempi di realizzazione dell'opera.

Il "Piano Attuativo del trasporto marittimo" attribuisce al sistema del trasporto marittimo il ruolo di elemento trainante verso l'affermazione dell'isola come Agorà del Mediterraneo. A tal fine il Piano riconosce quattro sistemi portuali di valenza extraregionale che, in un'ottica di cooperazione e specializzazione, dovranno razionalizzare e potenziare l'attuale offerta di trasporto.

Tale ripartizione in sistemi è funzionale alla razionalizzazione dei collegamenti esterni della Sicilia e implica la realizzazione di aree a forte coordinamento interno basato sulla specializzazione, seppur non esclusiva, di ciascun porto, mai in competizione ma in cooperazione con gli altri macrosistemi regionali.

Ogni sistema realizzerà le proprie potenzialità attraverso una rete intermodale di nodi a servizio del trasporto merci e collegamenti stradali e ferroviari efficienti, al fine di garantire:

- l'interconnessione dei quattro sistemi portuali;
- la connessione dei sistemi portuali con i bacini interni di provenienza e destinazione delle merci;
- la massimizzazione delle potenzialità di carico e di integrazione con i sistemi extraregionali.

I porti appartenenti ai quattro sistemi individuati saranno caratterizzati ciascuno da un alto grado di specializzazione rispetto ai due parametri principali della tipologia di traffico e delle rotte, al fine di raggiungere una complementarietà di sistema finalizzata a migliorare e potenziare l'offerta. In questo modo, ogni sistema portuale sarà più competitivo rispetto ai traffici nazionali ed internazionali.

Uno dei quattro sistemi individuati è il “Sistema portuale tirrenico: Palermo - Termini Imerese”.

Il sistema è caratterizzato da due polarità, sovrapposte alla configurazione territoriale dell'area: i porti di Palermo e Termini Imerese, appartenenti all'area metropolitana di Palermo.

Il Piano prevede la specializzazione del porto di Termini sul trasporto combinato strada-mare (modalità Ro-Ro), per le rotte tirreniche. Le stesse rotte saranno operate per il traffico convenzionale, che rimarrà ripartito sui due porti. Il porto di Palermo assumerà la gran parte dei traffici containerizzati in transito o in arrivo/partenza dalla Sicilia nord orientale e la specializzazione per il traffico passeggeri e crocieristico.

Fanno parte del sistema portuale tirrenico i seguenti nodi intermodali:

- autoporto dell'area ASI di Palermo (localizzato a Tremonzelli), che si relazionerà prevalentemente con i due porti Ro-Ro di Trapani e Termini Imerese;
- interporto di Termini Imerese (Fiumetorto), a sistema con i tre scali ferroviari merci palermitani: Palermo Notarbartolo, Palermo Brancaccio e Palermo Sampolo;
- aeroporto di Palermo (area cargo).

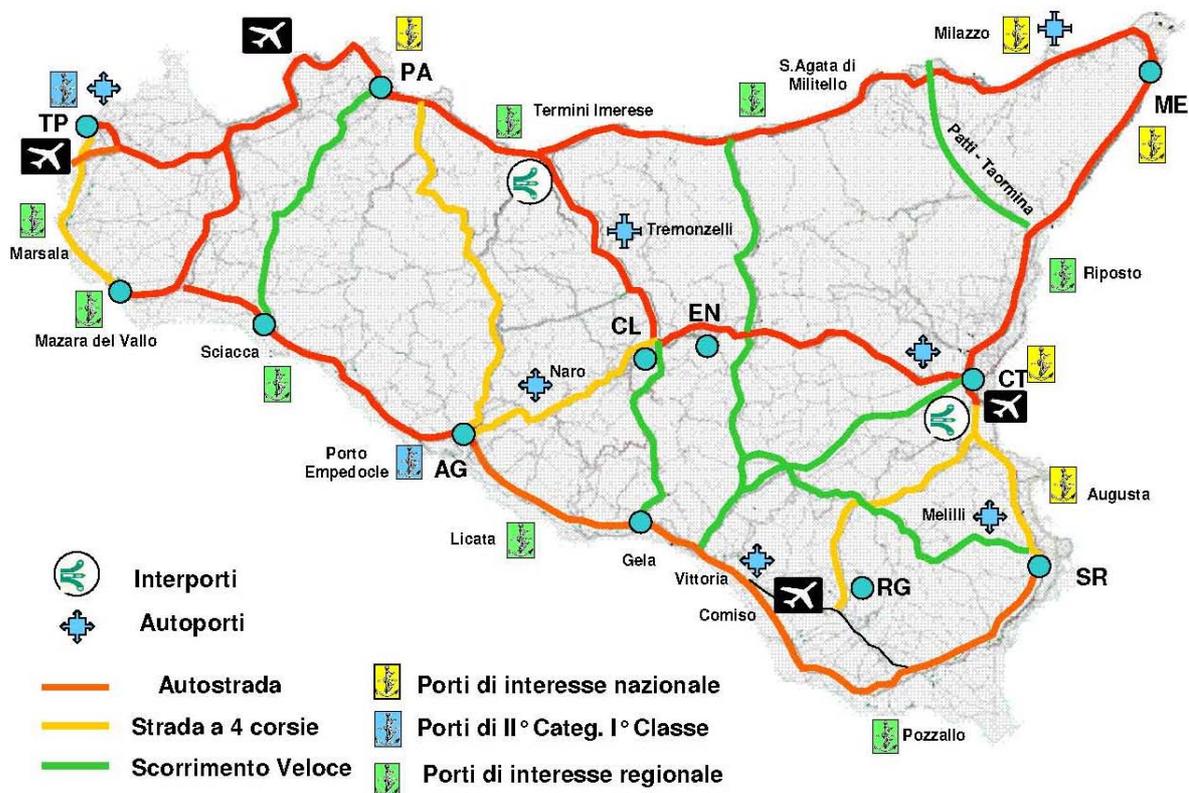


Figura 4.11 – Viabilità e Nodi secondo il PRT

L'impostazione proposta dal Piano è complementare al processo di riorganizzazione in materia di controllo e gestione delle Autorità Portuali, delineata nel documento “Proposta di riassetto strategico del settore portuale italiano nella nuova logica infrastrutturale e logistica europea” (Tavolo delle regioni e Province Autonome, febbraio 2004). Il disegno infrastrutturale e di relazioni proposto dal Piano deve infatti essere sostenuto, per attuarsi nei tempi e nei modi previsti, da una forte spinta “amministrativa” che vada nella stessa direzione.

I porti di Palermo e Termini Imerese fanno parte della stessa circoscrizione territoriale, gestita dall'Autorità Portuale di Palermo, giusto Decreto del Ministero dei Trasporti del 23/07/2007 che ne ha esteso la giurisdizione.

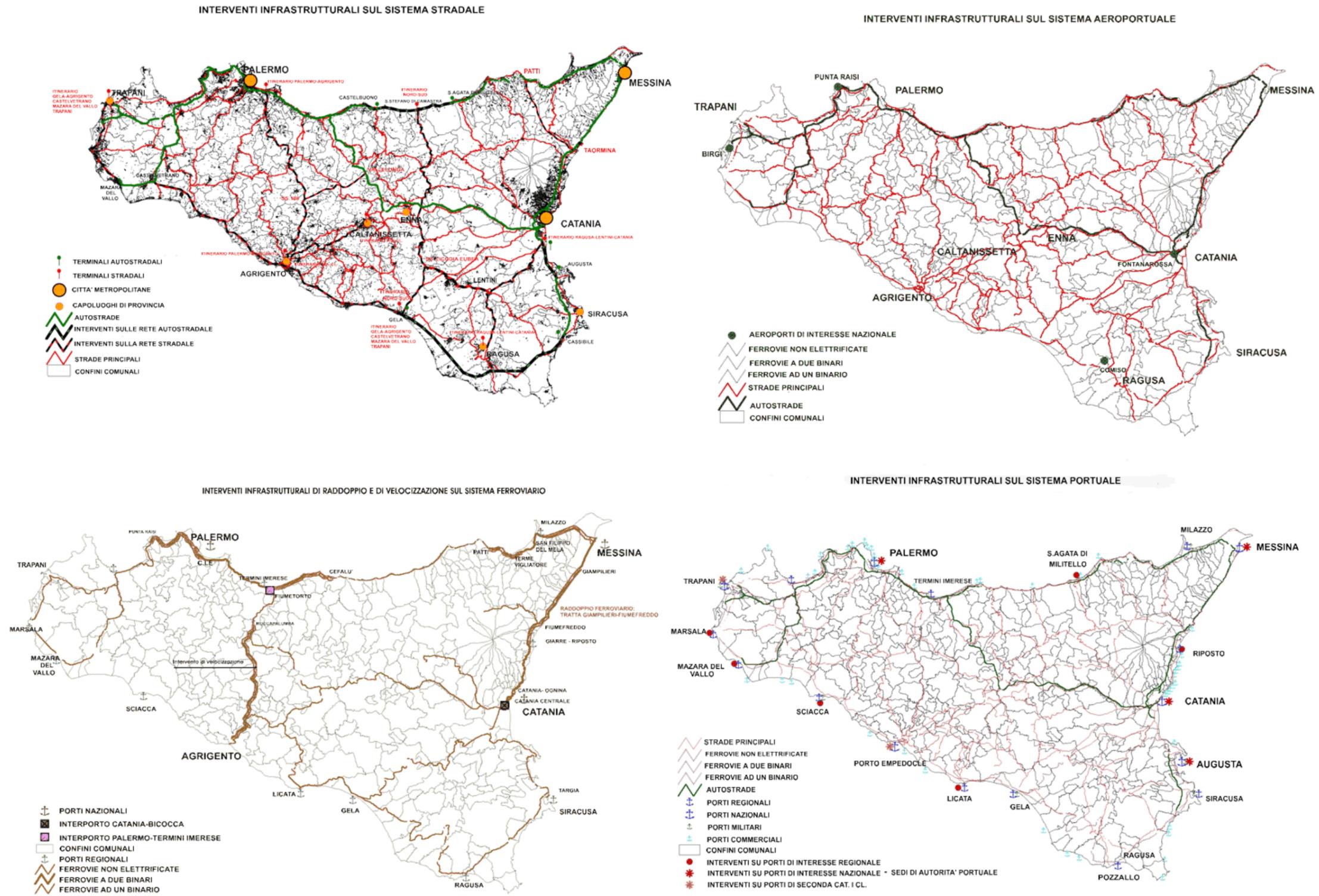


Figura 4.12 – Interventi previsti nel Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità

4.2.4 Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia

In analogia a quanto accaduto per alcune regioni d'Italia (Toscana, Liguria, Lazio, et. al., p.es.), la Regione Sicilia ha emanato, per tramite dell'Assessorato del Turismo delle Comunicazioni e dei Trasporti, un apposito decreto del 16/11/2001 denominato "approvazione del piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia", aggiornato successivamente il 17/06/2002 ed il 04/09/2002.

Il documento rispondeva alla necessità di dotarsi di un atto pianificatorio ai fini della possibilità di spesa delle risorse comunitarie previste dalla misura 4.4.3 del Piano Operativo Regionale 2000/2006.

In tale piano veniva condotta la ricognizione delle infrastrutture esistenti potenzialmente idonee alla nautica da diporto. Venivano inoltre individuati alcuni interventi di spesa prioritari, già coerenti con le previsioni comunitarie, e venivano individuati quattro tipi di attività necessarie su precise localizzazioni per una piena funzionalità della rete portuale regionale:

- adozione di varianti di Piani Regolatori del Porto per consentire la destinazione turistica in alcuni porti;
- completamento delle opere di difesa portuale per alcuni specchi acquei parzialmente protetti;
- redazione di studi di fattibilità;
- nuovi PRP per alcune situazioni specifiche.

Considerato il verificarsi di una crescente domanda di nuovi posti barca in diverse località siciliane e quindi dell'avvenuta dotazione da parte di diversi comuni di piani regolatori portuali, il Dipartimento Turismo, Sport e Spettacolo ha ritenuto di dover procedere all'aggiornamento dello studio di settore della portualità turistica, posto alla base del Piano approvato con il sopramenzionato D.A. n°37 del 16/11/2001, per una conseguente riprogrammazione degli interventi.

È stato quindi approvato con D.A. n°69 del 26/05/2006 il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia", che fornisce azioni e modalità di esecuzione per lo sviluppo del sistema siciliano della portualità turistica.

Il documento presenta dei cospicui elementi di novità rispetto al precedente, soprattutto sotto gli aspetti delle esigenze di pianificazione e progettazione ai fini della sostenibilità e compatibilità degli interventi.

Il piano fornisce una serie di indicazioni progettuali che occorre vengano rispettate. Lo scopo del Piano è che si realizzi una infrastruttura portuale di "qualità", che contempili tre livelli di "ricerca della qualità":

- Qualità del rapporto con l'ecosistema esistente, ancorché antropizzato;
- Qualità della progettazione dell'intervento;
- Qualità gestionale e dell'offerta dei servizi.

I primi due livelli, strettamente interconnessi, sono appannaggio di una progettazione che soddisfi i requisiti di funzionalità, di qualità e di sostenibilità ambientale. Tali requisiti sono stati trattati nel Cap. 8. del Piano al quale si fa interamente riferimento.

Dal punto di vista operativo vengono estrapolati alcuni parametri da utilizzarsi dagli organismi ed uffici preposti alla valutazione dei progetti delle infrastrutture portuali.

I parametri sotto elencati sono quelli derivati dai criteri di valutazione del Premio Jack Nichol assegnato annualmente dalla Recreational Navigation Commission dell'International Navigation Association - PIANC:

Parametri di funzionalità:

- Facilità di accesso e adeguamento della dimensione dei canali
- Efficiente protezione contro venti/onde/correnti
- Varietà delle dimensioni delle ancore
- Accesso per i disabili
- Stabilità dei moli
- Servizi al diportista: energia elettrica, acqua, etc
- Bagni e docce
- Carburante
- Buon sistema di alaggio e varo
- Parcheggio auto
- Servizio ristorazione
- Disponibilità di yacht club
- Disponibilità di pulizia e riparazione
- Disponibilità di sistemi di sicurezza

Parametri di impatto estetico:

- Impatto visivo e sito naturale
- Qualità delle costruzioni, moli, banchine, etc
- Qualità degli abbellimenti del luogo
- Qualità dell'illuminazione

Parametri di Sostenibilità ambientale:

- Uso di materiali ecologici
- Disponibilità di un programma ambientale
- Disponibilità di riciclaggio degli sprechi
- Disponibilità dell'eliminazione delle acque di scarico
- Uso di fonti di energia alternative
- Sistema di mitigazione degli impatti ambientali
- Mantenimento della qualità dell'acqua

Ad una progettazione di qualità convergono alcune attenzioni sulle emissioni di materiali inquinanti. In tal senso l'infrastruttura portuale deve tendere a divenire "sorgente non inquinante" quindi:

- all'interno del porto turistico dovrà farsi uso di vetture a trazione elettrica (electric car) al fine di ridurre le emissioni in atmosfera e migliorare le condizioni di fruibilità;
- è imprescindibile l'uso di impianti per l'aspirazione delle acque di scarico di bordo e di sentina (pump out) ed il successivo allontanamento ad impianto di trattamento, correttamente dimensionato;
- è imprescindibile la disponibilità di punti di raccolta e di un corretto ciclo di gestione dei rifiuti solidi.

Al fine di un produttivo confronto il Piano suggerisce la consultazione delle "Raccomandazioni per la Progettazione dei Porti Turistici" – PIANC, Sez. Italiana, 2002.

Inoltre il Piano impone:

Le tabelle illustrano, attraverso una serie di indicatori e parametri, le caratteristiche che essi dovranno offrire come porti turistici.

Gli indicatori, che danno informazioni precise ed oggettive sulla infrastruttura portuale, ed i parametri turistico-ricettivi connotativi della vocazione territoriale dell'infrastruttura sono deducibili dalle condizioni attuali o da quelle che si evidenziano dall'esame degli strumenti di programmazione, o ancora dovranno mettersi in essere all'atto della gestione del porto turistico.

Palermo Arenella (porto)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	4÷6
	Posti barca	N°	50÷200
	Lunghezza massima del natante	m	10÷20
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	
	Officine	N°	4
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	5
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
4 ^a famiglia	Sport	N°	0
	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	2
PRP: approvato Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3. Capo Gallo, 4. Area marina protetta Capo Gallo – Isola delle Femmine Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc... Siti archeologici: Piazza della Vittoria			

Palermo Acquisanta (porto)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	>6
	Posti barca	N°	300÷500
	Lunghezza massima del natante	m	> 40
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	25
	Officine	N°	4
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	5
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
4 ^a famiglia	Sport	N°	0
	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	2
PRP: approvato Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3. Capo Gallo, 4. Area marina protetta Capo Gallo – Isola delle Femmine Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc... Siti archeologici: Piazza della Vittoria			

Palermo – Cala (darsena)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	>6
	Posti barca	N°	200÷300
	Lunghezza massima del natante	m	30÷40
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	
	Officine	N°	3
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	10
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	> 4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
	Sport	N°	
4 ^a famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	3
PRP: approvato Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc... Siti archeologici: Piazza della Vittoria			

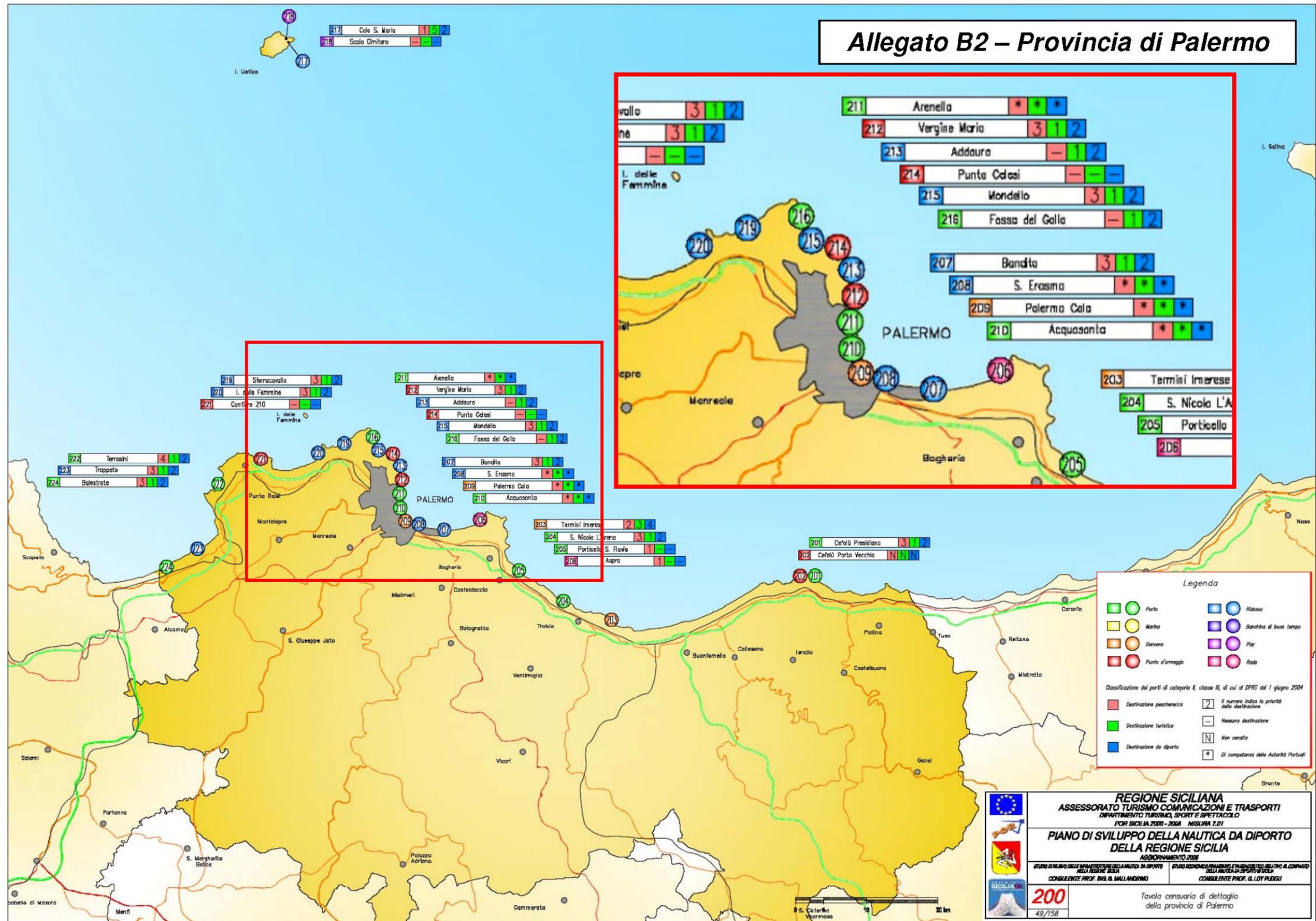
Sant'Erasmo (porto)

