

## Comune di Termini Imerese (PA)

### Il Piano regolatore portuale

Il porto di Termini Imerese è situato a ridosso della città antica e rappresenta un caso emblematico di grave diseconomia per una serie di motivi strettamente collegati ed interdipendenti come l'evidente sottoutilizzazione, l'opportunità economica non sfruttata, la scarsa compatibilità territoriale ed urbanistica, il basso gradimento sociale; la vicinanza con il porto di Palermo, anch'esso in crisi da sovrappollamento di traffici non selezionati, evidenzia la vocazione di questo Porto come straordinaria potenziale risorsa per lo sviluppo del sistema portualistico della intera Regione Siciliana.

La razionalizzazione delle funzioni portuali, una loro distribuzione più compatibile con il territorio e con il tessuto urbano, il bilanciamento delle attività più rispettoso delle attese della città, è il tema di un Piano regolatore che si presenta ancor più come Piano di recupero del rapporto tra città e Porto; tanto più che la dichiarazione di Barcellona del 1995 prevede la costituzione di un'area euromediterranea di libero scambio, entro il 2010, volta alla creazione di una dimensione commerciale sud-sud, che eviti la frammentazione dei mercati e faciliti la specializzazione e la diversificazione economica dei traffici<sup>1</sup>.

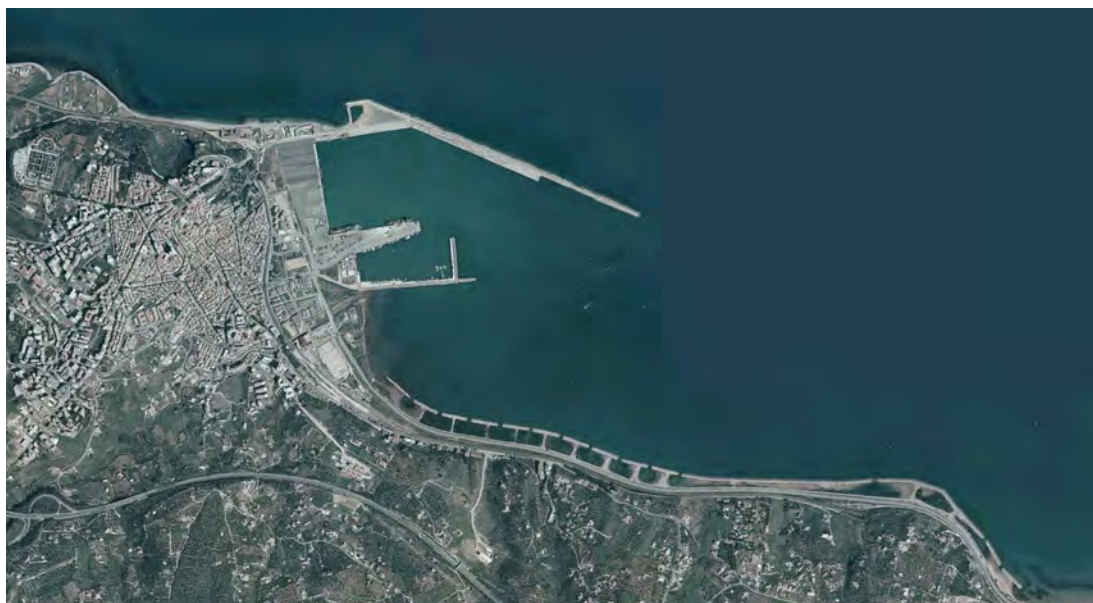
In tale contesto, se l'opportunità verrà colta, la Sicilia diventerebbe piattaforma logistica indispensabile e fondamentale, con la necessità di un nuovo assetto urbanistico per i molti comuni siciliani dotati di strutture portuali efficienti ed attrezzate.