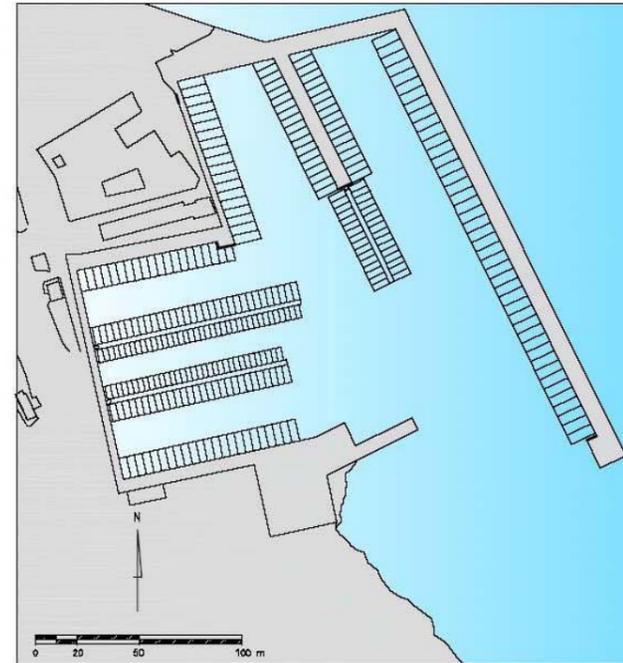
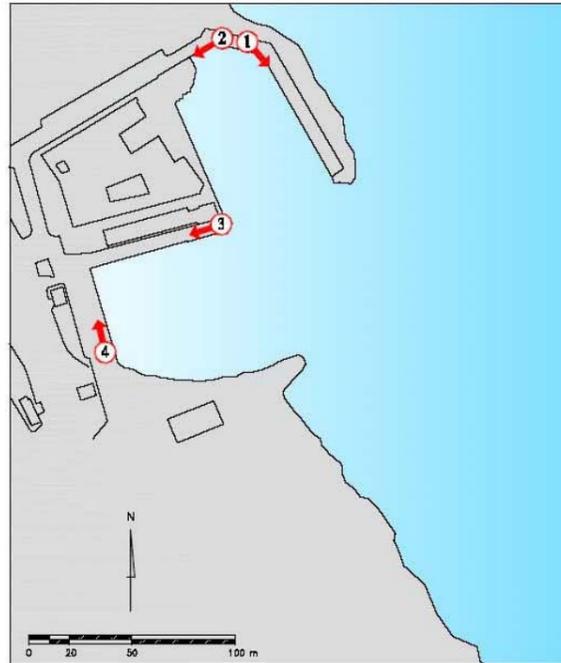
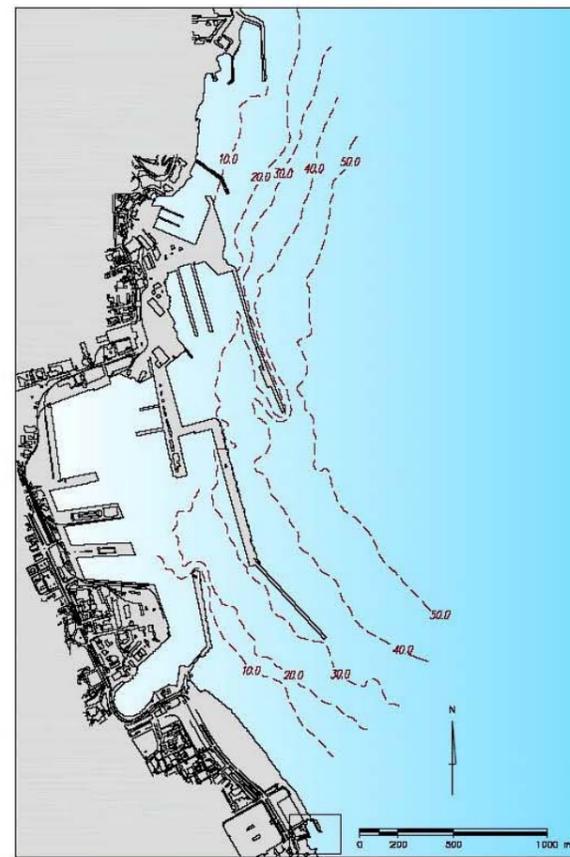
INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	2÷4
	Posti barca	N°	200÷300
	Lunghezza massima del natante	m	10÷20
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	75
	Officine	N°	1
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	10
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	> 4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
	Sport	N°	0
4 ^a famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	2
PRP: approvato Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc... Siti archeologici: Piazza della Vittoria			

Tuttavia, va precisato che tutti i requisiti derivanti dal soddisfacimento dei parametri suddetti sono condizioni necessarie ma non sufficienti perché un porto turistico possa definirsi a valenza extraregionale.

Perché l'appartenenza a tale qualifica venga ottenuta occorre che il porto turistico possa offrire, in aggiunta a quelli sopra detti, anche ulteriori requisiti, primo fra tutti essere interconnesso con gli altri porti della rete.

Nelle pagine seguenti sono riportate le tavole del Piano Strategico relative ai porti turistici del sistema palermitano.





Per la planimetria d'insieme di P.R.P. vedi tavola n° 209

Previsione di Piano Regolatore Portuale



SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO	
AUTONOMIA PUBBLICA	SERVIZI AL NAVIGANTE
Autorità marittima Water crane	Alloggio senza servizi Vigilanza antincendio facoltà
Servizio medico Medical service	Alloggio per il transito Visitor's berth
Ufficio informazioni Information	Banca per immagini satellitari Satellite mooring
Ufficio postale Post office	Caricatore Cranes
Riservato rifiuti Rubber disposal	Officina meccanica Mechanical workshop
VHF VHF	Officina elettrica Electrical workshop
Telefono e Fax Telephone and Fax	Lavanderia Laundrette
Servizi igienici Public toilet	Banca Bank, exchange office
Guardia di quartiere Guardian - ship	Accesso per la nautica Recreation
Aeroporto Airport	Bombarda Boiler gas
Traghetto Ro-ro for tender / ferry	Negozio Shops
Farmacia autobus Bus stop	Ambulatorio o Ospedale Doctor, Hospital
Stazione ferroviaria Railway station	Farmacia Chemist
Rimesaggio barche Parking for boats	Bar Bar
Rivolo Cafe	Ristorante Restaurant
Gas Cante	Alimentari Provisions
Tavolo - M Table - M	Camping Camping site
Presso l'ancha Water tap	Albergo Hotel
Catturimento Fuel station	Club nautico Yacht club, sailing club
Presso elettrica Electricity	Ghiaccio Ice
Anticendio Fire - pump	Parcheggio auto Public car park
Orme gittati Mooring	Rimesaggio camion Caravan site

COLLOCAZIONE DEL SERVIZIO IN PORTO COLLOCAZIONE DEL SERVIZIO NELLE VICINANZE DEL PORTO ASSENZA DEL SERVIZIO

INDICATORI DENOTATIVI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	2+4
	Posti barca	n°	500-300
	Lunghezza massima del natante	m	10-20
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	75
	Officine	n°	1

PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO-RICETTIVI			
3 ^a famiglia	Strutture ricettive	n°	40-50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km	10
	Archeologia	Km	1
	Monumenti	n°	>10
	Musei	n°	>4
4 ^a famiglia	Attività (eventi, manifestazioni)	n°	0
	Sport	n°	0
	Autostrada	Km	<10
	Aeroporto	Km	10-30
4 ^a famiglia	Sanità (presidi ospedalieri)	Km	2

Emergenze	
Parco naturalistico	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorta, 3. Capo Gallo, 4. Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine".
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pittè; Complesso Monumentale dell'Olivella; Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas; ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria.

Scheda informativa dello stato attuale	
Posizione	38°06',76 N, 13°22',76 E Comune di Palermo
Profilo	Il porticciolo è costituito da un piccolo molo di sopraffutto parzialmente banchinato.
Geometria	Superficie specchio liquido: 4.000 m ² Superficie a terra: 1.250 m ² Sviluppo banchine: 50 m Sviluppo dighe foranee: 100 m Sviluppo pontili: - m Quota banchina: 1,60 m Profondità media: 2,50 m
Avvertenze	Modesto ridosso per marosi da Tramontana e Maestrale; è inaccessibile con mare dal II quadrante; bassi fondali.

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
POR SICILIA 2000-2008 MISURA 7.01

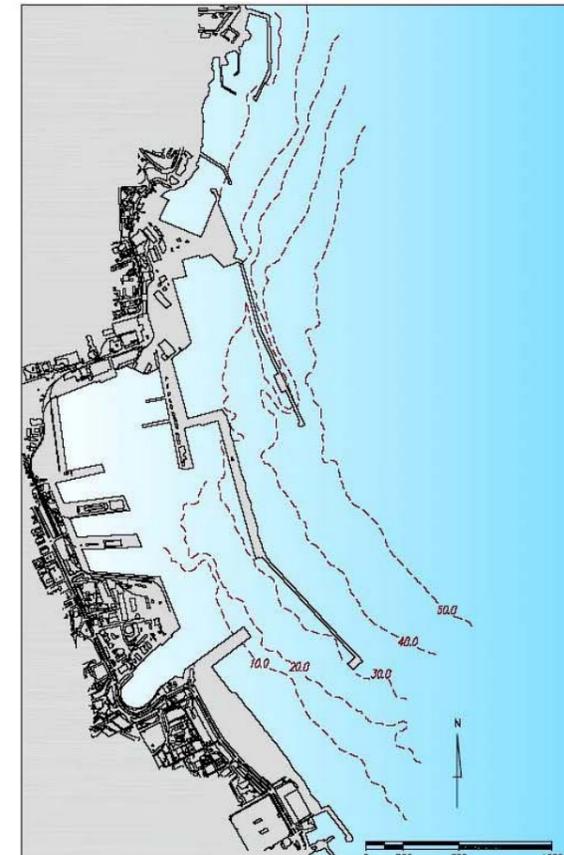
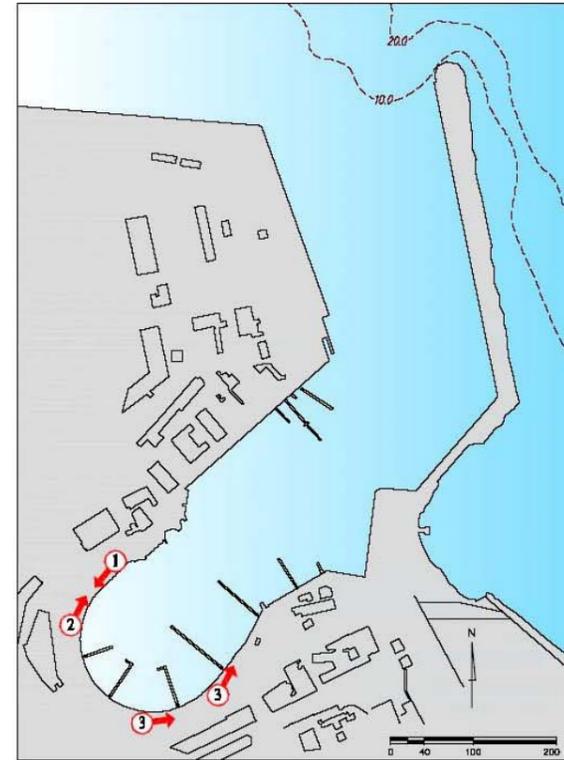
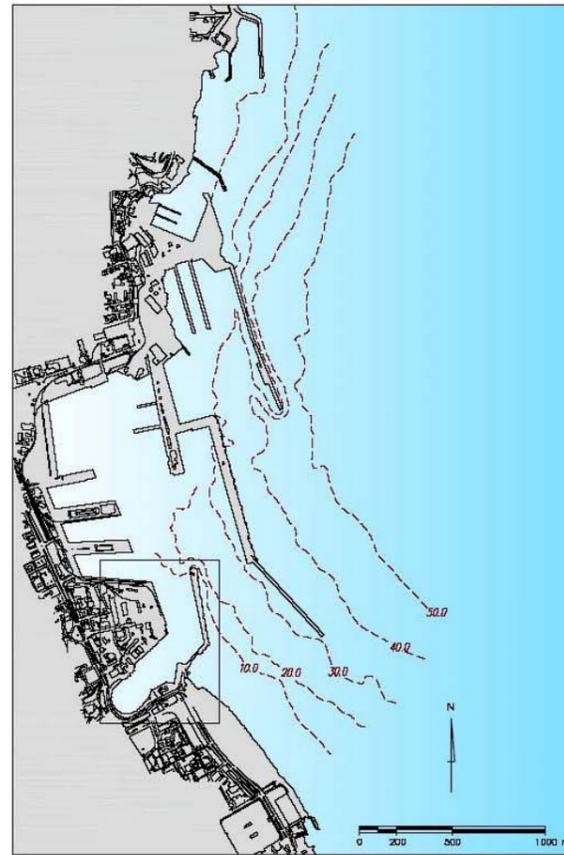
PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
AGGIORNAMENTO 2020

STUDIO DI FIDELITÀ DELLA PROGETTAZIONE DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
CONSULENTE PROF. ING. G. M. LAMARINO

STUDIO ECONOMICO-FINANZIARIO E FISCALISTICO DEL PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
CONSULENTE PROF. G. LOY PUGGIO

208
57/158

Palermo - S. Erasmo



SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO		
ASSISTENZA NAUTICA	ASSISTENZA AEREA	ASSISTENZA MARITTIMA
Assistenza marittima (Water police)	Assistenza per servizi (Vaccini senza licenze)	Assistenza per il trasporto (Visitors' berth)
Servizio medico (Medical service)	Assistenza per il trasporto (Visitors' berth)	Bica per ormeggio occasionale (Visitors' mooring)
Ufficio informazioni (Information office)	Cartiere (Licenziari)	Officina meccanica (Mechanical workshop)
Ufficio postale / cassetta (Post office / letter box)	Officina elettrica (Electrical workshop)	Lavanderia (Laundry)
Rivolo rifiuti (Rubbish disposal)	Barca (Bank, exchange office)	Accessori per le nautiche (Recreational equipment)
VHF (VHF)	Accessori per le nautiche (Recreational equipment)	Borrone (Boiler gas)
Telefono e Fax (Telephone and Fax)	Barca (Bank, exchange office)	Hangar (Shops)
Servizi igienici (Public toilets)	Quartier generale (Guard - ship)	Ambulatorio o Ospedale (Doctor, Hospital)
Quartier generale (Guard - ship)	Aeroporto (Airport)	Farmacia (Chemist)
Traghetto (Reserva for tender / ferry)	Fermata autobus (Bus stop)	Bar (Bar)
Traghetto (Reserva for tender / ferry)	Stazione ferroviaria (Railway station)	Ristorante (Restaurant)
Fermata autobus (Bus stop)	Rimesaggio barche (Parking for boats)	Alimentari (Provision)
Stazione ferroviaria (Railway station)	Rivolo (Shower)	Camping (Camping site)
Rimesaggio barche (Parking for boats)	Orti (Orchard)	Albergo (Hotel)
Rivolo (Shower)	Trasferimento (Transfer - lift)	Club nautico (Yacht club, sailing club)
Orti (Orchard)	Trasferimento (Transfer - lift)	Ornato (Ice)
Trasferimento (Transfer - lift)	Presso d'acqua (Water tap)	Parcheggio auto (Public car park)
Presso d'acqua (Water tap)	Carburante (Fuel station)	Rimesaggio camion (Car van site)
Carburante (Fuel station)	Presso elettrica (Electricity)	
Presso elettrica (Electricity)	Antincendio (Fire - pump)	
Antincendio (Fire - pump)	Ormezzatori (Mower)	
Ormezzatori (Mower)		

Previsione di Piano Regolatore Portuale

INDICATORI DENOTATIVI		
1 ^a famiglia	Fondali	m >6
	Posti barca	n° 200-300
	Lunghezza massima del natante	m 30-40
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	% -
	Officine	n° 3

PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO-RICETTIVI		
	Strutture ricettive	n° 40-50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km 10
3 ^a famiglia	Archeologia	Km 1
	Monumenti	n° >10
	Musei	n° >4
	Attività (eventi, manifestazioni)	n° 0
	Sport	n° >4
4 ^a famiglia	Autostrada	Km <10
	Aeroporto	Km 10-30
	Sanità (presidi ospedalieri)	Km 3

Emergenze	
Patrimoni naturalistici	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3. Capo Gallo, 4. Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine".
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pittè; Complesso Monumentale dell'Olivella; Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas; ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria.

Scheda informativa dello stato attuale	
Posizione	38°07'22 N; 13°22'09 E Comune di Palermo
Profilo	Ampia area riservata al diporto, si trova all'interno del porto di Palermo, nella zona meridionale della zona commerciale, questa è costituita da una lunga banchina curvilinea, protetta da una diga e due bracci banchinati internamente, al suo interno vi sono numerosi pontili galleggianti in concessione a privati; offre assistenza in banchina ed è dotato di tutti i servizi.
Geometria	Superficie specchio liquido: 75.000 m ² Superficie a terra: 25.000 m ² Sviluppo banchine: 700 m Sviluppo dighe foranee: - m Sviluppo pontili: 450 m Quota banchina: 1,20 m Profondità media: 7,00 m
Avvertenze	Buona protezione sempre.

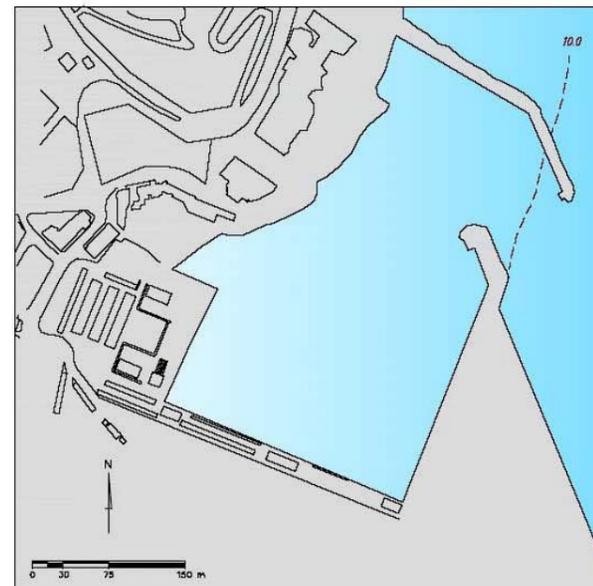
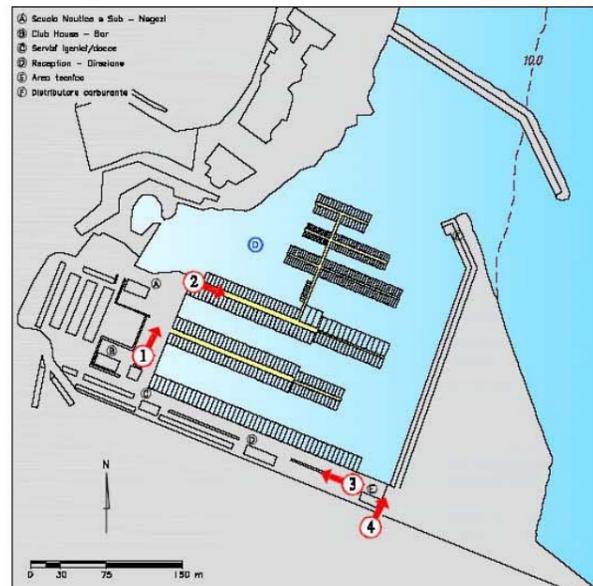
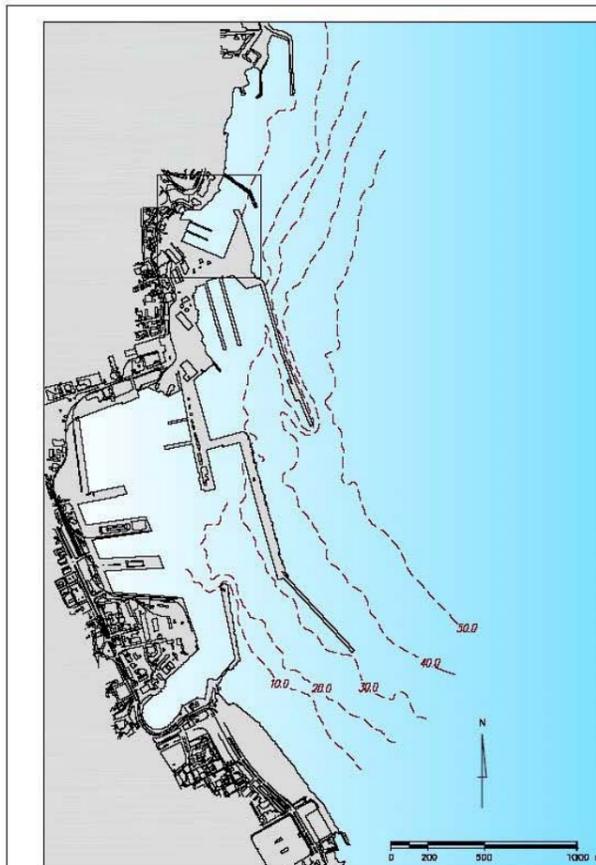
REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
POR SICILIA 2000 - 2006 MISURA 7.01
PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
AGGIORNAMENTO 2008

STUDIO DI BASE DELLA INFRASTRUTTURA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
CONSULENTE PROF. ING. G. MALLANDRINO

STUDIO ECONOMICO, FINANZIARIO E PREVISIONALE DEL COMPLETO SVILUPPO DELLA INFRASTRUTTURA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
CONSULENTE PROF. G. LOY PIZZOLI

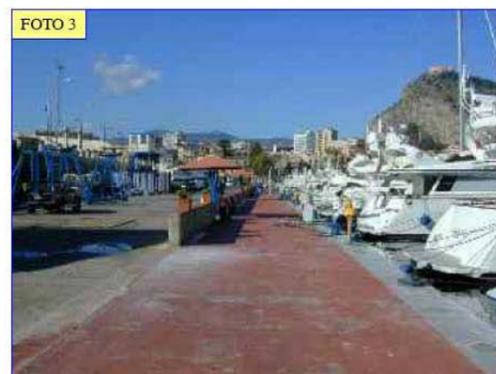
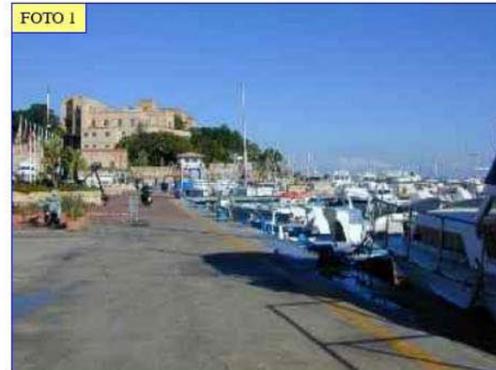
209
58/158

Palermo - Cala



Per la planimetria d'insieme di P.R.P. vedi tavola n° 209

Previsione di Piano Regolatore Portuale



SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO

PRESENZA DEL SERVIZIO	SERVIZIO	COLOCAZIONE DEL SERVIZIO
✓	Autorità marittima Water police	IN PORTO
✓	Servizio mensa Mensa service	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Ufficio informazioni Informations	IN PORTO
✓	Ufficio postale / casetta Post office / letter box	IN PORTO
✓	Retro elmi Rubbish disposal	IN PORTO
✓	VHIF VHIF	IN PORTO
✓	Telefono e Fax Telephone and Fax	IN PORTO
✓	Servizi igienici Public toilets	IN PORTO
✓	Quarantena Quarantine - ship	IN PORTO
✓	Aerogelco Airport	IN PORTO
✓	Traghetto Reserved for tender / ferry	IN PORTO
✓	Fermata autobus Bus stop	IN PORTO
✓	Stazione ferroviaria Railway station	IN PORTO
✓	Rimesaggio barche Parking for boats	IN PORTO
✓	Rivolo Shower	IN PORTO
✓	Cina Clinic	IN PORTO
✓	Travel - in Travel - in	IN PORTO
✓	Pressa acqua Water tap	IN PORTO
✓	Calatrante Fuel station	IN PORTO
✓	Pressa elettrica Electricity	IN PORTO
✓	Antiriscaldamento Air - pump	IN PORTO
✓	Omneggiatori Motor	IN PORTO
✓	Ancoreggi senza servizi Vaci per senza servizi	IN PORTO
✓	Ancoreggi per il transito Visitors mooring	IN PORTO
✓	Bica per ormeggio occasionale Visitor mooring	IN PORTO
✓	Cantier Boatyard	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Officina meccanica Mechanical workshop	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Officina elettrica Electrical workshop	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Lavanderia Laundrette	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Banca Bank, exchange office	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Accesso per la nautica Recreational	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Bombone Nitrogas	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Negozio Shop	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Ambulatorio o Ospedale Doctor, Hospital	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Farmacia Chemist	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Bar Bar	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Ristorante Restaurant	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Alimentari Provision	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Camping Camping site	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Albergo Hotel	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Club nautico Yacht club, sailing club	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Oncologia Oncology	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Parcheggio auto Public car park	NELE VICINANZE DEL PORTO
✓	Rimesaggio camion Caravan site	NELE VICINANZE DEL PORTO

1ª famiglia	INDICATORE	VALORE
Fondali	m	>6
Posti barca	n°	300+500
Lunghezza massima del natante	m	>40
2ª famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	% 25
Officine	n°	4

3ª famiglia	INDICATORE	VALORE
Strutture ricettive	n°	40+50
Ambiente (parchi, riserve)	Km	5
4ª famiglia	Monumenti	n° >10
Musei	n°	>4
Attività (eventi, manifestazioni)	n°	0
Sport	n°	0
5ª famiglia	Autostrada	Km <10
Aeroporto	Km	10+30
Sanità (presidi ospedalieri)	Km	2

Parco naturalistico	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3. Capo Gallo, 4. Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine".
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pittè; Complesso Monumentale dell'Olivella; Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria.

Posizione	38°08' 62" N; 13°22' 37" E Comune di Palermo
Profilo	Importante porto turistico, è protetto a N da una diga di sovrappiù e ad E da una diga di sottopiù; al suo interno sono presenti pontili fissi e galleggianti; offre assistenza in banchina ed è dotato di tutti i servizi.
Geometria	Superficie specchio liquido: 90.000 m ² Superficie a terra: 35.000 m ² Sviluppo banchine: 600 m Sviluppo dighe foranee: 500 m Sviluppo pontili: 680 m Quota banchina: 1,30 m Profondità media: 6,00 m
Avvertenze	Buona protezione per azioni provenienti dal III e IV quadrante; il Grecale è di traversaria; secche con fondali minimi di 2m.

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
POR SICILIA 2000 - 2006 MISURA 7.01

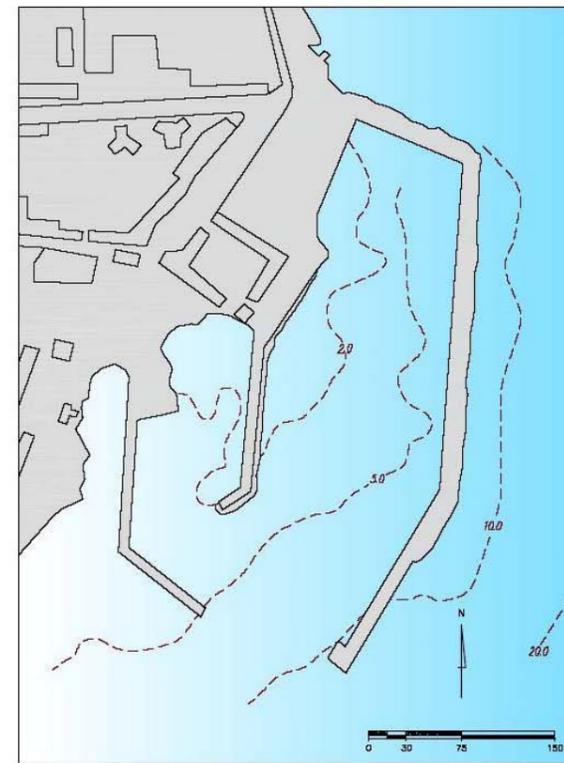
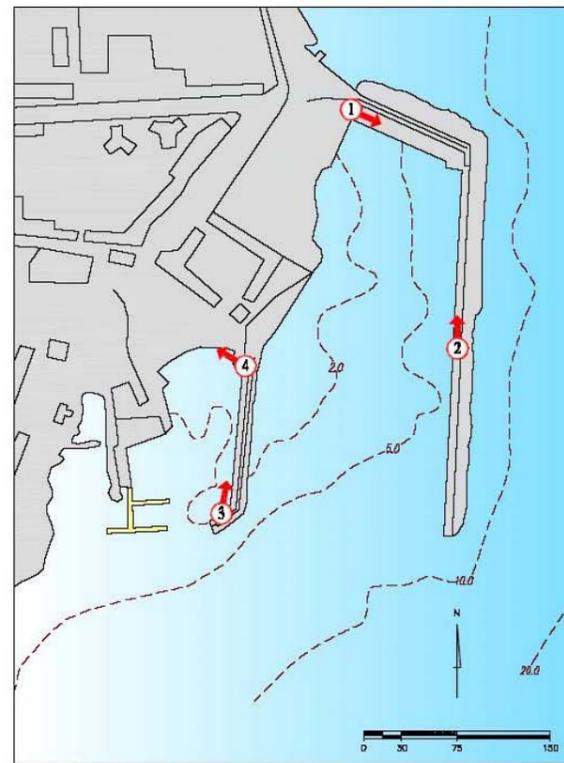
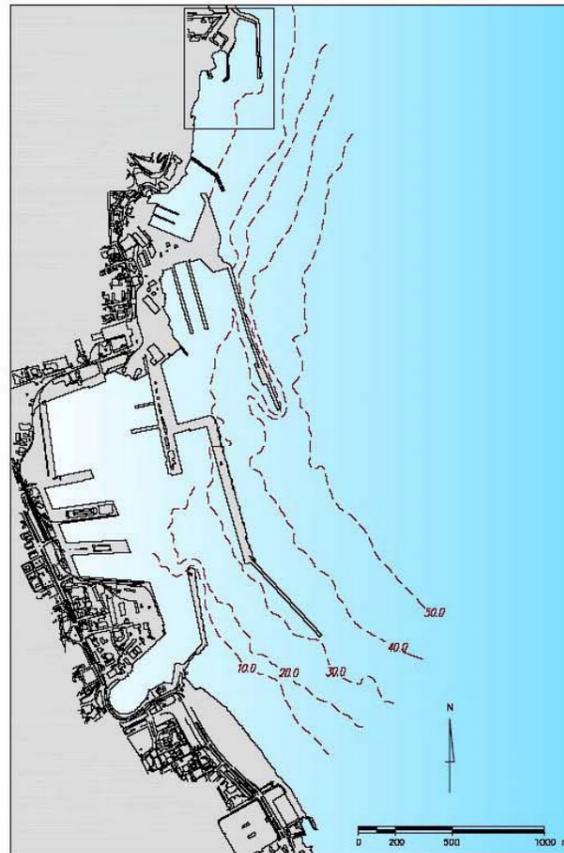
PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
ACQUORRIMENTO 2006

STUDIO DI INGEGNERIA DELLA NAUTICA DA DIPORTO
ACQUORRIMENTO 2006
CONSULENTE PROF. ING. G. MALLAMURDO

STUDIO ECONOMICO FINANZIARIO E MARKETING PER IL COMPARTO DEL TURISMO DI SPETTACOLO
ACQUORRIMENTO 2006
CONSULENTE PROF. G. LOY PUDDU

210
59/158

Palermo - Acquisanto



Per la planimetria d'insieme di P.R.P. vedi tavola n° 209

Previsione di Piano Regolatore Portuale



SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO		
STRUTTURE PORTUALI	SERVIZI GENERALI	SERVIZI SPECIALIZZATI
<ul style="list-style-type: none"> Autorità marittima Water police Servizio meteo Weather service Ufficio informazioni Information Ufficio postale / casella Post office / letter box Rivista libri Bookshop VHF VHF Telefono e Fax Telephone and Fax Servizi igienici Public toilet Guardia costiera Coast guard Aeroporto Airport Traghetti Res ferries / ferry Fermata autobus Bus stop Stazione ferroviaria Railway station Rimessaggio barche Parking for boats Rivolo Slidway Orti Crane Travetti Travellers Presso d'acqua Water tap Calorente Fuel station Presso elettrica Electricity Anticendio Fire - pump Omologatori Mooring 	<ul style="list-style-type: none"> ANCORAGGI SENZA SERVIZI Yacht berth without facilities ANCORAGGIO PER IL TRANSITO Yacht berthing AREA PER ANCORAGGIO OCCASIONALE Yacht mooring CANTIERI Boatyard OFFICINA MECCANICA Mechanical workshop OFFICINA ELETTRICA Electrical workshop LAVABATERIA Laundrette BANCA Bank, exchange office ACCANCI PER LA NAUTICA Boat mooring BOMBONE Bunker gas REGISTRO Registry AMBULATORIO O OSPEDALE Doctor, Hospital FARMACIA Pharmacy BAR Bar RISTORANTE Restaurant ALIMENTI Provisions CAMPING Camping site ALBERGO Hotel CLUB NAUTICO Yacht club, sailing club GHIACCIAIO Ice PARCHeggio AUTO Public car park RIMESSAGGIO CARAVAN Caravan site 	<ul style="list-style-type: none"> COLLOCAZIONE DEL SERVIZIO IN PORTO COLLOCAZIONE DEL SERVIZIO NELLE VICINANZE DEL PORTO ASSENZA DEL SERVIZIO

INDICATORI DENOTATIVI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	4-6
	Posti barca	n°	50-200
	Lunghezza massima del natante	m	10-20
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto \ posti barca	%	-
	Officine	n°	4

PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a famiglia	Strutture ricettive	n°	40-50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km	5
	Archeologia	Km	1
	Monumenti	n°	>10
	Musei	n°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	n°	0
	Sport	n°	0
4 ^a famiglia	Autostrada	Km	<10
	Aeroporto	Km	10-30
	Sanità (presidi ospedalieri)	Km	2

Emergenze	
Parco naturalistico	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorta, 3. Capo Gallo, 4. Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine".
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pirri; Complesso Monumentale dell'Olivella; Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria.

Scheda informativa dello stato attuale	
Posizione	38°08' 91 N; 13°22' 52 E Comune di Palermo
Profilo	Il porto è costituito da due bacini: a levante il bacino nuovo, protetto ad E da una diga di sopraffutto e ad W dal molo di sottoffutto; e il bacino vecchio, separato dal bacino nuovo dal precipitato molo; è dotato di tutti i servizi di supporto ed assistenza.
Geometria	Superficie specchio liquido: 50.000 m ² Superficie a terra: 27.000 m ² Sviluppo banchine: 400 m Sviluppo dighe foranee: 400 m Sviluppo pontili: 70 m Quota banchina: 1,50 m Profondità media: 2,00 m
Avvertenze	Protezione modesta per azioni da Maestrale; basi fondali; pescaggio massimo consentito pari a 2m.

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
PER SICILIA 2000 - 2006 MISURA 7.01

PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
AGGIORNAMENTO 2004

STUDIO DI RELIEVO DELLA NATURALITÀ E DELLA NAUTICA DA DIPORTO
CONSULENTE PROF. ING. G. MALLAMARINO

STUDIO ECONOMICO FINANZIARIO E PROGETTO PRELIMINARE AL COMPITO DELLA NAUTICA DA DIPORTO
CONSULENTE PROF. G. LOY PUGOLU

211
60/158

Palermo - Arenella

4.2.5 Piano Regolatore vigente del Porto di Palermo

Il vigente Piano Regolatore del Porto di Palermo è stato approvato con voto n°234 del 12/03/1964; sono state redatte successive varianti di cui l'ultima approvata con D.M. n°3307 del 05/02/1988.

Nella Tavola 15 del Nuovo PRP (Figura 4.14) sono illustrati gli interventi già realizzati che erano previsti da tale piano e dalle successive varianti:

- porto dell'Acquasanta, opera di colmata per impianti e canali di deflusso del Passo di Rigano e del collettore fognario Notarbartolo – Molo;
- prolungamento della diga di sopraflutto del porto industriale;
- bacino da 150.000 tpi (voto n. 192 del 30.07.2003 – opera in fase di progettazione);
- prolungamento della diga foranea;
- avanzamento del molo trapezoidale ed approfondimento a -15.00 m dei fondali antistanti.

Sono inoltre indicati gli adeguamenti tecnico funzionali approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sia realizzati che da realizzare:

- accosti lungo la banchina Francesco Crispi (voto n. 278 del 05.07.2000 – opere realizzate);
- cassa di colmata nel porto industriale (voto n. 192 del 30.07.2003 – in fase di esecuzione);
- modifica al pontile S. Lucia (voto n. 192 del 30.07.2003 – opera in fase di progettazione esecutiva);
- accosto tra la banchina Quattro Venti e la banchina Puntone (voto n. 307 del 16.01.2006 – già eseguito);
- porto turistico di S. Erasmo (voto n. 231 del 13.12.2007 – opera appaltata con progetto e V.I.A. già approvata);

Lo stato di attuazione delle opere previste nell'ambito del PRP vigente ha evidenziato la necessità di un immediato adeguamento non solo per renderlo coerente con gli incrementi di domanda trasportistica, ma anche per rafforzarne il ruolo di aree funzionali e produttive efficienti e efficacemente integrate ai rispettivi contesti territoriali ed urbani.

4.2.6 Piano Regolatore vigente del Porto dell'Arenella

Il porto dell'Arenella è stato introdotto nel territorio soggetto alle competenze dell'Autorità Portuale di Palermo con Decreto Ministeriale del 6 aprile 1994.

In tale porto, pertanto, è vigente uno specifico Piano Regolatore Portuale, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n°529 del 11/09/1974.

La destinazione prevista era per attività peschereccia e piccolo cabotaggio.

Le opere ivi previste non sono state completate: allo stato attuale mancano un tratto dell'opera foranea di sopraflutto ed il molo di sottoflutto (Figura 4.15).

4.2.7 Piano Regolatore vigente del Porto di Termini Imerese

Il Piano Regolatore del Porto di Termini Imerese (Figura 4.16 e Figura 4.17) è stato adottato definitivamente in data 24.03.2003, con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 44, ed è stato approvato dalla Regione con Decreto Dirigenziale dell'A.R.T.A., n.367 del 5 aprile 2004.



Figura 4.14 – PRP vigente e stato di attuazione (Tav. 15 PRP)

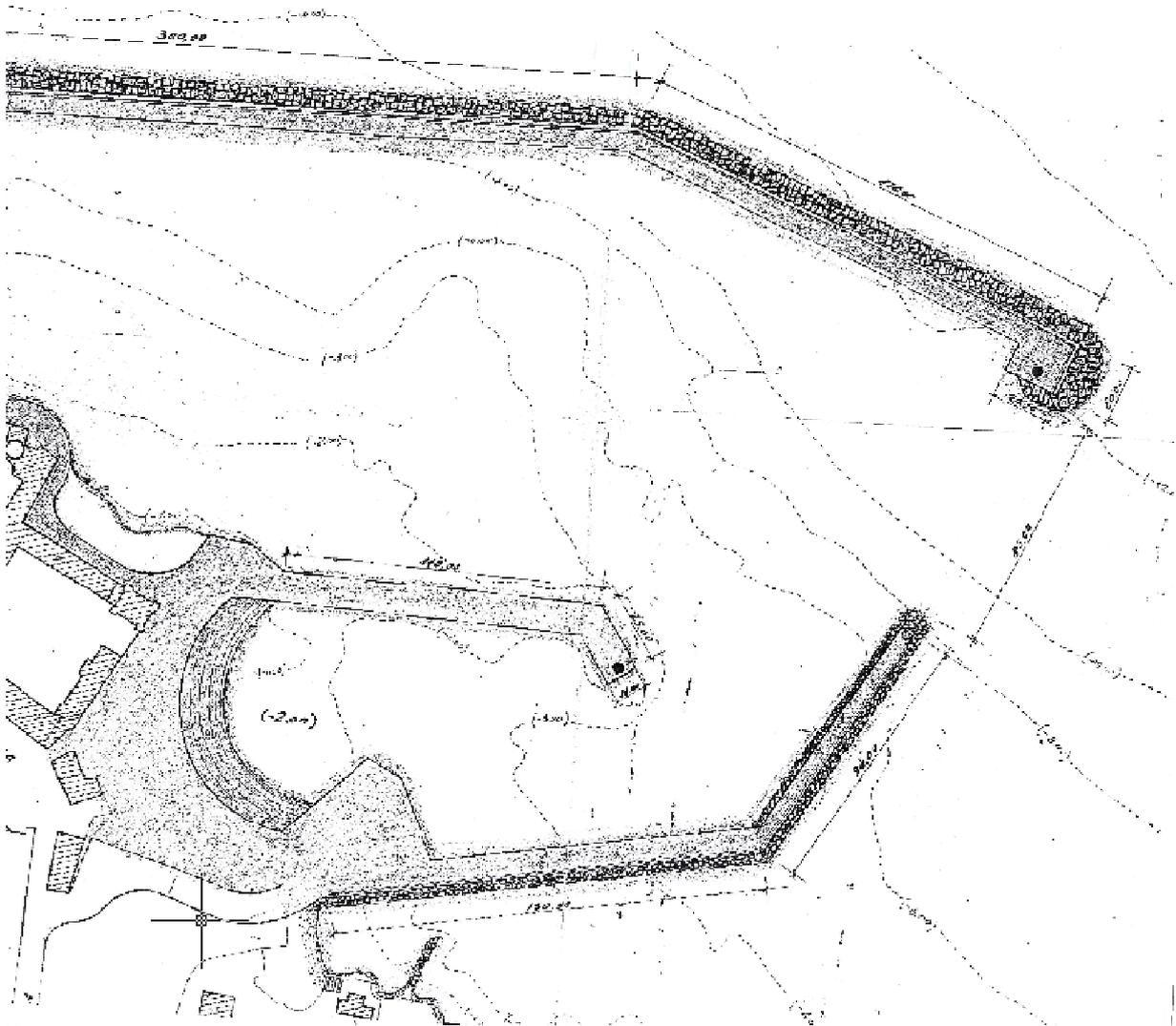
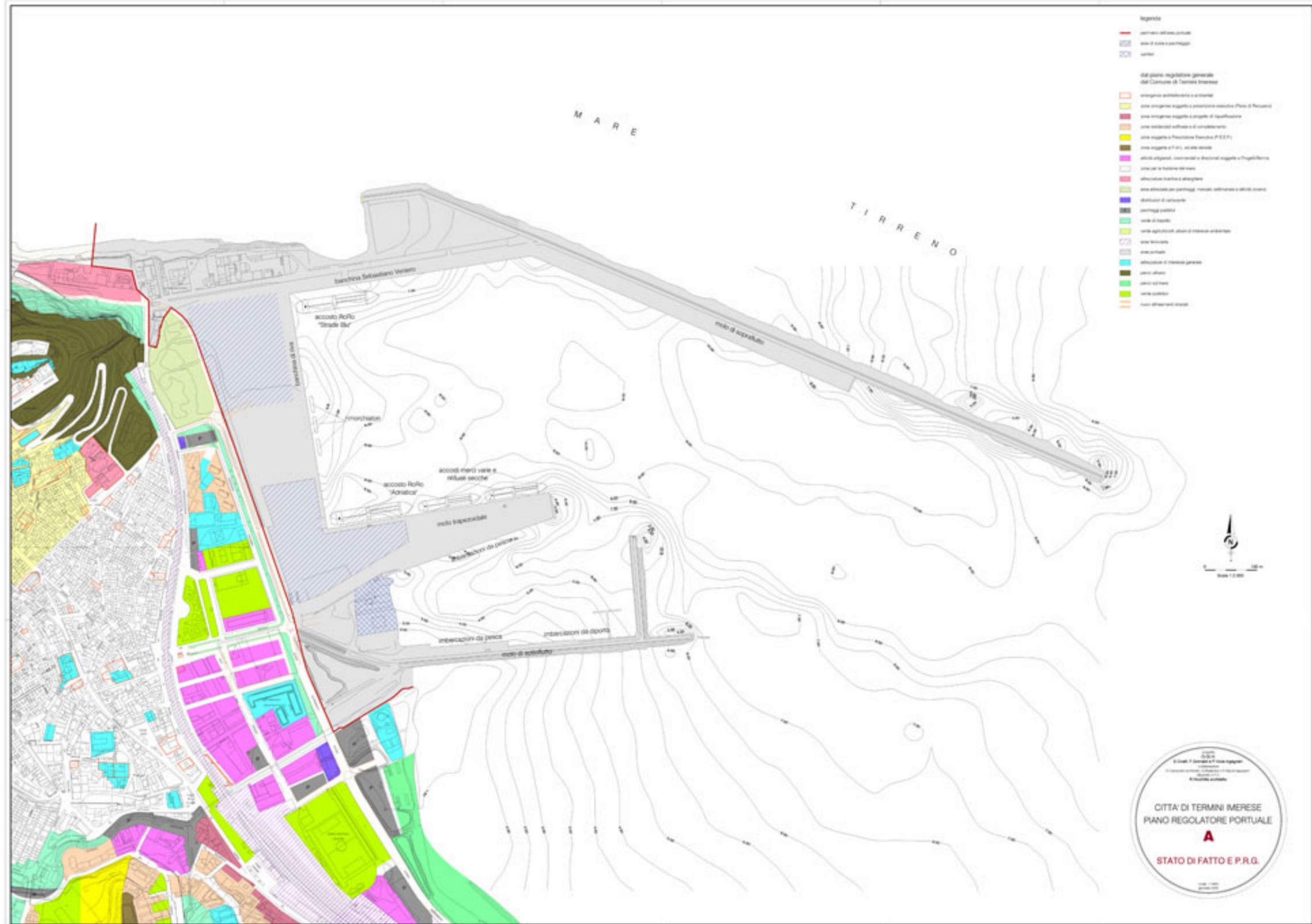