Sintetizzando le analisi e le considerazioni sviluppate negli studi preparatori, i temi conduttori del piano, strettamente correlati l'uno all'altro, possono essere così individuati:

1. utilizzare al meglio le strutture portuali esistenti (opere di difesa, banchine, piazzali), portando a termine i completamenti strettamente necessari ad assicurare un bacino sufficientemente protetto, e le integrazioni indispensabili a garantire una perfetta rispondenza alle esigenze di un porto efficiente e competitivo;
2. spostare il più possibile a mezzogiorno - avvicinandolo alla zona industriale e rendendolo quindi marginale rispetto alla città - il porto commerciale, assicurandogli però gli accosti, i piazzali ed i servizi necessari al suo funzionamento in condizioni ottimali in base agli scenari di traffico previsti, soprattutto mettendolo in condizione di potersi espandere all'occorrenza nella stessa direzione, cioè verso la zona industriale ove sono più agevoli gli accessi stradali e ferroviari;
3. liberare il *waterfront* urbano immediatamente antistante e sottostante il centro storico dall'attività commerciale del porto, recuperando la linea di costa - e con essa i vecchi insediamenti industriali dismessi, i piazzali e le banchine - ad un uso squisitamente civile, orientato allo sviluppo turistico in generale (balneazione, diporto,

1. Ente committente: Comune di Termini Imerese (Palermo)  
Autori del progetto: Elio Ciralli, Studio di Ingegneria Civile e Costiera, Palermo; Franco Grimaldi, Idrotec, Milano; Paolo Viola, Viola Ingegneri & Architetti Associati, Cernobbio  
Collaboratori: Elena Camporini, Guglielmo Migliorino, Alberto Rigoni

- attività crocieristica, convegnistica, ludica) ma altrettanto fortemente integrato con il tessuto urbano;
4. creare le premesse per una corretta ripartizione del traffico marittimo fra il porto di Termini e quello della vicina Palermo, considerando che il primo ha tutte le qualità per sviluppare il traffico Ro-Ro, grazie ai suoi collegamenti autostradali, ma anche per condividere con il secondo il traffico crocieristico, grazie non solo alle infrastrutture viarie e trasportistiche, ma soprattutto alla centralità di Termini rispetto all'Isola e alle sue risorse turistiche, compresa naturalmente la stessa Palermo;
  5. sviluppare infine il turismo, ed in particolare il turismo nautico, in tutte le sue forme (stanziale, di transito, d'armamento) e con tutte le sue componenti, attraverso la creazione di un vero e proprio "polo nautico" comprendente marina, charter, traghetti e gite per le isole Eolie, riparazioni e manutenzioni, alberghi, servizi alle barche e alle persone, una stazione marittima attrezzata anche come auditorium e sala convegni, centro commerciale e sportivo, spiaggia, eccetera.



Il porto oggi inutilizzato, ai piedi della città storica.

#### Indirizzi emergenti nella pianificazione portuale

E' noto che, seppure in preparazione, non esistono ancora linee-guida né culture o approcci condivisi per la redazione dei Piani regolatori portuali; vi è invece un indirizzo emergente che riguarda due aspetti strategici e precisamente:

- l'esigenza che i Piani portuali, così come sta avvenendo per i Piani comunali, abbiano sufficienti gradi di flessibilità allo scopo di conservare validità per tutto il periodo della loro vigenza, non ingabbiare gli Enti gestori in limitazioni e regole che rapidamente diventano obsolete, non obbligarli a frequenti varianti o ai cosiddetti adeguamenti tecnico-funzionali;
- ferme restando le esigenze di carattere operativo e gestionali del porto, la sua strumentazione urbanistica portuale, l'intero assetto del *waterfront* urbano e lo stesso uso degli specchi acquei, devono integrarsi armoniosamente con il tessuto urbano, e quindi con l'urbanistica comunale, sposandone il più possibile le cause e le ragioni, allo scopo di restituire alla città le aree che risultano più essenziali ai cittadini che agli operatori portuali.

Questi orientamenti di carattere generale vanno tuttavia mediati con l'esigenza di indicare - almeno per alcune aree strategiche sia per l'operatività e la gestione portuale che per la riqualificazione urbana - soluzioni progettuali a livello planivolumetrico che assicurino una minima soglia di coerenza fra l'impianto del piano e i singoli interventi edilizi o infrastrutturali.