Figura 4.15 – Piano Regolatore del Porto dell’Arenella



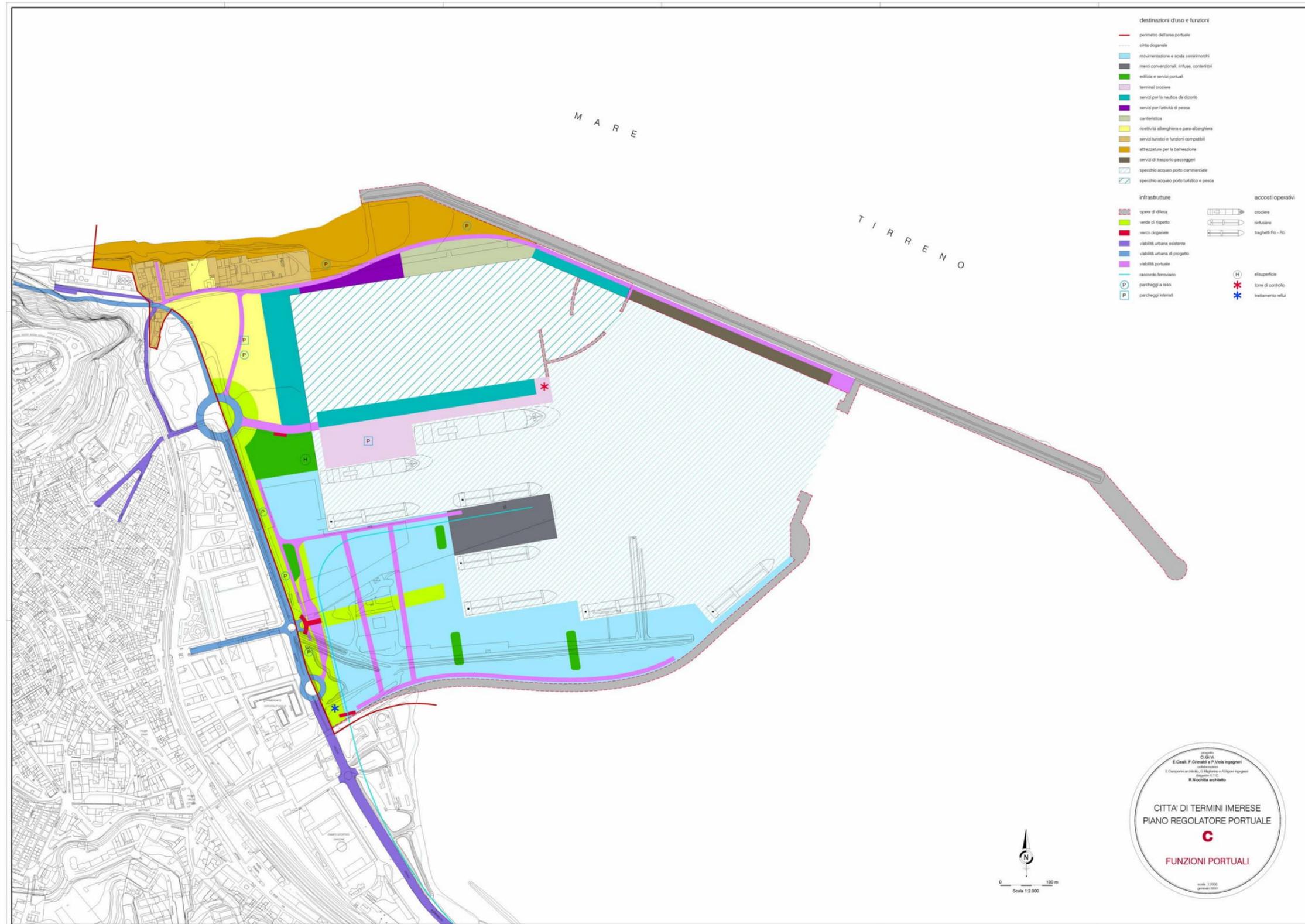


Figura 4.17 – Piano Regolatore Portuale di Termini Imerese – Tav. C “Funzioni Portuali

4.3 PIANIFICAZIONE IN MATERIA DI TUTELA AMBIENTALE

4.3.1 Aree protette e zone SIC e ZPS (Rete Natura 2000)

La legge 394/91 definisce la classificazione delle aree naturali protette e istituisce l'Elenco ufficiale delle aree protette, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato nazionale per le aree protette.

L'elenco attualmente in vigore è quello relativo al 6° Aggiornamento approvato il 27 aprile 2010 e pubblicato nel Supplemento ordinario n. 115 alla Gazzetta Ufficiale n. 125 del 31 maggio 2010.

In tale elenco sono iscritti anche i siti SIC e ZPS, individuati come tali ai sensi, rispettivamente, delle direttive 79/409/CEE (Direttiva Uccelli) e 92/43/CEE (Direttiva Habitat) e facenti parte della rete Natura 2000, rete ecologica europea delle aree destinate alla conservazione della biodiversità.

In Sicilia, con decreto n. 46/GAB del 21 febbraio 2005 dell'Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente, sono stati istituiti 204 Siti di Importanza Comunitaria (SIC), 15 Zone di Protezione Speciale (ZPS), 14 aree contestualmente SIC e ZPS per un totale di 233 aree da tutelare.

All'interno del territorio comunale di Palermo ricadono in tutto o in parte Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Riserve naturali (cfr. Figura 4.18):

- ITA020006 "Capo Gallo" / Riserva naturale orientata Capo Gallo;
- ITA020012 "Valle del Fiume Oreto";
- ITA020014 "Monte Pellegrino" / Riserva naturale orientata Monte Pellegrino;
- ITA020023 "Raffo Rosso, Monte Cuccio e Vallone Sagana";
- ITA020044 "Monte Grifone";
- ITA020047 "Fondali di Isola delle Femmine-Capo Gallo" / Riserva naturale orientata Isola delle Femmine;
- ITA020049 "Monte Pecoraro e Pizzo Cirina";
- Riserva Naturale Integrale Grotta Conza;
- Riserva Naturale Orientata Grotta Molara.

Con particolare riferimento alle opere previste dal PRP, va precisato che esse non ricadono all'interno dei suddetti siti soggetti a conservazione, ma nelle immediate vicinanze.

I più vicini ai confini della Circostrizione Territoriale dell'Autorità Portuale sono, nella zona nord in prossimità del porto dell'Arenella, il SIC ITA020014 "Monte Pellegrino"/Riserva naturale orientata Monte Pellegrino e, nella zona sud in prossimità del porticciolo turistico di Sant'Erasmus, il SIC ITA020012 "Valle del Fiume Oreto".

L'art. 6 della suddetta Direttiva Habitat prevede che i siti designati come SIC e ZPS debbano essere soggetti a particolari misure di conservazione.

Al paragrafo 6.3 la direttiva Habitat stabilisce che: "Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di un'opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo".

Come accennato in premessa, ai fini della verifica (screening) di possibile incidenza del PRP del porto di Palermo sui siti Natura 2000 prossimi all'ambito portuale si ricorrerà alla procedura integrata alla VAS, come previsto dall'art. 10 comma 3 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. e secondo le indicazioni del D.A. 30 marzo 2007 dell'Assessore al Territorio ed all'Ambiente della Regione Siciliana.

A tal fine all'interno del presente Rapporto Ambientale, sono stati integrati i contenuti dello Studio di incidenza, ai sensi dall'allegato G del DPR 357/97 e secondo i dettami del D.A. 30 marzo 2007, tenendo opportunamente conto, secondo quanto previsto dall'art. 13 comma 4 del D.Lgs. n. 152 del 03/04/2006 e s.m.i., di tutte le informazioni sul contesto ambientale in cui si inserisce il nuovo PRP descritte negli Studi di altre procedure di valutazione ambientale già concluse positivamente.

Sono allegate, nelle pagine seguenti, le mappe di tutti i siti Natura 2000 sopra elencati.

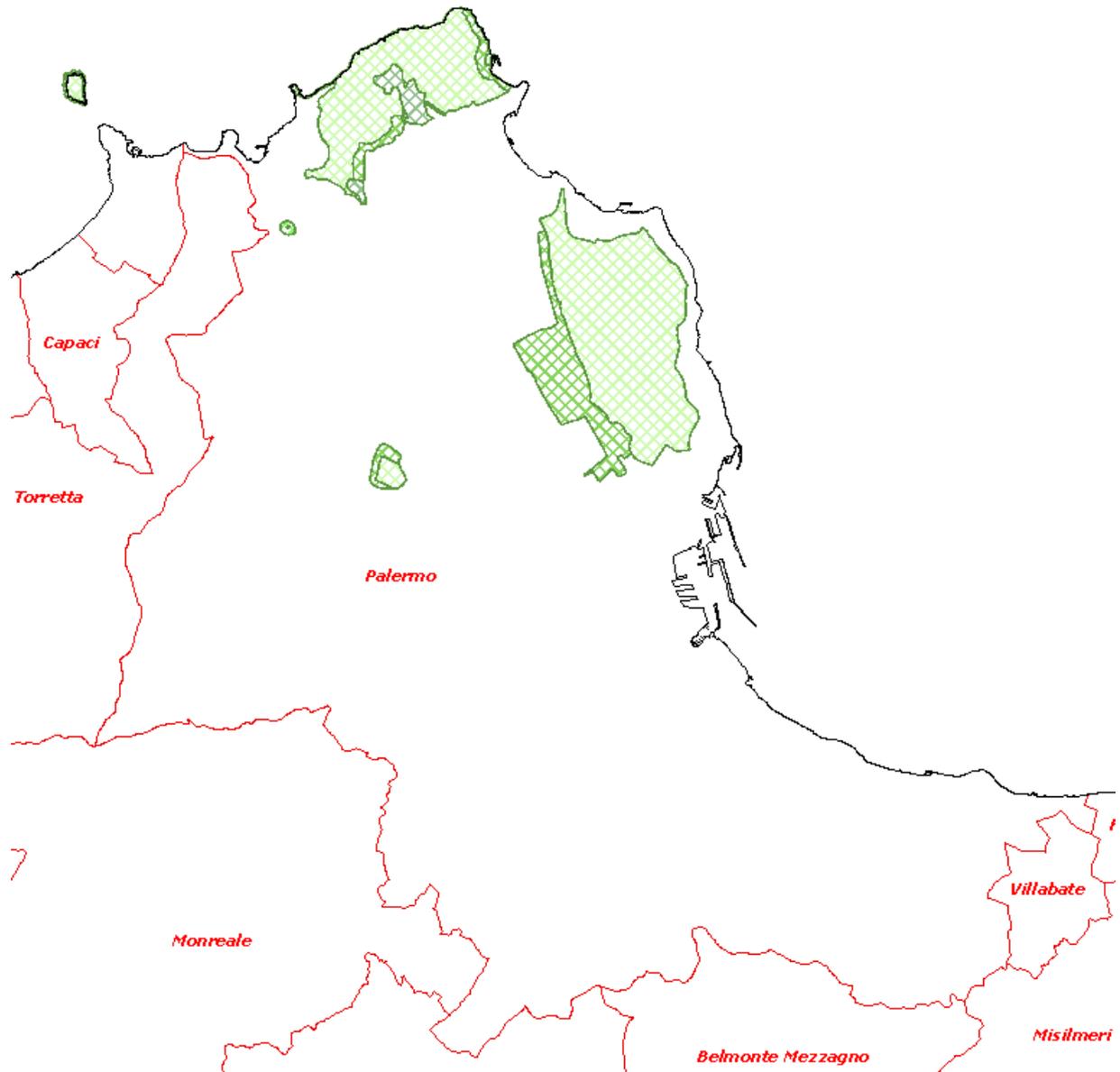


Figura 4.18 – Riserve naturali orientate nel Comune di Palermo

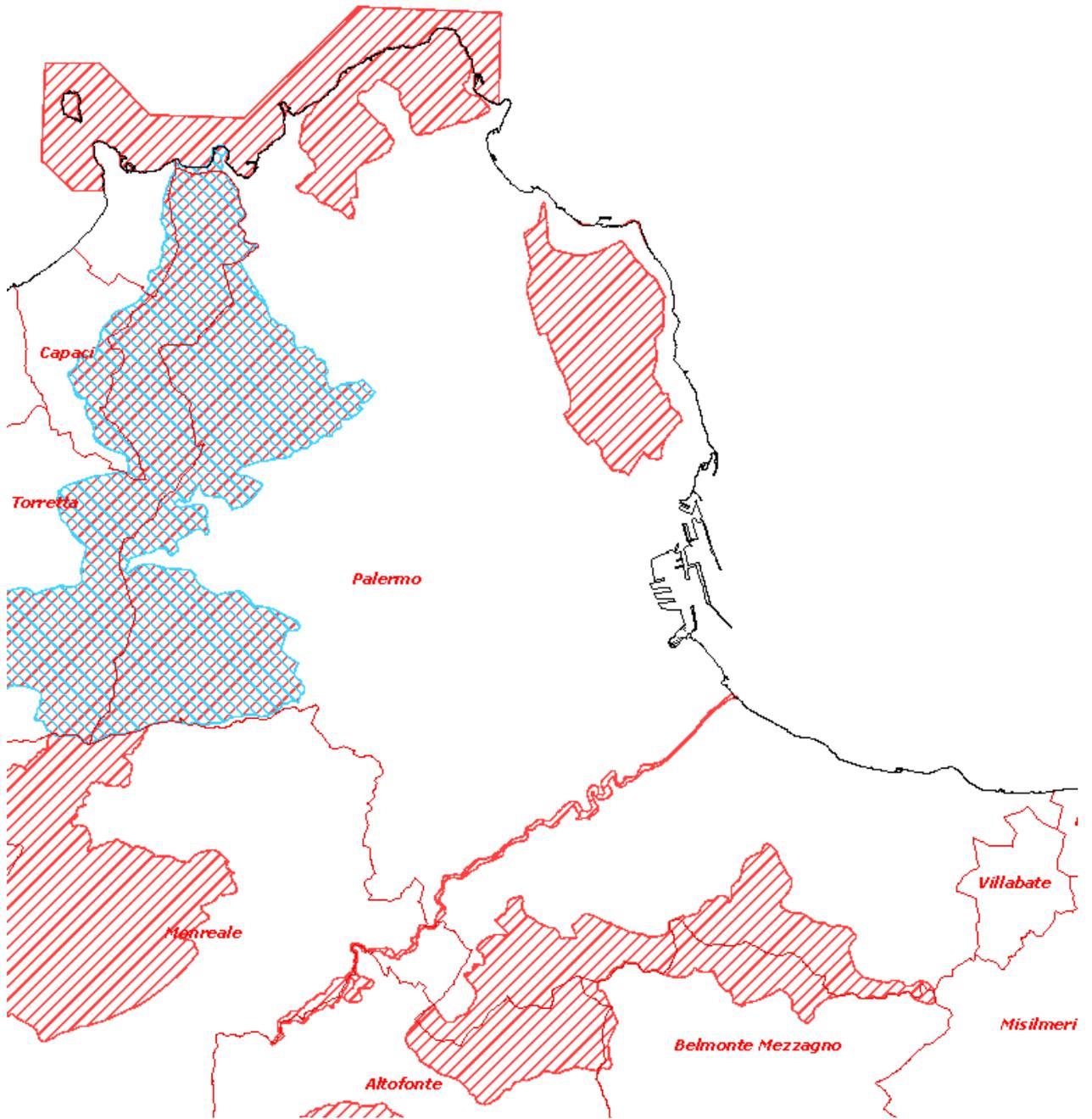
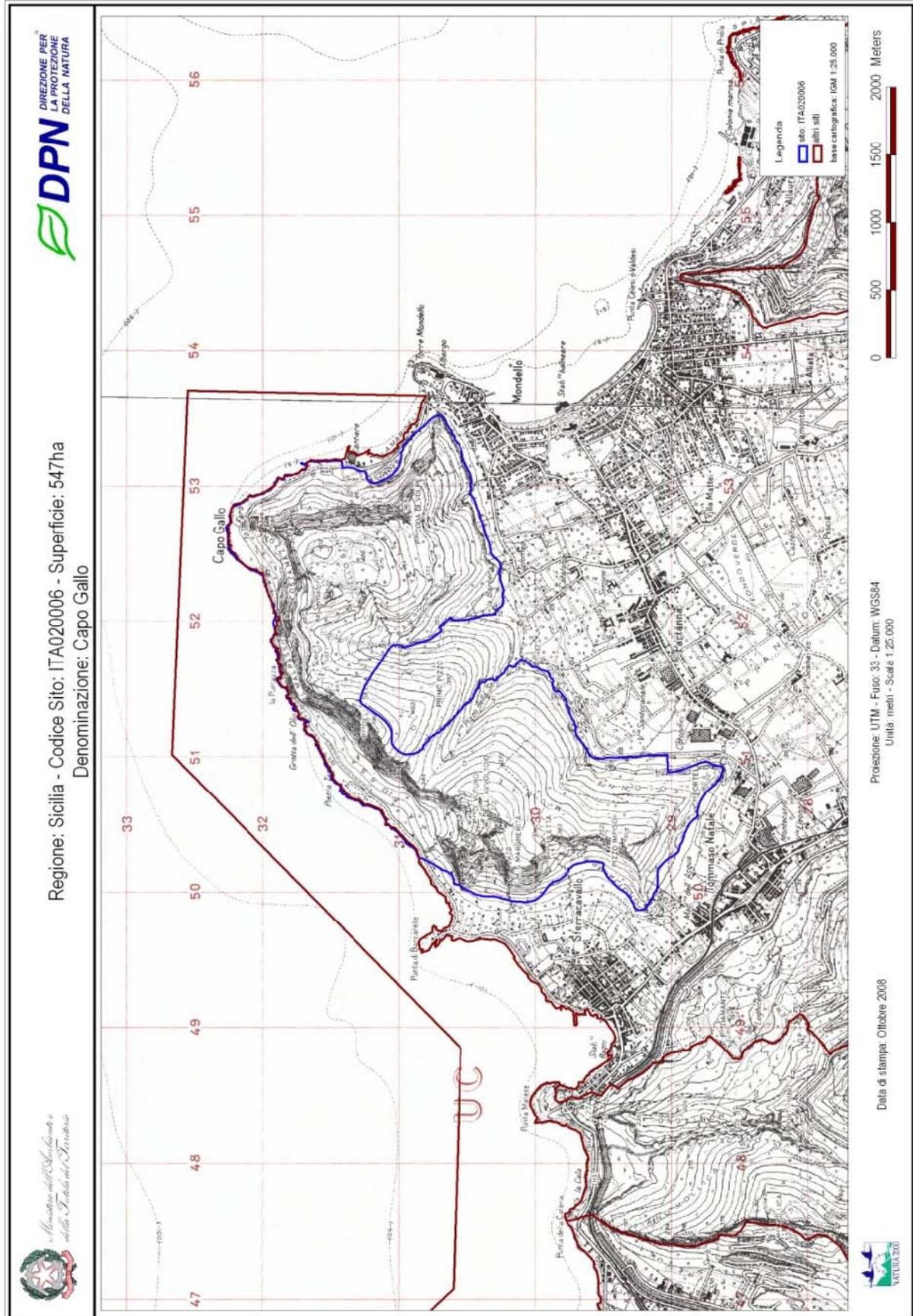
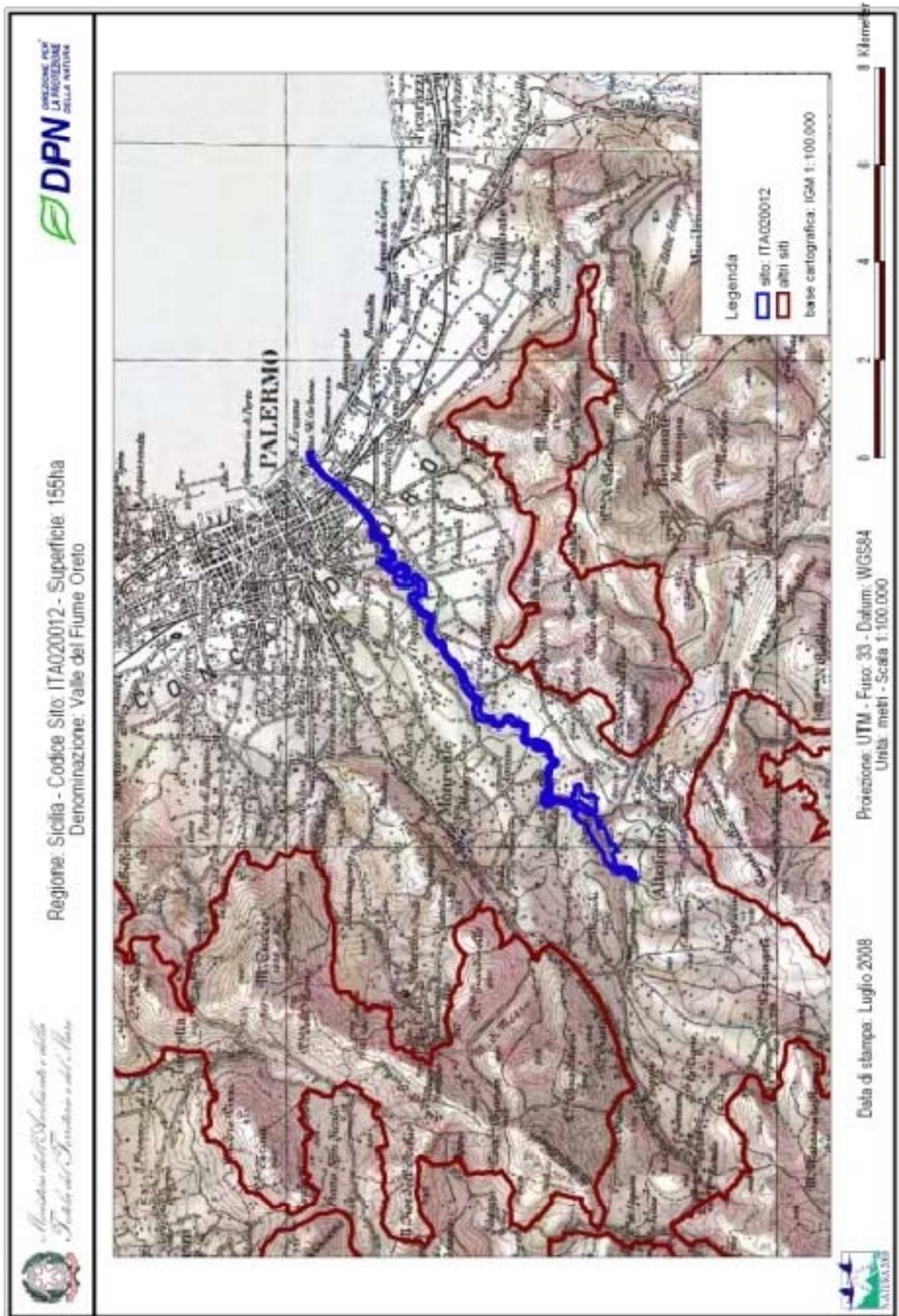


Figura 4.19 – Aree SIC/ZPS



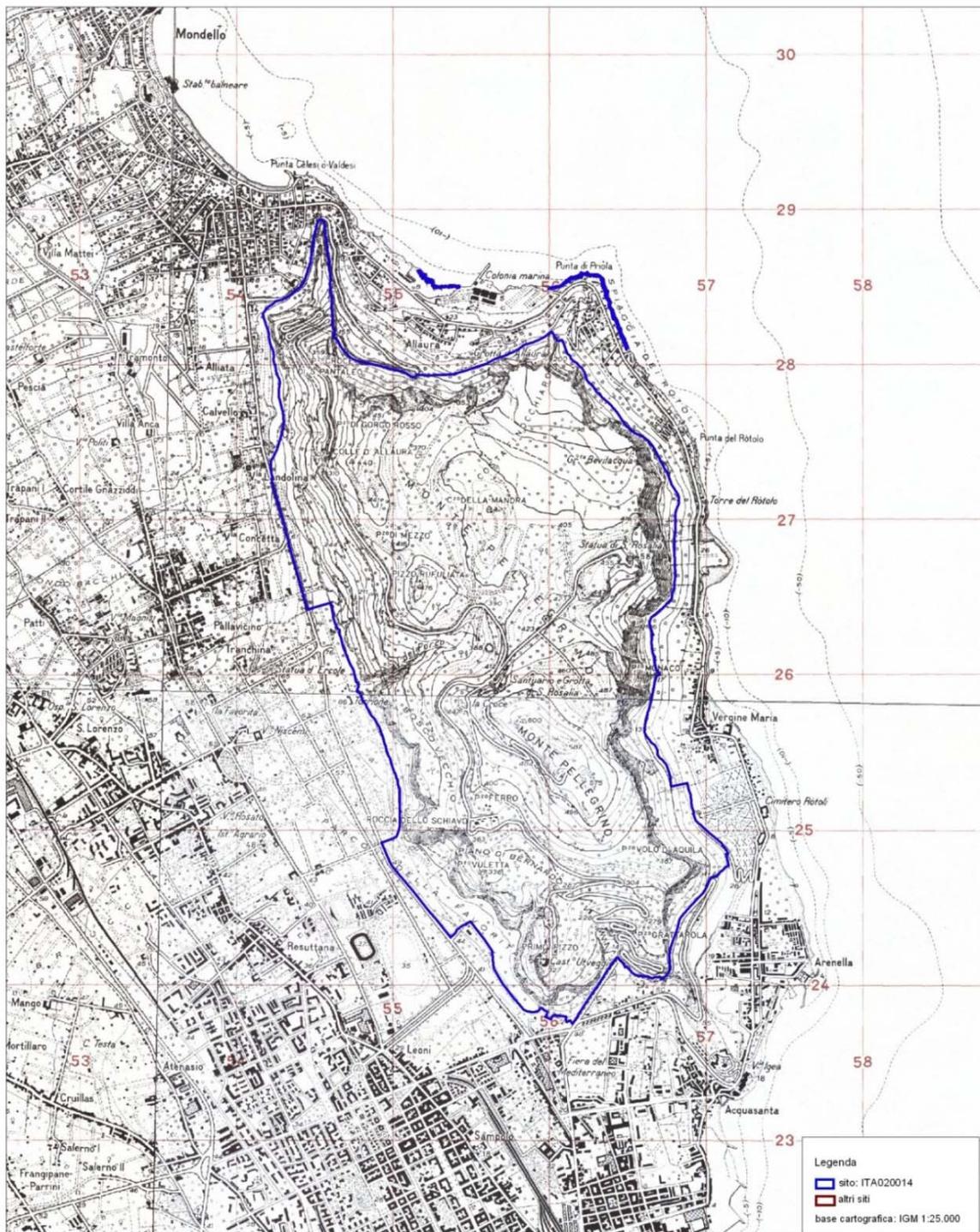




Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio



Regione: Sicilia - Codice Sito: ITA020014 - Superficie: 833ha
Denominazione: Monte Pellegrino



Data di stampa: Ottobre 2008

Proiezione: UTM - Fuso: 33 - Datum: WGS84
Unità: metri - Scala 1:25.000

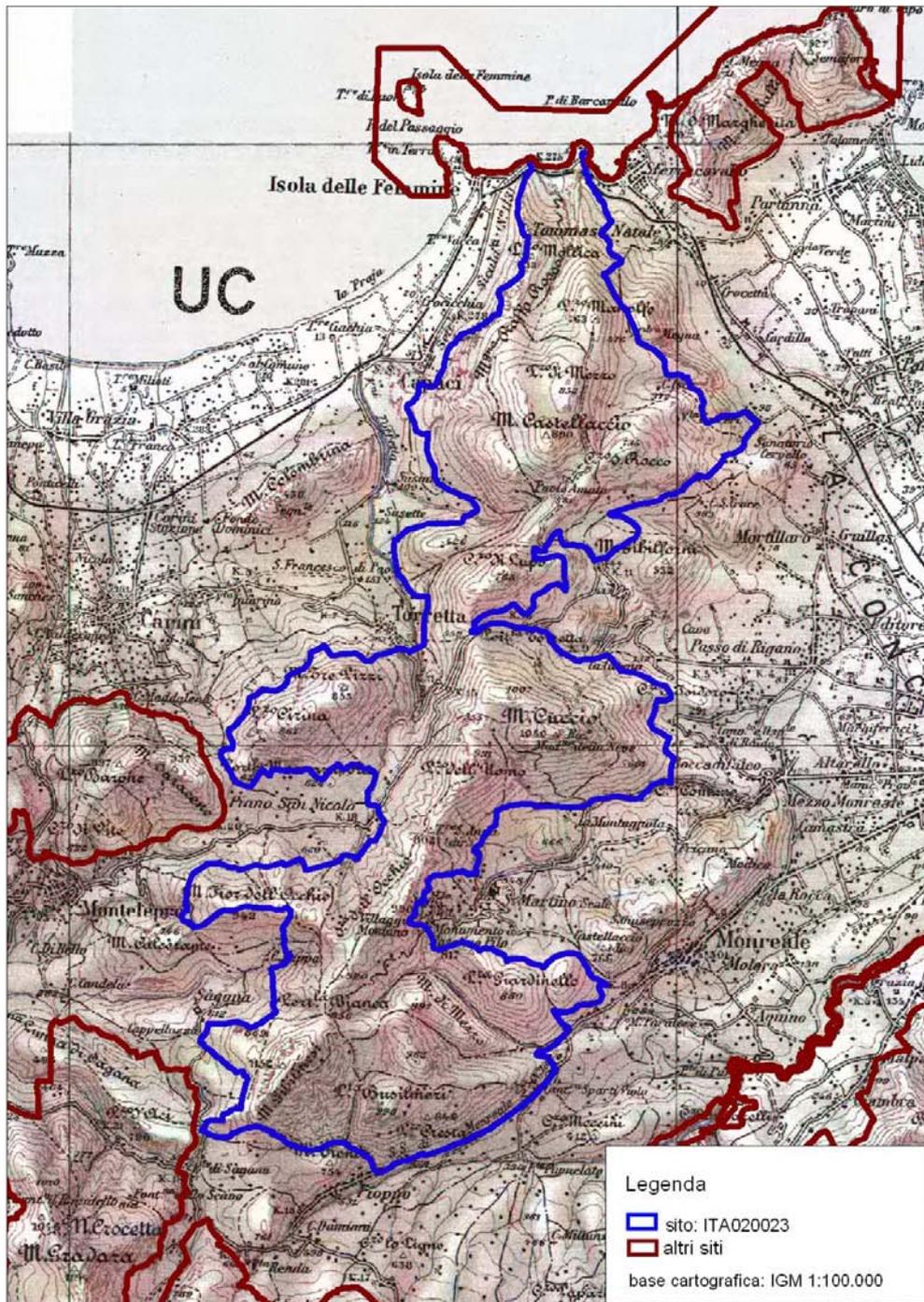
0 250 500 750 1000 1250 Meters



Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare



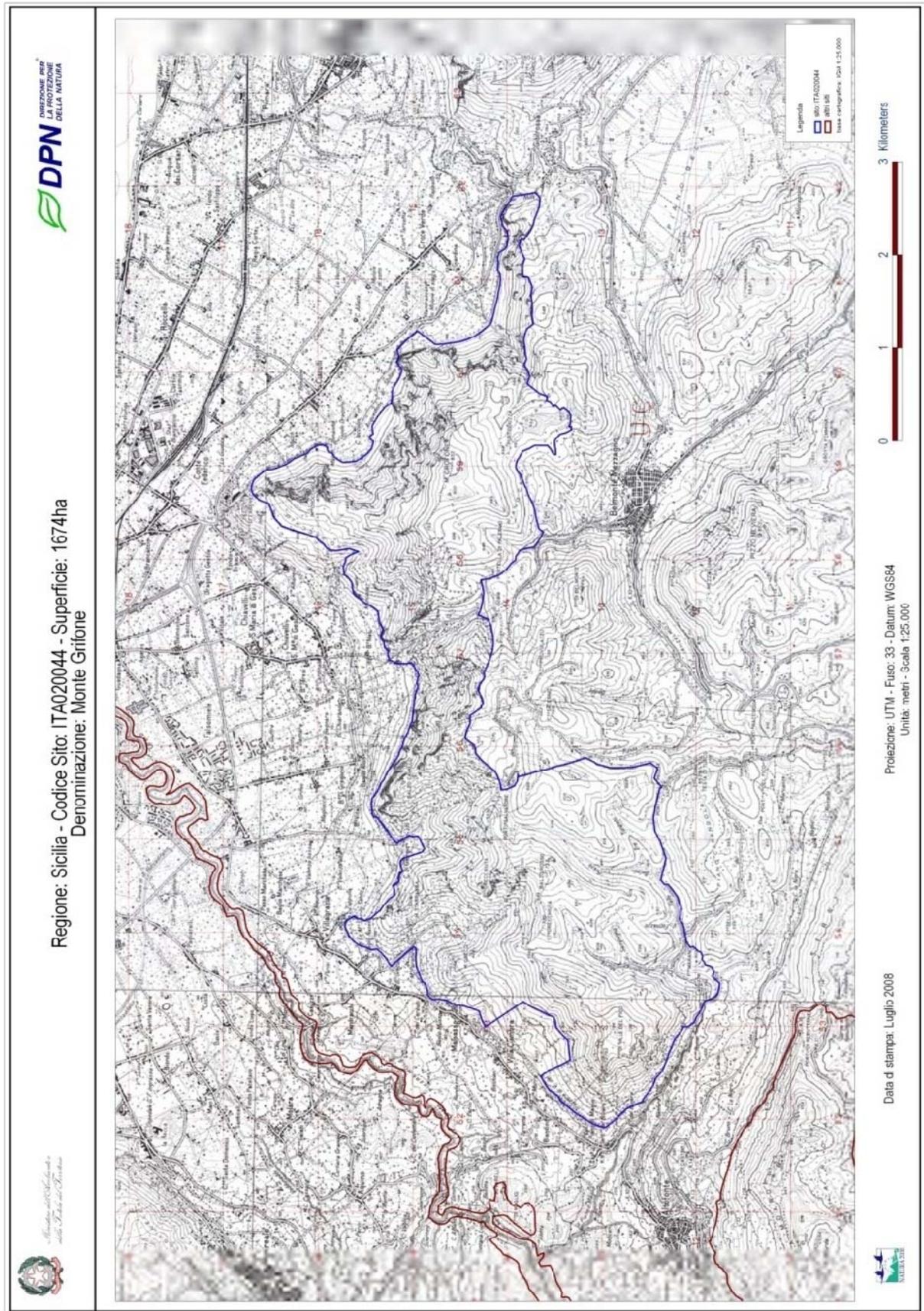
Regione: Sicilia - Codice Sito: ITA020023 - Superficie: 6098ha
Denominazione: Raffa Rosso, Monte Cuccio e Vallone Sagana

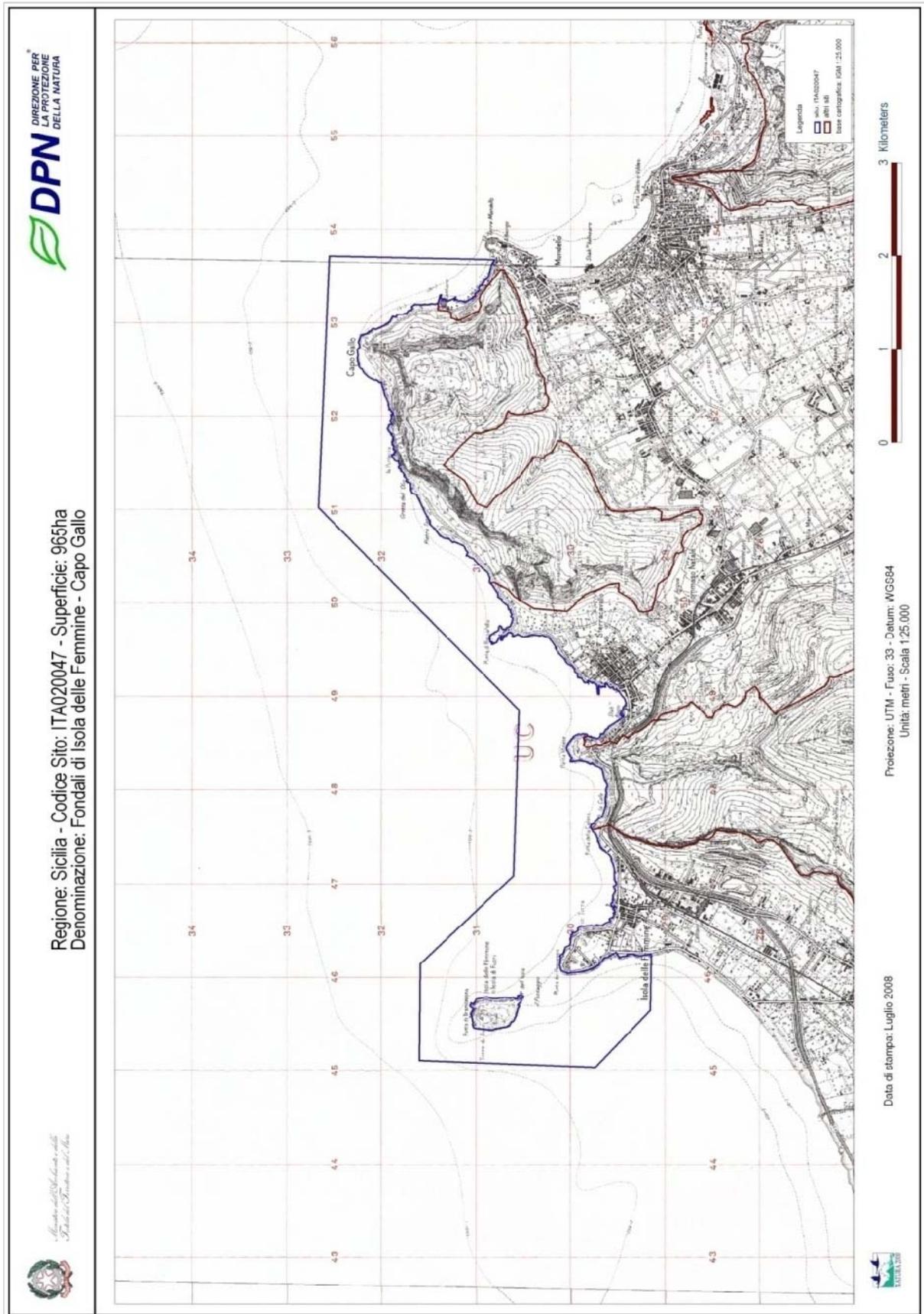


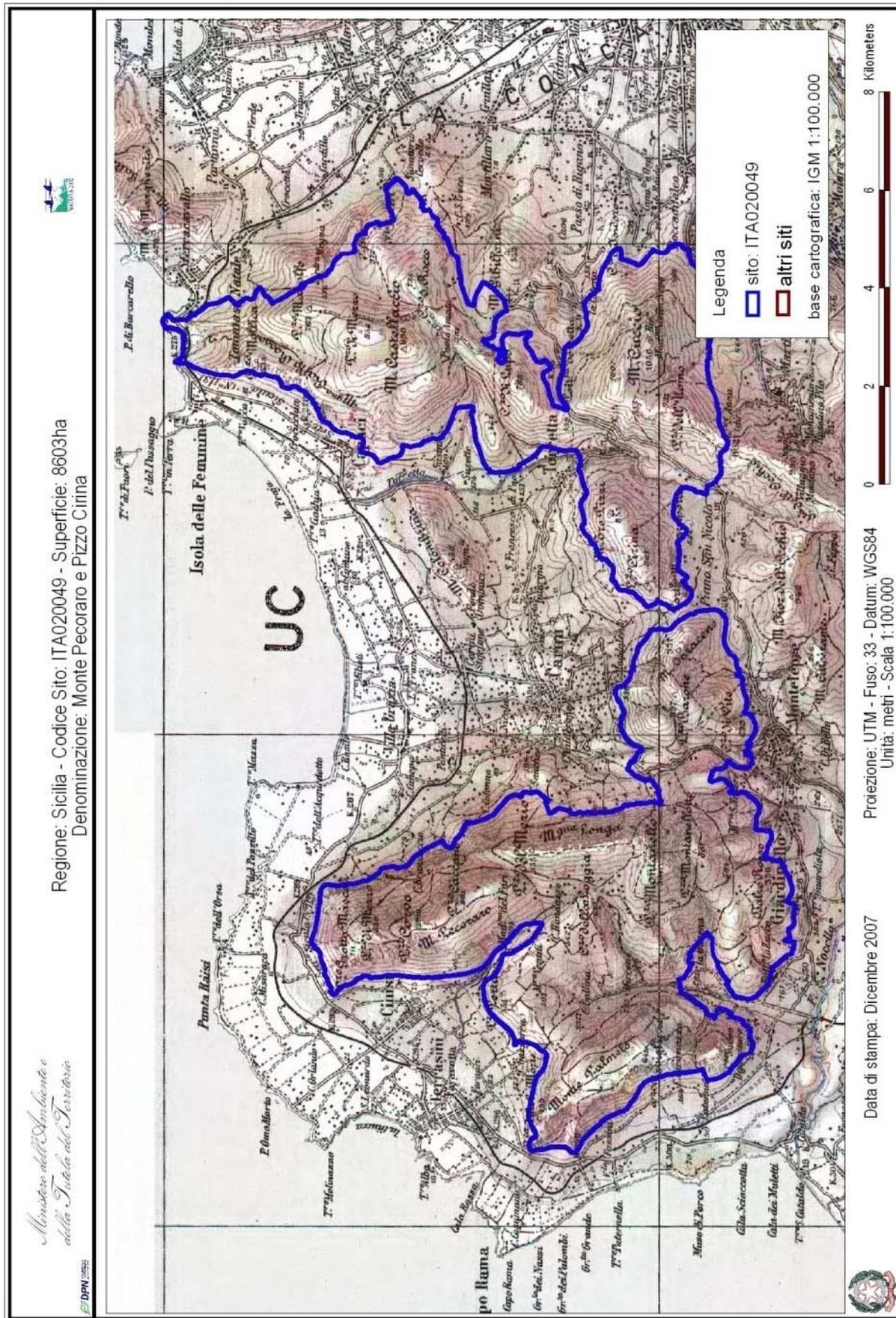
Data di stampa: Luglio 2008

Proiezione: UTM - Fuso: 33 - Datum: WGS84
Unita: metri - Scala 1:100.000

0 2 4 6 Km







4.3.2 Important Bird Areas (IBA)

L'inventario delle "Important Bird Areas" (IBA) di BirdLife International è stato riconosciuto dalla Corte di Giustizia Europea (sentenza C-3/96 del 19 maggio 1998) come strumento scientifico per l'identificazione dei siti da tutelare come ZPS. Esso rappresenta quindi il sistema di riferimento nella valutazione del grado di adempimento alla Direttiva Uccelli, in materia di designazione di ZPS.