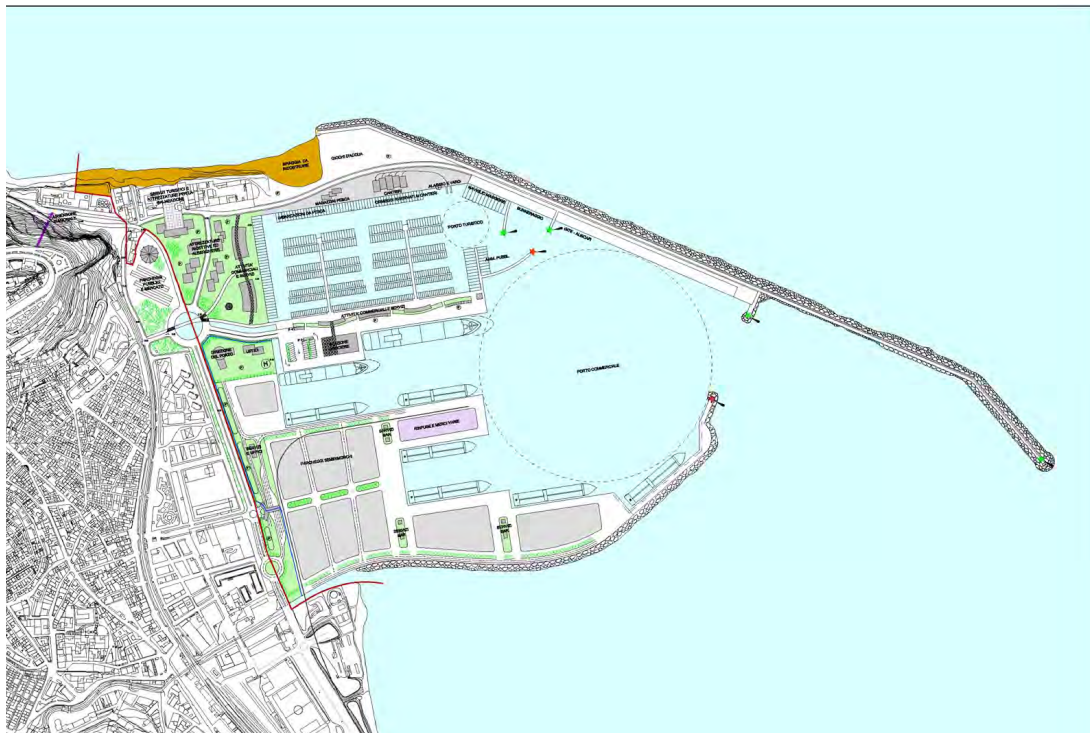
Per conciliare le due opposte esigenze, di flessibilità e di definizione progettuale, il Piano ha un doppio livello di normativa: una parte obbligatoria e cogente, contenente indicazioni essenziali modificabili solo con procedure di variante, ed una parte priva di valore prescrittivo, che si concreta in linee guida progettuali, il cui scopo è fornire all'Ente gestore del porto obiettivi e strategie possibili e condivisi.

Il Piano è quindi stato sviluppato con un approccio iterativo, per far sposare gli esiti della programmazione concertata di scala territoriale con gli orientamenti delle politiche europee, con continue verifiche degli esiti dei Piani vigenti o in itinere, sia di carattere generale che settoriale<sup>2</sup>, senza trascurare ulteriori indicazioni di alta valenza strategica come, in particolare, l'accordo programmatico per il sistema portuale Palermo - Termini Imerese.

<sup>2</sup> In particolare, per la strumentazione generale, il Piano territoriale paesistico, il Piano urbanistico regionale, il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Palermo, Piano regolatore comunale, sistema dei vincoli; per la pianificazione settoriale, il TEN-T Rete transeuropea dei trasporti, il Piano generale dei trasporti, il Piano regionale dei trasporti, il Piano regionale di sviluppo della nautica da diporto, il Piano regolatore delle aree di sviluppo industriale della Provincia di Palermo

## Rapporto con la città

La pianificazione siciliana non ha, tuttavia, raggiunto un livello di maturazione tale da far cogliere obiettivi di qualità urbana e ambientale univocamente ed unitariamente sostenuti e supportati; fa eccezione il nuovo Piano regolatore generale di Termini Imerese, redatto dall'Ufficio tecnico del comune di Termini Imerese<sup>3</sup>, fortemente innovativo per concezione e contenuti laddove prevede, per la fascia di interazione porto-città, la ricucitura del tessuto storico con gli spazi portuali per recuperare il rapporto fra città e mare, oggi gravemente compromesso. Basti ricordare che il porto occupa gran parte del litorale antistante il centro abitato e che i suoi



L'ipotesi progettuale del porto e del waterfront.

vasti piazzali - insieme ai vecchi magazzini e stabilimenti industriali - si estendono subito sotto lo straordinario affaccio che, dalle terrazze del Castello e dalla passeggiata panoramica che avvolge il centro storico, spazia sul mare e verso le isole, mentre il litorale disponibile per la balneazione e per il godimento pieno del mare è ridotto ad una sottile striscia di spiaggia, retrostante la cortina di edifici industriali dismessi, raggiungibile solo dopo aver attraversato i desolati piazzali del porto.