La conservazione della biodiversità in generale, e dell'avifauna in particolare, è una missione estremamente ardua: a livello mondiale, quasi il 12% delle specie di uccelli è minacciato di estinzione e buona parte delle altre sono in declino e le minacce sono molteplici ed in continua evoluzione. D'altro canto le risorse a disposizione sono estremamente limitate; risulta quindi fondamentale saperle indirizzare in maniera da rendere gli sforzi di conservazione il più possibile efficaci.

Con questa logica nasce il concetto di IBA. Si tratta di siti individuati in tutto il mondo, sulla base di criteri ornitologici applicabili su larga scala, da parte di associazioni non governative che fanno parte di BirdLife International. Grazie a questo programma, molti paesi sono ormai dotati di un inventario dei siti prioritari per l'avifauna ed il programma IBA.

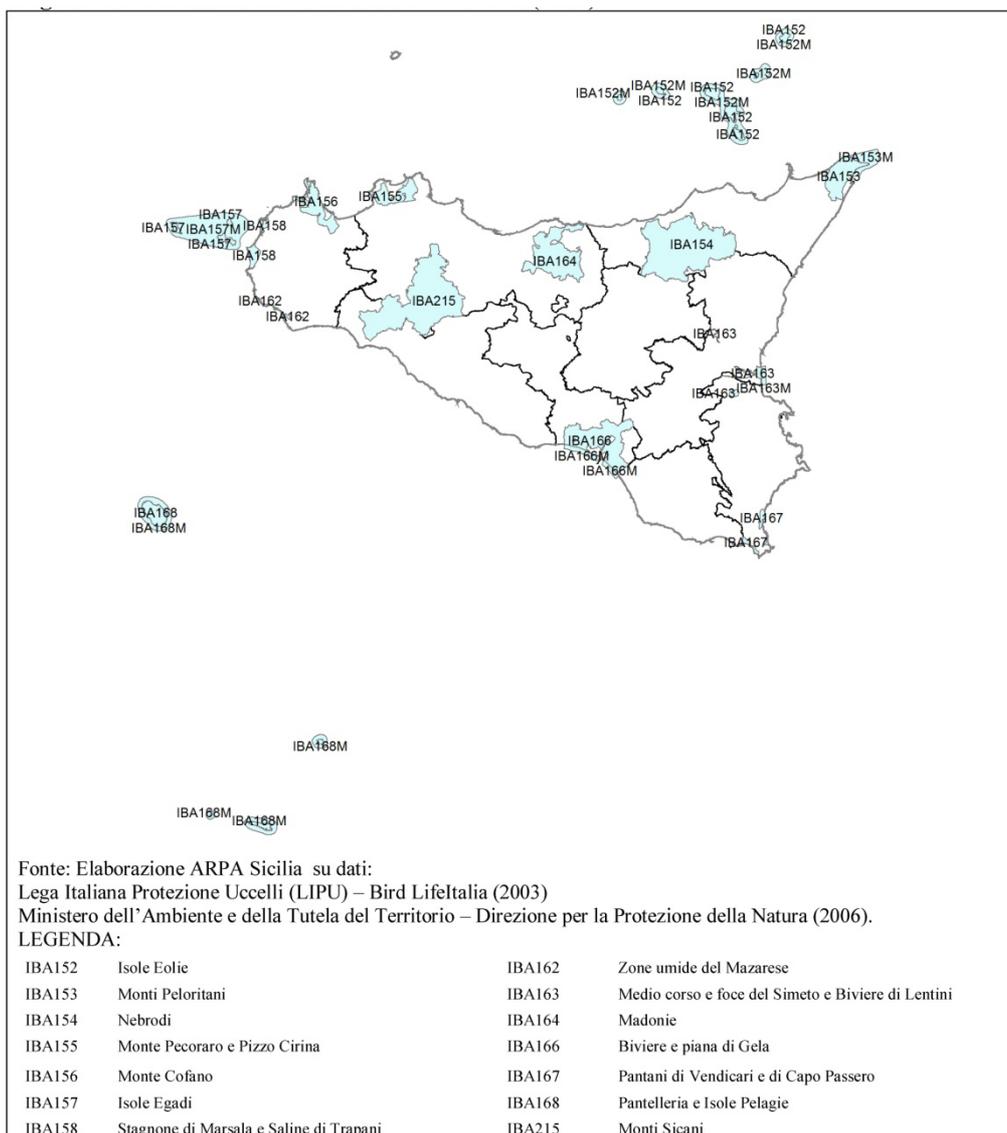
In Italia il progetto IBA è curato dalla LIPU; la prima pubblicazione dell'inventario IBA Italiano risale al 1989.

Le IBA vengono individuate essenzialmente in base al fatto che ospitano una frazione significativa delle popolazioni di specie rare o minacciate oppure che ospitano eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie.

Ad oggi in Italia sono state identificate 172 IBA che ricoprono una superficie terrestre complessiva di 4.987.118 ettari. Le IBA rappresentano sostanzialmente tutte le tipologie ambientali del nostro paese. Attualmente il 31,5% dell'area complessiva delle IBA risulta designata come ZPS mentre un ulteriore 20% è proposto come SIC.

La Sicilia è interessata da 14 IBA, che occupano una superficie pari a 442.401 ettari e che si estendono per il 76% a terra e per il restante 24% a mare.

Nelle vicinanze dell'ambito territoriale soggetto al PRP, ma non direttamente interessata da esso, si trova la IBA 155 "Monte Pecoraro e Pizzo Cirina" 12.350 ettari.



4.3.3 Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico

Il “Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana”, redatto ai sensi dell’art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell’art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell’art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000, ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d’uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano.

Il riferimento territoriale del P.A.I. è la Regione Sicilia, che costituisce un unico bacino di rilievo regionale. Il territorio siciliano, isole minori comprese, è stato suddiviso in 107 bacini idrografici ed i circa 1650 km di costa in 21 unità fisiografiche costiere.

Per ogni bacino idrografico è stato realizzato un piano stralcio.

Le finalità che con il P.A.I. la Regione intende perseguire sono configurabili essenzialmente:

- nella individuazione delle aree a differente rischio idrogeologico molto elevato (R4), elevato (R3), medio (R2) e moderato (R1);
- alla adeguata perimetrazione e definizione delle prescrizioni;
- alla determinazione di aree di “attenzione” rispetto alla pericolosità idrogeologica con lo scopo di prevenire la formazione e comunque l’espandersi di condizioni di rischio;

- alla indicazione degli idonei strumenti normativi per il raggiungimento di ottimali livelli di coerenza tra il P.A.I. e gli altri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

I bacini di interesse analizzati nello Studio Idrologico e Idraulico facente parte degli “Studi a supporto del nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo” sono:

- Bacino idrografico del Fiume Oreto (n. 39), approvato con Decreto presidenziale del 27 marzo 2007;
- Area territoriale tra il bacino del Fiume Oreto e Punta Raisi (n. 40), approvato con Decreto presidenziale del 27 marzo 2007;
- Bacino idrografico del Fiume Eleuterio (n. 37), approvato con Decreto presidenziale del 27 ottobre 2005;
- Area compresa tra l'Eleuterio e l'Oreto (n. 38), approvato con Decreto presidenziale del 27 ottobre 2005.

L'intero tratto di costa appartenente alla Circoscrizione Territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo ricade all'interno dell'unità fisiografica n. 17 “Capo Gallo – Capo Mongerbino”.

Relativamente alle classi di Pericolosità e di Rischio Geomorfologico, dall'esame delle carte dei bacini e dell'unità fisiografica si evidenzia:

- l'assenza di dissesti geomorfologici all'interno delle aree di pertinenza del PRP;
- la prossimità alle aree di pertinenza del PRP del “sito di attenzione” 040-06PM-166 (Figura 4.20), un'ampia zona della città dalle pendici di M. Pellegrino alla zona di Via Libertà, in cui l'elemento morfologico importante è rappresentato dalla presenza diffusa di cavità sotterranee di natura antropica (cave di pietra) che possono essere soggette a crolli.

Relativamente alle classi di Pericolosità e di Rischio Idraulico, dall'esame delle carte dei bacini e dell'unità fisiografica si evidenzia:

- la presenza all'interno delle aree di pertinenza del PRP (Figura 4.21) di:
 - o una zona classificata P1 (pericolosità moderata), retrostante il nuovo porto turistico di S. Erasmo, area prossima alla foce del Fiume Oreto;
 - o “siti di attenzione” (040-E05, 040-E05bis, 040-E06) nel centro storico fino alla Cala corrispondenti alle canalizzazioni dei Fiumi Kemonia e Papireto;
- la presenza all'interno delle aree di pertinenza del PRP (Figura 4.22), in corrispondenza delle sopracitate aree di pericolosità, delle seguenti zone classificate a rischio idraulico:
 - o una zona classificata R2 (rischio idraulico medio per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità del personale, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche) nel centro storico fino al porto turistico della Cala corrispondente alle canalizzazioni dei Fiumi Kemonia e Papireto;
 - o una zona R3 (rischio idraulico elevato per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale) retrostante il nuovo porto turistico di S. Erasmo.

Per “siti di attenzione” si intendono aree su cui approfondire il livello di conoscenza delle condizioni geomorfologiche e/o idrauliche in relazione alla potenziale pericolosità e rischio e su cui comunque gli eventuali interventi dovranno essere preceduti da adeguate indagini.

Non sono presenti tratti di costa a rischio appartenenti all'unità fisiografica e ricadenti all'interno della Circoscrizione Territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo.

Per le aree sopra descritte ed individuate nella classificazione della pericolosità e del rischio geomorfologico come “siti di attenzione” il PAI non prescrive norme o indicazioni specifiche.

Nelle aree individuate nella classificazione della pericolosità idraulica come P1 e siti di attenzione è consentita l'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici, generali e attuativi, e di settore vigenti, corredati da adeguato studio idrologico-idraulico, esteso ad un ambito significativo, con il quale si dimostri la compatibilità fra l'intervento ed il livello di pericolosità esistente. Non sono previste prescrizioni specifiche.

Nelle aree individuate nella classificazione del rischio idraulico come R3 (elevato) sono esclusivamente consentiti:

a) Gli interventi di demolizione senza ricostruzione da autorizzarsi ai sensi dell'articolo 5 della legge regionale 10 agosto 1985, n. 37;

b) Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente di manutenzione ordinaria e straordinaria, gli interventi di restauro e risanamento conservativo e gli interventi di ristrutturazione edilizia parziale degli edifici (con esclusione pertanto della loro totale demolizione e ricostruzione) così come previsto dall'articolo 20, comma 1, lettere a), b), c) e d) della legge regionale 27 dicembre 1978, n. 71;

c) Gli interventi volti a mitigare la vulnerabilità degli edifici esistenti e a migliorare la tutela della pubblica incolumità, senza aumenti di superfici e volume, anche con cambiamenti di destinazione d'uso;

d) Gli interventi necessari per la manutenzione ordinaria, straordinaria e di consolidamento delle opere infrastrutturali e delle opere pubbliche e di interesse pubblico e gli interventi di consolidamento e restauro conservativo di beni di interesse culturale, compatibili con la normativa di tutela;

e) Interventi di adeguamento del patrimonio edilizio esistente per il rispetto delle norme in materia di sicurezza e igiene del lavoro e di abbattimento di barriere architettoniche;

f) Gli interventi di difesa idraulica per la mitigazione o riduzione del rischio idraulico.

Nell'area di S. Erasmo, il nuovo PRP conferma la realizzazione del porto turistico prevista dall'Autorità Portuale, in coerenza con il sistema complessivo programmato dal Comune, secondo il P.R.P. vigente approvato con D.M. 5/2/1988, in armonia con il P.P.E. del centro storico e con la Variante Generale al P.R.G. adottata dal Consiglio Comunale con delibera n.45/97.

Per la realizzazione di tale opera, oggi appaltata con progetto sottoposto alla procedura di V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il quale ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con decreto DVA-DEC-2010-568 del 09/09/2010, si è naturalmente tenuto conto della perimetrazione delle aree prospicienti l'approdo con un grado di rischio idraulico R3, proponendo tipologie di intervento che fossero coerenti con le norme di attuazione del P.A.I., ed in particolare escludendo la realizzazione di nuove opere di edilizia portuale (non consentite dal P.A.I.) a favore della ristrutturazione di parte di un edificio.

Per quanto riguarda le opere di mitigazione del rischio idraulico, nonostante l'esposizione a pericolosità idraulica della fascia urbana che si sviluppa lungo il tratto terminale del Fiume Oreto tra il ponte della Ferrovia Palermo-Trapani ed il mare suscita particolare preoccupazione, non sono previste nel PAI opere specifiche.

Tale esposizione è dovuta a determinate condizioni strutturali, quali la geometria dell'alveo del fiume e delle opere di attraversamento, condizioni aggravate dall'immissione di deflussi in sinistra idraulica dell'Oreto provenienti dal bacino allacciato del canale di Boccadifalco.

Il P.A.I. da soltanto le seguenti indicazioni:

“La salvaguardia dell'ampio settore urbano prossimo al fiume Oreto da pericolosità idrauliche connesse ad eventi meteorici aventi tempi di ritorno secolare o superiori dovrà essere affidata all'adeguamento della sezione del corso d'acqua o ad opere in grado di ridurre le portate in esso defluenti entro valori compatibili con la capacità di convogliamento della sezione del corso d'acqua”.

Il Comune di Palermo e la Provincia hanno, comunque, da tempo in programma opere di disinquinamento e riqualificazione della foce del fiume Oreto, all'interno del "Piano per il recupero del mare e della costa" e nelle previsioni del più recente "Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo", ad oggi in fase di consultazione del Rapporto Ambientale per la procedura di VAS.

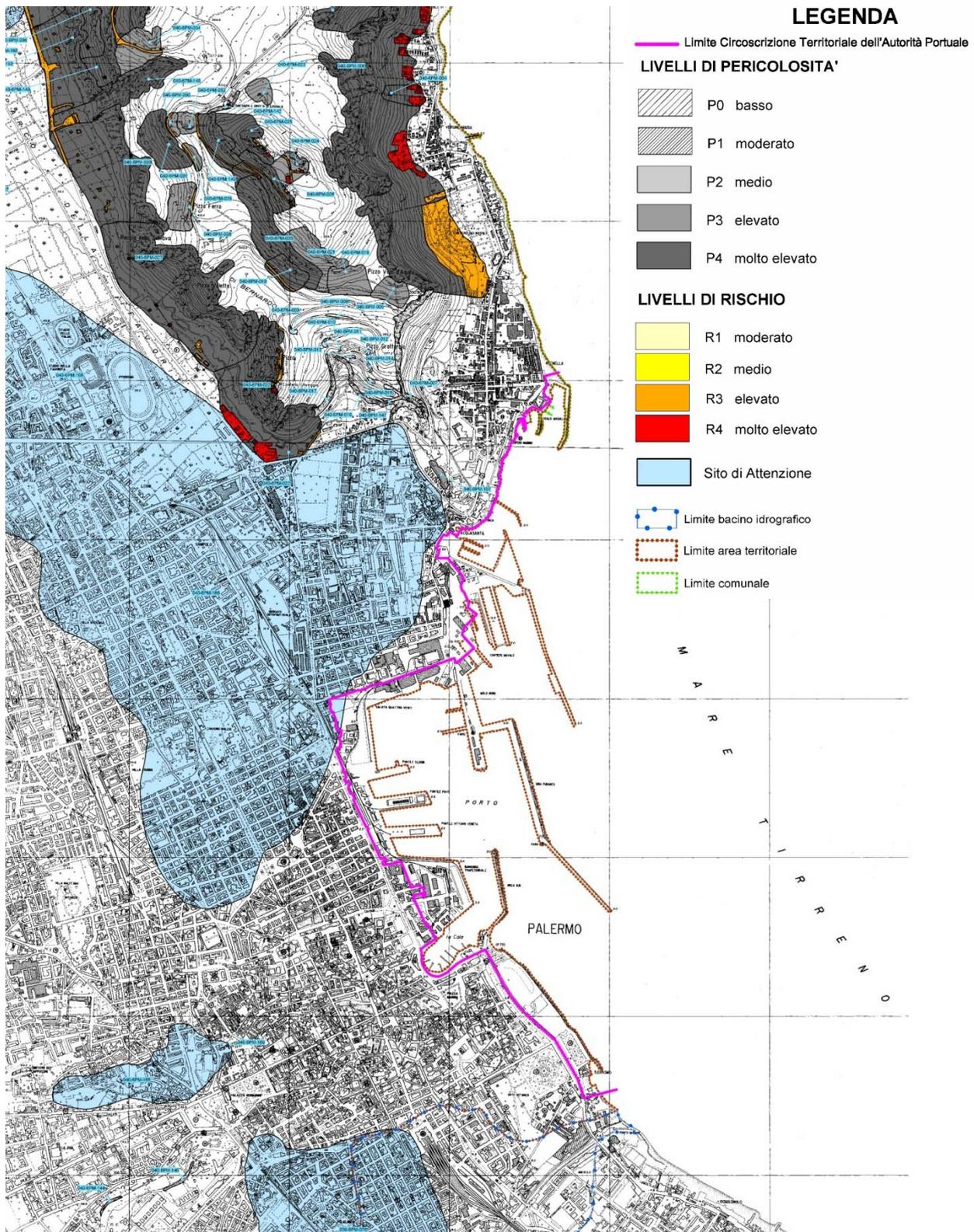


Figura 4.20 – Carte nn. 5 e 9 della Pericolosità e del Rischio Geomorfologico dei bacini idrografici 39 e 40

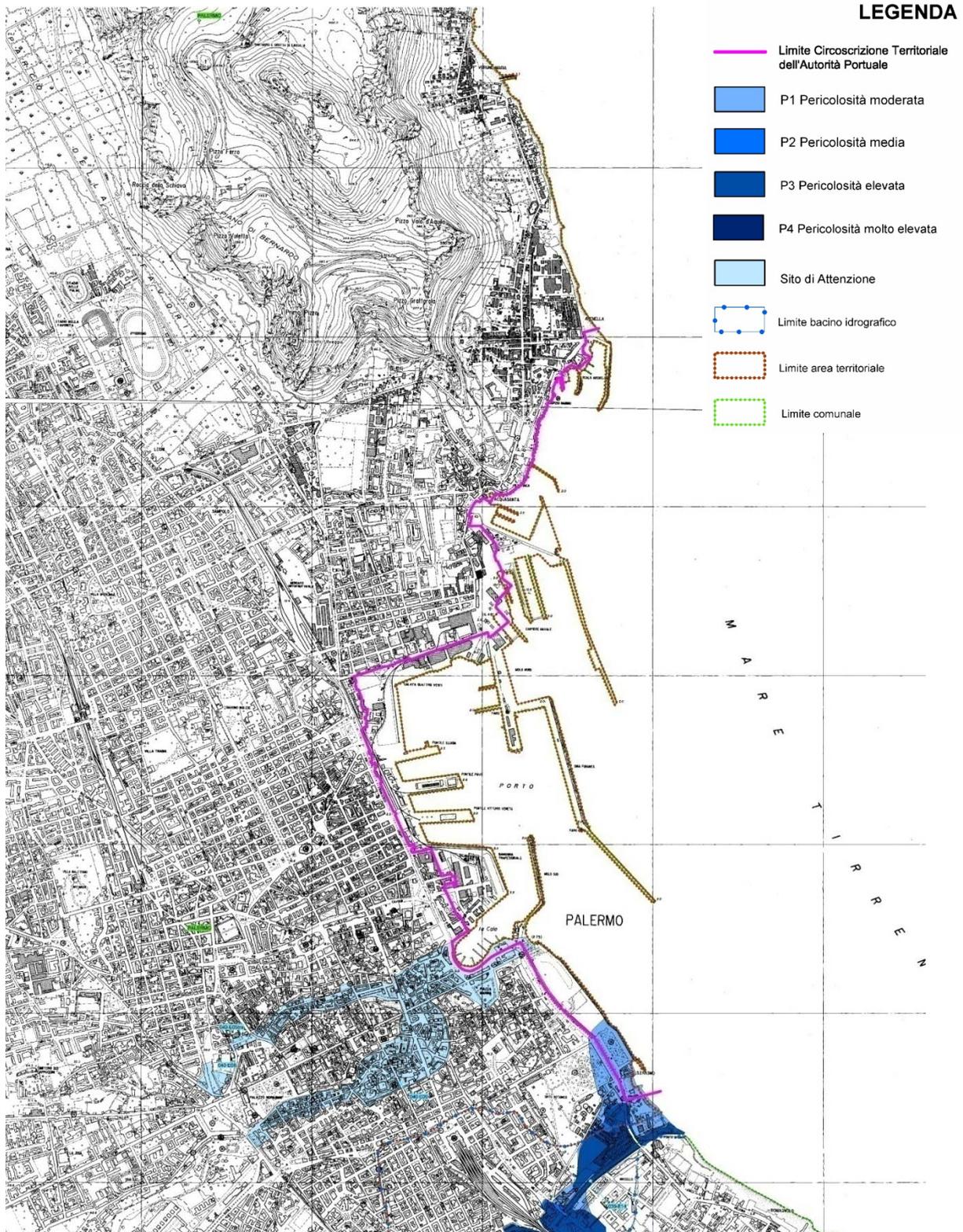


Figura 4.21 – Carte nn. 5 e 9 della Pericolosità Idraulica per fenomeni di esondazione dei bacini idrografici 39 e 40

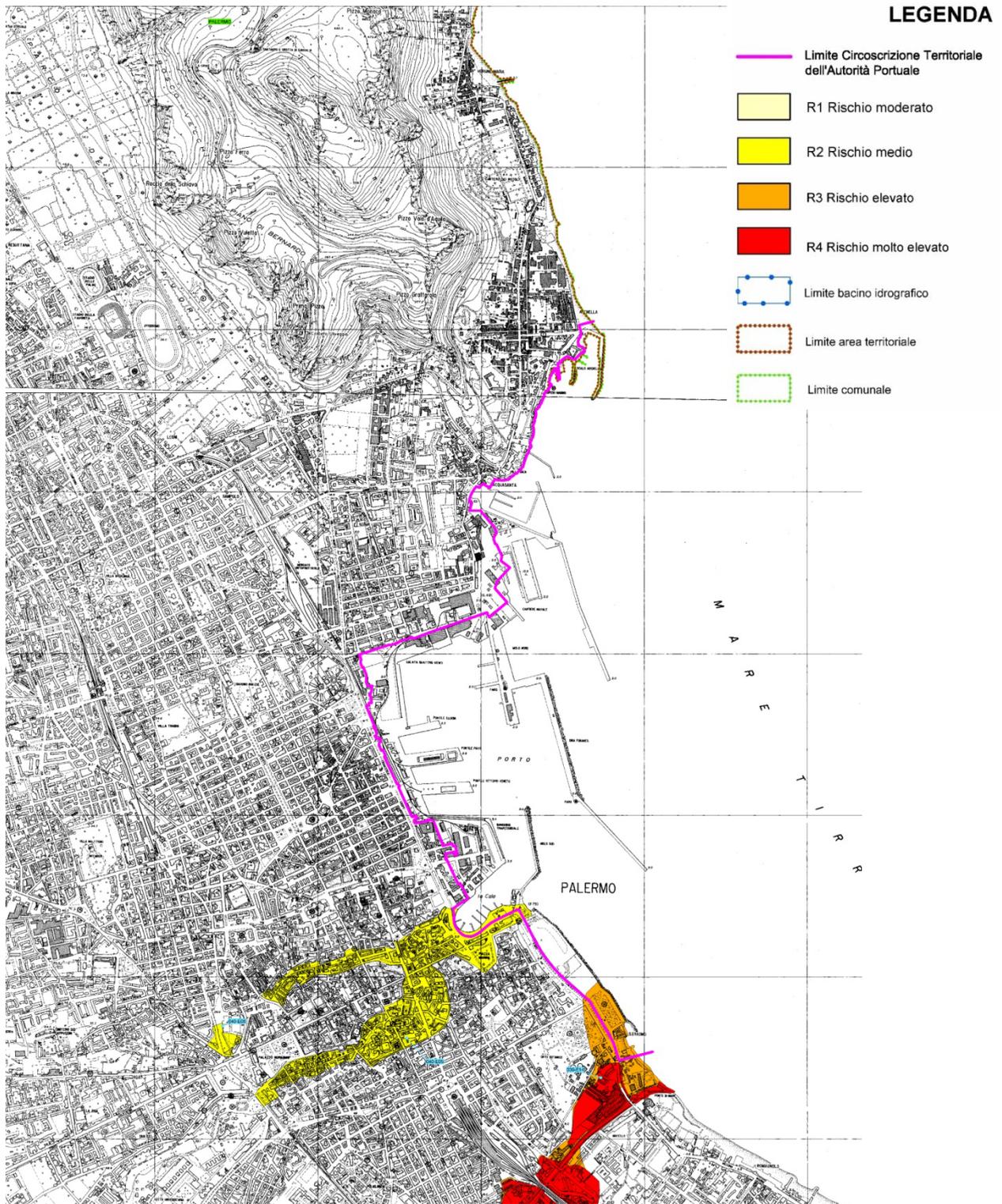


Figura 4.22 – Carte nn. 5 e 9 del Rischio Idraulico dei bacini idrografici 39 e 40

4.4 ALTRI PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO LOCALE

4.4.1 Piano per il recupero del mare e della costa

Al fine di migliorare lo stato di degrado ambientale in cui versano da lungo tempo numerosi spazi urbani lungo la fascia costiera palermitana ed eliminare l'inquinamento delle acque marine, il Comune di Palermo, nel luglio del 2002, ha elaborato un piano organico di progetti ed interventi il cui obiettivo prioritario è il disinquinamento delle acque.

Il piano punta anche alla razionalizzazione degli insediamenti sul litorale, al rilancio dei porti turistici e delle borgate marine.

Tutte le iniziative programmate rientrano in un quadro complessivo che tiene conto delle esigenze legate alla tutela ambientale, alla balneabilità del mare, al recupero e al rilancio delle aree costiere, alla nascita di nuove strutture e servizi, alle dotazioni infrastrutturali e, in generale, agli aspetti economico ed occupazionali, con il fine ultimo di rivitalizzare il tessuto economico-produttivo e culturale e favorire la fruizione del mare da parte dei cittadini.

Il piano risponde ad una logica complessiva che, per la prima volta, riconduce a una visione unitaria, coerente e sistematica i vari aspetti legati alla valorizzazione della costa: risanamento ambientale, infrastrutture, servizi, crescita economica. In questa cornice, l'obiettivo strategico primario è il miglioramento della qualità ambientale attraverso la bonifica delle acque marine, il completamento del sistema fognario e, più in generale, l'eliminazione dei fenomeni di degrado e abbandono.

La prima fase d'attuazione riguarda, quindi, il disinquinamento delle acque marine, attraverso la creazione di nuovi impianti fognari e l'allacciamento delle reti locali, che ancora scaricano in mare, a grandi collettori e ai due depuratori di Acqua dei Corsari e di Fondo Verde. Fra il porto e Capo Zafferrano si localizza il grosso degli scarichi a mare. In particolare i principali collettori di acque reflue non trattate scaricano tra le borgate di Vergine Maria e Sant'Erasmus, che pertanto presentano delle acque fortemente inquinate.

Accanto alle opere per il disinquinamento figurano: il consolidamento e la riqualificazione dell'ex discarica di Acqua dei Corsari; la realizzazione del parco urbano costiero fra il porticciolo di Bandita e la foce del fiume Oreto; il contratto di quartiere Bandita, che comprende il piano regolatore del porticciolo turistico di Bandita e un nuovo insediamento di edilizia sperimentale eco-compatibile; il riordino del porticciolo di S. Erasmus; la ridefinizione del Foro Italico con la creazione di un canale navigabile e di un'isola; il parco archeologico del Castello a Mare; la riconversione di due testimonianze di archeologia industriale, l'ex Chimica Arenella e l'ex Manifattura Tabacchi.

Al piano di interventi sulla costa si collegano, poi, alcuni speciali progetti per la viabilità. Si tratta delle due nuove strade di accesso al porto dalle periferie nord e sud, da realizzare parzialmente in sotterranea (le grandi arterie andranno dal porto a Villabate e alla via Belgio, e viceversa).

Altre nuove vie di accesso verranno realizzate verso le borgate marine di Mondello, Sferacavallo e Arenella. Tra gli interventi per la viabilità va ricordata anche la strada che collegherà l'ex chimica Arenella a via Ammiraglio Rizzo.

Gli interventi per la costa inseriti nel piano fanno riferimento a diversi strumenti di previsione, tra cui Contratti di quartiere, Prusst, Piano triennale di tutela ambientale (Ministero dell'Ambiente), Pit "Palermo capitale del Mediterraneo".

Tra le fonti di finanziamento figurano l'ex Cassa per il Mezzogiorno, i fondi Cipe per l'accordo di programma quadro fra Comune e Autorità portuale, lo stesso Comune di Palermo, il Governo nazionale, la Regione, la Provincia, il Por Sicilia 2002-2006.

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PIANO

- Disinquinamento fascia costiera sud-est:

- normalizzazione degli scarichi nel porto industriale (costruzione di uno “sgrossatore”, cioè una vasca di modulazione per inviare all’impianto di depurazione le acque nere diluite), la cui procedura è curata dall’Autorità portuale;
- adeguamento e potenziamento dell’impianto di depurazione di Acqua dei Corsari, della cui procedura si sta occupando l’Amap;
- altre opere fognarie previste nel tratto di litorale fra l’Acquasanta e la foce del fiume Oreto, tutte comprese in un appalto integrato che l’Amministrazione ha assegnato nel novembre 2006. Il progetto comprende: il potenziamento dell’impianto di sollevamento esistente nell’area dei cantieri navali; la costruzione di una “condotta premente” fino a piazza della Pace, corso Scinà, via Quintino Sella e via Puglisi; la realizzazione del collettore Sturzo, che passerà sotto le vie Roma e Cavour per ricollegarsi al collettore Cala; e il potenziamento di tutte le strutture già realizzate nell’ambito dei lavori per il disinquinamento della Cala (la stazione di pompaggio di Porta Felice, la “condotta premente” e la cosiddetta “vasca di pioggia”), per adeguarle ai maggiori carichi idrici.
- Contratto di quartiere Bandita:
 - piano regolatore per l’ampliamento del porto di Bandita, già elaborato e rinviato dalla Regione al Ministero dell’Ambiente per la decisione in merito alla valutazione sull’impatto ambientale, necessaria per l’approvazione definitiva;
 - edilizia residenziale sperimentale e strada di accesso, con progetti esecutivi già approvati in linea tecnica con le relative varianti urbanistiche;
 - mercato del pesce.
- Recupero dell’ex discarica di Acqua dei Corsari:
 - consolidamento del piede della discarica (cosiddetto “mammellone”) con la sistemazione della fascia esterna e la creazione di una scogliera protettiva sommersa a circa 70 metri di distanza dalla battigia, per una lunghezza di oltre 500 metri di fronte all’asse costiero, i cui lavori sono iniziati nel giugno 2007. È prevista, inoltre, l’utilizzazione di particolari tecniche e materiali, fra cui teli di “geo-tessuto”, per addolcire il dislivello fra il cumulo di detriti e il piano della spiaggia. La parte esterna della discarica sarà anche sistemata a verde con erbe radicolari, particolarmente indicate per consolidare il terreno. La formazione del “mammellone” risale agli anni Sessanta, quando, durante il boom edilizio, l’area veniva utilizzata come deposito di terra e sfabbricidi. Negli anni, per effetto delle correnti, il materiale di risulta eroso dalle correnti è stato ridistribuito lungo tutto il litorale, che si è trasformato, di fatto, da scogliera bassa in spiaggia di terriccio, con conseguenti alterazioni dell’habitat marino;
 - riqualificazione delle aree interne, la cui progettazione è allo stadio preliminare.
- Parco urbano costiero, fra il porto di Bandita e la foce dell’Oreto:
 - nuovi edifici di servizio per i pescatori e riqualificazione di alcuni edifici esistenti;
 - un pontile con terrazza e belvedere-passeggiata sul mare;
 - allestimento a verde lungo tutto il litorale;
 - un parcheggio;
 - nuovi varchi a mare;
 - una pista ciclabile;
 - riqualificazione della discarica di Romagnolo e altri interventi di recupero.Il progetto di realizzazione del Parco urbano costiero è suddiviso in cinque tratti denominati:
 - Foce del fiume Oreto;
 - tratto 1A, dalla colonna dell’Immacolatella allo stabilimento Virzi;
 - tratto 1B, da via Tinnirello a via Albicci;
 - tratto 1C, discarica di Romagnolo;
 - tratto dall’ex ristorante Renato al porto di Bandita.

La fase progettuale e le procedure sono a carico della Provincia regionale, che è anche l'ente finanziatore.

- Porticciolo turistico di S. Erasmo:
 - Adeguamento tecnico funzionale approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con voto n. 231 del 13.12.2007; l'opera è stata appaltata con progetto sottoposto a procedura di V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il quale ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con decreto DVA-DEC-2010-568 del 09/09/2010.
- Ridefinizione del Foro Italico: realizzazione di un'isola e di un canale navigabile nel fronte a mare (*intervento non più previsto nel PRP*).
- Parco archeologico-monumentale del Castello a Mare:
 - i lavori di restauro sono iniziati nell'autunno 2006 ed ultimati nell'agosto 2009 con l'apertura del parco archeologico-monumentale, secondo le prescrizioni del Ppe (Piano particolareggiato esecutivo) del centro storico;
 - "annegamento" della parte settentrionale del molo trapezoidale, per restituire al porto della Cala la sua antica configurazione (*intervento non più previsto nel PRP*);
 - recupero delle aree occupate da capannoni industriali (col trasferimento delle attività);
 - recupero e riscoperta dei resti delle strutture murarie del maschio arabo del castello, e sua ambientazione nel contesto dell'antico porto della Cala e, quindi, contemporaneo ripristino di un'area fortemente degradata sul fronte a mare. Riemergeranno tutti gli elementi dell'antico insediamento e dell'antica sagoma del porto. La parte su strada sarà configurata a raso per non nascondere i reperti archeologici, mentre la cortina edilizia sulla Cala sarà il filtro tra l'intervento ed il recupero dei ruderi dell'antica fonderia, che costituiranno, insieme alla sistemazione a verde degli ampi spazi antistanti, l'ingresso dal mare al centro storico della città.
- Disinquinamento della fascia costiera nord-ovest:
 - completamento del collettore nord-occidentale (acque bianche);
 - rete fognaria Tommaso Natale – Sferracavallo, della cui progettazione si sta occupando l'Amap;
 - rete fognaria dell'Arenella – Vergine Maria: nella primavera 2008 sono stati avviati i lavori. Previsti 15 chilometri di collettori per le acque nere e 10 per le acque bianche, più quattro impianti di sollevamento per spingere i reflui verso il bacino di raccolta, che si trova ai cantieri navali. Il nuovo sistema fognario di Arenella e Vergine Maria permetterà di intercettare tutti gli scarichi che attualmente finiscono in mare e di immetterli nella rete per lo smaltimento.
- Piano regolatore del porto turistico di Sferracavallo:
 - le possibili soluzioni di piano per il completamento, la messa in sicurezza e la tutela ambientale del porticciolo sono state elaborate. La Regione ha rinviato al Ministero dell'Ambiente la decisione in merito alla valutazione sull'impatto ambientale, necessaria per l'approvazione definitiva.
- Completamento del porto di Capo Gallo e nuova strada di accesso:
 - il progetto è in fase di definizione. Prima della stesura finale sarà acquisita una relazione sull'impatto che le soluzioni prospettabili avrebbero rispetto alla flora e alla fauna marina.

- **Recupero e riqualificazione della ex Chimica Arenella:** previsti, su 24 mila metri quadrati complessivi, due interventi di recupero che riguardano urbanizzazione primaria, riqualificazione dell'area costiera e realizzazione di spazi espositivi. Per quanto riguarda la tutela dell'area costiera davanti alle fabbriche dismesse, nel marzo 2008 sono stati inaugurati i lavori del primo stralcio (un tratto di circa 220 metri lineari al confine col porticciolo). Il terreno sarà ripulito dalle pietre e parzialmente ricostituito con l'aggiunta di sabbia riportata.
Prevista anche una barriera protettiva sommersa a una settantina di metri dalla battigia, grazie alla quale si potranno prevenire gli effetti delle mareggiate.
Predisposto, e approvato dalla Giunta comunale nel luglio 2007, anche il primo stralcio del progetto definitivo per le opere di urbanizzazione previste su aree di cui l'Amministrazione ha la piena disponibilità. Il piano comprende il recupero di due padiglioni da destinare ad attività espositive e la realizzazione delle dotazioni di servizio. I lavori saranno affidati mediante appalto integrato (progettazione esecutiva e costruzione a carico della ditta appaltatrice). Gli spazi esterni saranno allestiti con percorsi pedonali, piazzole di sosta, panchine, vasche d'acqua e vegetazione mediterranea. Nei capannoni da ristrutturare saranno fatte opere di consolidamento e recupero architettonico. Previsti anche un parcheggio interrato e gli impianti d'illuminazione, idrico e fognario.
Con l'ulteriore e successivo stralcio del progetto, poi, sarà creata anche una terrazza panoramica davanti al mare, che prenderà il posto di un capannone ancora da sgomberare e da demolire (lo sgombero non si è ancora perfezionato per effetto di un contenzioso). Un'ulteriore fase riguarderà, infine, la ristrutturazione di un altro padiglione.
- **Recupero e riuso della ex Manifattura Tabacchi:**
 - nel corso del 2006 una ditta privata ha presentato, nell'ambito del PRUSST, un progetto per adibire la ex Manifattura Tabacchi a centro polifunzionale con struttura commerciale, parcheggio, e bed & breakfast.
- **Bonifica della discarica di Vergine Maria:**
 - è a livello di progetto preliminare.
- **Percorso delle due tonnare:**
 - ristrutturazione della Tonnara Bordonaro, già realizzata con progetto di privati;
 - ampliamento del porticciolo dell'Arenella, su progetto dell'Autorità Portuale;
 - percorso pedonale panoramico, a livello di progetto preliminare.
- **Istituzione delle Riserve naturali di Capo Gallo**
 - l'iter si è completato il 24 luglio 2002, cioè appena due settimane dopo la presentazione del Piano, con il decreto ministeriale che ha istituito l'area marina protetta denominata "Capo Gallo – Isola delle Femmine", affiancata alla preesistente riserva terrestre naturale "Capo Gallo".

4.4.2 Piano di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime (P.U.D.M.)

Il Piano di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime del Comune di Palermo è stato redatto ai sensi dell'art. 4, comma 1, della L.R. n°15 del 29/11/2005, in ossequio alle linee guida di cui all'allegato A) del Decreto A.R.T.A. del 25/05/2006 "Linee guida per la redazione dei piani di utilizzo del demanio marittimo della Regione siciliana"; è stata avviata la procedura di VAS ed è attualmente in fase di consultazione pubblica.

Il P.U.D.M. si configura come strumento complementare ai vigenti strumenti di pianificazione urbanistica dell'Amministrazione Comunale di Palermo in quanto individua le destinazioni di uso delle aree del Demanio Marittimo comprese prevalentemente nella Fascia Costiera individuata dal PRG vigente.

Esso regola la gestione, la tutela e l'uso delle aree del Demanio Marittimo, che ricadono nel territorio del comune di Palermo, escluse quelle ricadenti nella sfera delle competenze dell'Autorità Portuale di Palermo oggetto di specifica attività di pianificazione, disciplinando:

1. le modalità di utilizzo del litorale marino;
2. gli usi da parte della collettività, anche per il tramite di una attività economica privata, da attuare mediante rilascio di concessione, in conformità alle vigenti disposizioni in materia di pubblico Demanio Marittimo.

Le aree oggetto del Piano sono quelle del tratto costiero prospiciente il territorio del Comune di Palermo, compreso tra Sferracavallo al confine con il Comune di Isola delle Femmine e Acqua dei Corsari al confine con il Comune di Ficarazzi.

Con riferimento al punto 1, le aree demaniali prospicienti il territorio comunale di Palermo sono state suddivise in aree, zone e lotti, in ossequio alle linee guida di cui al punto 7) dell'Allegato A del Decreto A.R.T.A. del 25/05/2006.

In via del tutto generale, l'attività di programmazione del Piano è volta a restituire progressivamente la costa alla città attraverso le seguenti linee guida:

1. demolizione delle opere abusive non acquisite al demanio marittimo;
2. miglioramento dell'accessibilità alla costa attraverso anche l'acquisizione di aree ex art. 33 del C.d.N.;
3. messa in sicurezza e bonifica finalizzata ad un utilizzo residenziale o ad esso assimilabile dei siti interessati in passato da fenomeni di discarica abusiva;
4. riconversione delle concessioni demaniali esistenti destinate ad attività non connesse alla fruizione del mare;
5. programmazione e razionalizzazione del rilascio di nuove concessioni demaniali marittime ex art. 36 R.C.d.N. e delle variazioni a quelle esistenti ex art. 24 R.C.d.N.
6. regolamentazione delle nuove concessioni in aree SIC/ZPS per promuovere un uso ecosostenibile della fascia costiera.

4.4.3 Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti e Stazioni" (P.I.A.U.)

Il *Programma Innovativo in Ambito Urbano – Porti e Stazioni*, opera sul rafforzamento della attrattività dei nodi costieri caratterizzati dalla compresenza di Autorità portuali e di stazioni ferroviarie. Sono nodi candidabili, in una logica di sistema, a divenire approdi delle "autostrade del mare" e, come tali, a fungere da cerniera con le reti infrastrutturali terrestri e con gli hub aeroportuali.

Questo Programma vuole contrastare il degrado edilizio, ambientale, economico e sociale che caratterizza le zone adiacenti ai porti ed alle stazioni ferroviarie. L'obiettivo strategico è quello di riqualificare e di valorizzare i tessuti urbani compresi tra i porti e le stazioni per sottrarli da una condizione di "retro-città" e tramutarli in nuove centralità urbane, in luoghi di servizi e di infrastrutture, di accoglienza e di smistamento. Insomma, in luoghi di eccellenza.

Sono 22 le città sedi di stazioni ferroviarie e di porti coinvolte nella realizzazione del Programma.

Il Programma Innovativo "Porti & Stazioni" per Palermo vede la partecipazione di Amministrazione Comunale, Autorità Portuale di Palermo, Ferrovie dello Stato S.p.A., R.F.I. S.p.A. e Ferrovie Real Estate S.p.A..

Esso è inquadrato nel contesto delle linee programmatiche tracciate per la redazione del Piano Strategico cittadino e delle sue azioni di avvio, quali quelle della individuazione delle Aree di Trasformazione Integrata (ATI).

L'articolazione della città in ATI, definibili come aree caratterizzate da risorse territoriali peculiari, consente di affrontare i processi di riqualificazione con criteri specifici per ogni singola area, non perdendo di vista, però, il quadro complessivo delle trasformazioni da avviare.

Il Programma “Porti e Stazioni”, interessa due delle dodici ATI individuate per l'intera città: l'ATI 1 “*Waterfront centrale – Sampolo – Arenella*” e l'ATI 2 “*Danisini Lolli Notarbartolo*”.

L'ATI 1, che comprende il fronte a mare della parte centrale della città e parte del tessuto urbano ottocentesco e di alcune borgate storiche, è caratterizzata dalla presenza dell'area portuale, dell'area ferroviaria di Sampolo e da alcune grandi attrezzature, quali la Fiera del Mediterraneo, il Carcere dell'Ucciardone e la Caserma Cascino.

Nell'ambito della pianificazione strategica cittadina, nell'ATI 1, denominata “*Città degli scambi e dell'innovazione*”, sarà potenziata la rete di servizi capace di incrementare la capacità del commercio e dell'impresa, soprattutto nel campo dell'innovazione.

L'ATI 2, che comprende parte del tessuto ottocentesco e parte dell'espansione urbana del secondo dopoguerra, è caratterizzata dalla presenza delle aree ferroviarie della ex Stazione Lolli e della Stazione Notarbartolo, dal giardino storico di villa Malfitano, dagli ex Cantieri Doucrot, oggi utilizzati come centro culturale, e dal museo della Zisa.

Nell'ambito della pianificazione strategica, nell'ATI 2, denominata “*La città internazionale della cultura*”, va potenziato il sistema di aree, servizi e infrastrutture per il supporto all'internazionalizzazione della cultura.

Accertato che buona parte delle aree prioritarie di intervento dell'ATI 1 rientrano all'interno del perimetro dell'Autorità Portuale, si è ritenuto opportuno che tutte le attività riguardanti le aree di intervento sul waterfront siano direttamente coordinate dall'Autorità Portuale in modo da garantire il profilo di efficienza amministrativa che il Programma Innovativo richiede.

Il “Master Plan per la rigenerazione del waterfront urbano” prima ed il nuovo PRP sono divenuti lo “strumento di scenario” 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. Il Master Plan comprenderà quindi in un unico piano i risultati della pianificazione territoriale, della programmazione economico-finanziaria, della riorganizzazione funzionale e della progettazione urbanistica ed architettonica.

4.4.4 Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)

Il Piano Generale del Traffico Urbano, redatto ai sensi dell'art. 36 del D.L. 30/04/1992 n. 285 e s.m.i. “*Nuovo Codice della Strada*”, è stato adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 36 del 04/05/2011, dopo aver espletato la procedura VAS.

Tenuto conto che il P.G.T.U. è un piano di breve termine, gli obiettivi di carattere generale proposti dalle Direttive Ministeriali (miglioramento delle condizioni di circolazione, miglioramento della sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, risparmio energetico) da conseguirsi in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali ed applicati alla realtà specifica di Palermo, sono traducibili in obiettivi specifici ed operativi quali:

- gerarchizzare la rete viaria esistente, distinguendo le funzioni delle diverse strade ed adeguandole alla tipologia delle aree attraversate;
- fluidificare la circolazione sulle aste stradali, soprattutto alle intersezioni, anche attraverso itinerari alternativi in grado di deviare il traffico di transito;
- creare le condizioni affinché l'utenza debole (pedoni e ciclisti) sia agevolata e possa muoversi, per quanto possibile, su sedi separate e comunque in sicurezza;
- ricostituire un equilibrio fra domanda e offerta di sosta operando sia sull'una che sull'altra;
- individuare strategie integrate che operino nel senso di un riequilibrio modale a favore dei mezzi meno inquinanti e a minor consumo energetico specifico.

Gli interventi proposti nel presente P.G.T.U., in termini generali, sono:

- di tipo essenzialmente fisico, localizzati in punti specifici della rete, aventi l'obiettivo di risolvere nel breve termine criticità puntuali della circolazione; tali interventi sono collegati tra loro nell'ottica di fluidificare selettivamente soprattutto gli itinerari di transito e di scorrimento interni;
- di tipo fisico ed organizzativo, destinati ad incrementare i livelli di sicurezza, e ad indurre una distribuzione della mobilità tra i diversi modi di trasporto meglio rispondente agli obiettivi generali;
- normativi, destinati prevalentemente, nelle zone critiche, a limitare la presenza aggressiva dell'auto a favore delle utenze più deboli.

Il P.G.T.U., inteso quale progetto preliminare o piano quadro del P.U.T., è relativo all'intero centro abitato ed indica:

- la classifica funzionale della viabilità, ossia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni;
- il regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico;
- la politica intermodale adottata;
- il programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del P.G.T.U.).

Il P.G.T.U. intende quindi proporre:

- interventi di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari od aree pedonali - AP - e delle zone a traffico limitato - ZTL - o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato;
- Interventi di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici (fluidificazione dei percorsi, specialmente delle linee portanti) con definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad essi riservate, e dei principali nodi di interscambio, nonché dei rispettivi parcheggi di scambio con il trasporto privato e dell'eventuale piano di riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze (PUT inteso come Piano della mobilità);
- Interventi di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati, con definizione sia dello schema generale di circolazione veicolare (per la viabilità principale), sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenza tra i diversi tipi di strade;
- Interventi di riorganizzazione della sosta dei veicoli motorizzati privati, con definizione sia delle strade parcheggio, sia delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali ed, eventualmente, delle possibili aree per i parcheggi multipiano, sostitutivi della sosta vietata su strada, sia del sistema di tariffazione e/o di limitazione temporale di quota parte della sosta rimanente su strada.
- Interventi per la sicurezza stradale e per la moderazione del traffico;
- Utilizzazione delle tecnologie ITS;
- Potenziamento dei servizi della vigilanza urbana;
- Iniziative nell'ambito del Mobility Management;
- Organizzazione dell'Ufficio Tecnico del Traffico.

Il P.G.T.U. non contiene interventi specifici al miglioramento della viabilità di accesso al porto, se non in misura conforme ai propri obiettivi.

4.4.5 Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile

Il Piano Strategico di Mobilità Sostenibile del Comune di Palermo, adottato con Delibera di G.M. n° 300 del 12.11.2007, finanziato dalla Regione Siciliana a valere sulle risorse CIPE-FAS Aree urbane, rappresenta il documento scientifico e programmatico degli interventi di mobilità sostenibile che saranno realizzati in città nel breve, medio e lungo termine e che avranno come obiettivo la riduzione del traffico veicolare e dell'inquinamento atmosferico.

Esso costituisce un sistema organico di riferimento per le iniziative nel campo della mobilità, sgravando l'amministrazione dall'adozione di iniziative di carattere emergenziale.

Per il medio-lungo periodo sono previsti interventi finalizzati all'esclusione del traffico portuale in ingresso e uscita dalla rete urbana di Palermo. Attraverso il progetto di un nuovo collegamento tra il Porto e la Circonvallazione, progetto sviluppato dall'Autorità Portuale, da realizzare prevalentemente in galleria, sia il traffico merci pesante su gomma che il traffico privato dei RO-PAX sarà instradato direttamente sulla rete e le polarità regionali.

Inoltre è prevista la realizzazione di un baffle di collegamento ferroviario tra la zona del Porto e la Stazione di Palermo Centrale, questo al fine di una connessione diretta tra gli arrivi e le partenze via mare e quelle ferroviarie regionali.

In relazione ai tempi lunghi delle fasi progettuali e della necessità di reperire i necessari finanziamenti, il Piano della Mobilità Sostenibile propone, accanto a questi interventi, specifici progetti di *breve periodo* riguardanti:

- la fluidificazione dell'itinerario di uscita/entrata dal porto;
- le nuove modalità di accesso e sosta dei TIR verso il porto attraverso la previsione di un "parcheggio polmone" di alimentazione ad est (Area Roccella);
- la predisposizione di aree di sosta, superficiale, di appoggio alla trasformazione di alcune aree portuali.

Tutti gli interventi sono coordinati con i progetti di trasformazione urbanistica (ATI 1 Sampolo) e con le previsioni contenute nel nuovo PRP.

4.4.6 Piano sulla Qualità dell'Aria

Il "Piano per il miglioramento della qualità dell'aria e per il potenziamento del trasporto pubblico di Palermo" (approvato con Delibera G.M. del 27.11.2007) costituisce, come esplicitato nelle premesse dello stesso piano: *il Piano delle Azioni della città di Palermo, relativo al "Programma di finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico", del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.*

Dette azioni consistono in interventi puntuali per il miglioramento della circolazione e della mobilità sostenibile che non risultano configgenti con le previsioni del PRP.

4.4.7 Piano di Zonizzazione Acustica

Il Piano di Zonizzazione Acustica è stato elaborato in prima stesura dal comune di Palermo nel maggio 2004 ed è a tutt'oggi in corso di revisione.

In riferimento alla tematica, il Comune di Palermo ha aderito al Programma Triennale Tutela Ambiente 1994-1996 del Ministero dell'Ambiente.

Una delle azioni previste dal programma è la redazione di un piano di disinquinamento acustico (progetto n. 47).

In quella sede è stato avviato l'iter per la redazione di un primo stralcio relativo al piano, consistente nella Zonizzazione Acustica del territorio urbano, e avviate le procedure propedeutiche per l'affidamento di un incarico professionale al Consorzio di Università CIRIAF (Centro Interuniversitario di Ricerca sugli Agenti Fisici) di Perugia. Le attività finalizzate alla "Zonizzazione Acustica del territorio" avrebbero dovuto essere articolate nelle fasi:

- 1) Progetto esecutivo delle attività (scheda di rilevazione acustica – principali riferimenti procedurali e normativi – elaborazione del piano di misure acustiche – progetto di mappatura acustica del territorio comunale – linee guida per la predisposizione del Piano di Bonifica acustica);
- 2) Predisposizione del piano di zonizzazione acustica di primo tentativo (individuazione di aree territoriali omogenee – assegnazione a tali aree dei limiti previsti dal D.P.C.M. 1/03/91 - realizzazione di cartografie in scala 1:5000 per le zone urbane ed in scala 1:10.000 per le zone periferiche con la rappresentazione della zonizzazione);
- 3) Misure di rumore in aree o siti particolarmente critici - realizzazione di alcune misure fonometriche - campione, finalizzate alla definizione della campagna di misure per la redazione della mappatura acustica della città.
- 4) Predisposizione del piano di zonizzazione acustica finale.

Pertanto, in assenza di Piano di Zonizzazione, vige la sola classificazione acustica *ope legis*.

4.4.8 Piano d'ambito dell'ATO rifiuti

Il Comune di Palermo fa parte, insieme al comune di Ustica, dell'ATO PA3.

L'ATO nel 2003 si è dotata del Piano d'Ambito per la gestione integrata dei rifiuti.

Il Piano contiene la descrizione del sistema di gestione del ciclo di rifiuti sia indifferenziato che differenziato.

Il Piano d'Ambito prevedeva il passaggio dal sistema misto di raccolta indifferenziata e differenziata con campane stradali, all'esclusiva raccolta differenziata temporalmente suddivisa in 6 fasi di durata complessiva corrispondente al triennio 2004 – 2006, con l'utilizzo di 8 differenti sistemi di raccolta e la realizzazione di 3 tipologie di impianti.

Sistemi di raccolta differenziata:

- porta a porta
- campane e contenitori
- scuole e uffici
- centri ambiente fissi
- centri ambienti mobili
- cartone grandi utenze commerciali
- raccolta sfalci
- raccolta ingombranti

Impianti:

- impianto di selezione
- impianto di compostaggio
- impianto di trattamento ingombranti.

La raccolta differenziata porta a porta è iniziata però solo nel febbraio 2010 e non si estende ancora a tutto il centro abitato.

Il Piano non ha influenza sull'area portuale.

4.4.9 Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico nel Porto di Palermo

L'autorità portuale di Palermo, ai sensi dell'art. 5 del d.lgs. 182/03, ha elaborato il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico", approvato con decreto del direttore dell'Osservatorio sui Rifiuti dell'Agenzia Regionale per i Rifiuti e le Acque n. 842 del 13 novembre 2007.

Il Piano ha efficacia sia nello scalo commerciale ed industriale, che nei porticcioli turistici, dove la sua attuazione è a carico dei concessionari.

Esso espone le modalità operative di raccolta e smaltimento di tutti i rifiuti liquidi o solidi, pericolosi e non, provenienti dalle navi e dalla pulizia delle aree portuali, e descrive gli impianti ed i servizi attualmente operanti o da realizzare.

Impianti e servizi attualmente operanti:

1. impianto di trattamento acque di sentina, acque di zavorra e altri rifiuti speciali;
2. impianto mobile di ritiro delle acque di sentina, di slops (derivanti da prodotti petroliferi di cui all'annesso I° della Marpol 73/78 con P.I. superiore ai 61°C), acque nere e liquami ed altri rifiuti speciali pericolosi e non;
3. servizio mobile di ritiro rifiuti solidi ed assimilati;
4. impianto mobile di prevenzione ed intervento in caso di inquinamento marino da idrocarburi;
5. servizio di prelievo e successivo smaltimento dei rifiuti alimentari prodotti da navi provenienti da porti extra UE.

Impianti e servizi da realizzare:

- area di deposito temporaneo di rifiuti riciclabili non pericolosi;
- impianto di ritiro, trasporto, recupero o smaltimento dei rifiuti pericolosi, quali oli usati e pile al piombo esauste per piccole unità (diporto e pesca) mediante la realizzazione di isole ecologiche recintate e gestite dai concessionari demaniali.

Il Piano prevede la promozione della raccolta differenziata finalizzata al riciclo di materie prime, per la diminuzione degli impatti ambientali e dei costi di conferimento a carico dell'utenza.

Nel paragrafo 5.14 sono illustrati più in dettaglio i contenuti del piano.

4.5 COERENZE CON PIANI E PROGRAMMI

Per una sintesi delle coerenze con i piani e programmi pertinenti il PRP (analisi degli obiettivi di Piano con gli obiettivi del quadro programmatico) è stata redatta la seguente tabella:

PIANO O PROGRAMMA	OBIETTIVI/FINALITÀ	RAPPORTO COL PRP / VINCOLI AMBITO PRP O IN PROSSIMITÀ
Programmazione e pianificazione territoriale		
Piano Territoriale Paesistico / Piano d'Ambito 4	Tutela e valorizzazione dei beni culturali e ambientali	Vincoli paesaggistici: - Territori costieri in una fascia di 300 m dalla linea di battigia - art.42 lett. a) D.L. 42/2004
Piano Territoriale Provinciale di Palermo	Ha carattere sia "strutturale" che "strategico", definisce – anche in termini di regolamentazione degli usi del suolo – gli indirizzi e gli orientamenti strategici, nonché le scelte e le indicazioni funzionali alle azioni concrete di trasformazione e di sviluppo del territorio a scala provinciale.	Gli interventi previsti includono le previsioni infrastrutturali di accessibilità al porto di Palermo.

Piano Regolatore Generale e Vincoli	Suddivisione del territorio comunale in zone territoriali omogenee (ZTO), per ognuna delle quali è previsto un diverso tipo di intervento.	Il PRG classifica tutta l'area del porto come servizio F16 "Aree ferroviarie o portuali", rimandando allo strumento specifico la sua organizzazione funzionale e la conseguente normativa. Solo l'area dell'attuale Foro Italico, della Cala e del Molo Trapezoidale su cui insiste il Castello a Mare è inserita nella Zona A ed è normata dal P.P.E. del Centro Storico. Il PRG individua il regime vincolistico vigente, anche nell'ambito portuale.
Programmazione e pianificazione settoriale		
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità	Promuovere interventi su Porti sede di Autorità Portuali, tra cui il porto di Palermo, indirizzati al potenziamento e alla riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio di traffici commerciali.	Gli interventi riguardano solo il Porto Commerciale.
Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia	Individuazione delle infrastrutture portuali esistenti nell'Isola, attraverso un apposito censimento, e promozione dell'azione di potenziamento delle strutture dedicate al diporto. Il Piano ha previsto la realizzazione di una rete di porti turistici che consenta la circumnavigazione dell'isola. Sulla base dei contenuti di tale Piano sono stati individuati gli interventi afferenti alle risorse della Misura 4.20 del P.O.R..	Gli interventi includono i progetti di completamento dei porti turistici compresi nell'ambito del PRP.
Pianificazione in materia di tutela ambientale		
Direttiva habitat (zone SIC e ZPS)	Conservazione degli habitat naturali e delle specie animali e vegetali presenti.	Aree SIC denominate: - ITA020006 "Capo Gallo" / Riserva naturale orientata Capo Gallo - ITA020012 "Valle del Fiume Oreto" - ITA020014 "Monte Pellegrino" / Riserva naturale orientata Monte Pellegrino - ITA020023 "Raffo Rosso, Monte Cuccio e Vallone Sagana" - ITA020044 "Monte Grifone" - ITA020047 "Fondali di Isola delle Femmine-Capo Gallo" / Riserva naturale orientata Isola delle Femmine - ITA020049 "Monte Pecoraro e Pizzo Cirina" presenti in prossimità, ma esterne all'ambito del PRP.
IBA	Protezione di uccelli.	Presenza della IBA 155 "Monte Pecoraro e Pizzo Cirina", ma esterna all'ambito del PRP.

Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico	Individuazione delle aree a differente rischio idrogeologico, determinazione di aree di "attenzione" rispetto alla pericolosità idrogeologica.	Vincolo idraulico classificato con Pericolosità P1 (pericolosità moderata) e Rischio R3 (rischio elevato). Le previsioni di Piano sono coerenti con i vincoli imposti.
Altri piani e programmi di livello locale		
Piano per il recupero del mare e della costa	Miglioramento dello stato di degrado ambientale in cui versano da lungo tempo numerosi spazi urbani lungo la fascia costiera palermitana ed eliminare l'inquinamento delle acque marine; razionalizzazione degli insediamenti sul litorale, rilancio dei porti turistici e delle borgate marine.	Il PRP non contiene interventi in contrasto con quelli previsti per il recupero del mare e della costa.
Piano di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime (P.U.D.M.)	Regolamantare la gestione, la tutela e l'uso delle aree del Demanio Marittimo, che ricadono nel territorio del comune di Palermo, disciplinando le modalità di utilizzo del litorale marino e gli usi da parte della collettività, per restituire progressivamente la costa alla città.	Le aree ricadenti nella sfera delle competenze dell'Autorità Portuale di Palermo oggetto di specifica attività di pianificazione (PRP) sono escluse dal P.U.D.M..
Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti e Stazioni" (P.I.A.U.)	Riqualificare e valorizzare i tessuti urbani compresi tra i porti e le stazioni per sottrarli da una condizione di "retro-città" e tramutarli in nuove centralità urbane, in luoghi di servizi e di infrastrutture, di accoglienza e di smistamento.	Le previsioni del PRP per le aree del waterfront sono in piena coerenza con quelle del Programma.
Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)	Gerarchizzare la rete viaria esistente; fluidificare la circolazione sulle aste stradali, soprattutto alle intersezioni; creare le condizioni affinché l'utenza debole" (pedoni e ciclisti) sia agevolata e possa muoversi su sedi separate; ricostituire un equilibrio fra domanda e offerta di sosta operando sia sull'una che sull'altra; individuare strategie integrate che operino nel senso di un riequilibrio modale a favore dei mezzi meno inquinanti e a minor consumo energetico specifico.	Il P.G.T.U. non contiene interventi specifici al miglioramento della viabilità di accesso al porto, se non in misura conforme ai propri obiettivi: - fluidificazione del traffico, - regolarizzazione della sosta.
Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile	Rappresenta il documento scientifico e programmatico degli interventi di mobilità sostenibile che saranno realizzati in città nel breve, medio e lungo termine e che avranno come obiettivo la riduzione del traffico veicolare e dell'inquinamento atmosferico.	Tutti gli interventi sono coordinati con le previsioni contenute nel nuovo PRP.
Piano sulla Qualità dell'Aria	Interventi puntuali per il miglioramento della circolazione e della mobilità sostenibile.	Gli interventi non risultano configgenti con le previsioni del PRP.
Piano di Zonizzazione Acustica	Non è ancora stato approvato.	In assenza di Piano di Zonizzazione, vige la sola classificazione acustica <i>ope legis</i> .

Piano d'ambito dell'ATO rifiuti PA3	Contiene la descrizione del sistema di gestione del ciclo di rifiuti sia portuale. indifferenziato che differenziato. Il Piano non ha influenza sull'area
Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico nel Porto di Palermo	Esponde le modalità operative di raccolta e smaltimento di tutti i rifiuti liquidi o solidi, pericolosi e non, provenienti dalle navi e dalla pulizia delle aree portuali, e descrive gli impianti ed i servizi attualmente operanti o da realizzare. Il PRP non prevede azioni relative alla gestione dei rifiuti, esistendo un piano specifico per tale tematica ambientale, al quale dovrà farsi riferimento.