Fra i problemi intimamente legati al Piano vi sono dunque sia quello di restituire il mare alla città, consentendone l'utilizzo a scopo turistico, ricreativo, sportivo, sia quello di creare un nuovo paesaggio - diurno e notturno - attraente anche per chi lo osserva dall'alto; in parole povere, il piano dovrà "saldare" la città al mare eliminando fra loro vuoti urbani e diaframmi, sia materiali che psicologici.

## Procedure e gestione

Il Piano regolatore del porto è stato fortemente voluto dall'Amministrazione di Termini Imerese ed è risultato particolarmente gradito alla maggioranza delle forze politiche, associazioni di operatori e cittadini; nei passaggi istituzionali il Piano regolatore del porto ha visto per due volte la sua approvazione da parte del Consiglio comunale con l'unanimità dei voti.

Per la normativa della Regione Siciliana, autonoma in tema di urbanistica, il Piano regolatore del porto viene approvato, in base all'art. 30 della Lr 21/85, dall'Assessore al territorio e ambiente (oggi dal dirigente del Dipartimento urbanistica), a seguito di alcuni pareri consultivi specifici, sentito il Consiglio regionale all'urbanistica ed il Sindaco del comune interessato. Il Piano è stato approvato in un tempo considerevolmente breve (otto mesi) ed il Decreto è già stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Regione Sicilia.

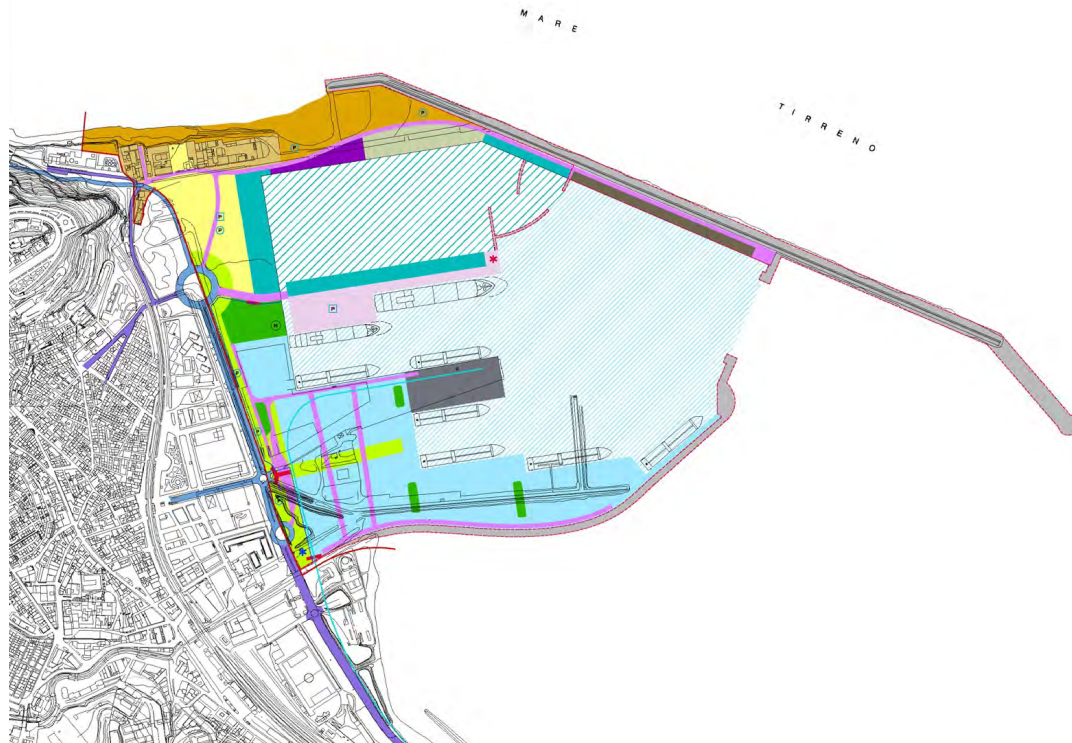
Si apre ora il capitolo della realizzazione delle opere previste nel Piano; l'intervento complessivo, valutabile in circa 160 milioni di euro, è destinato a dare una nuova e forte opportunità di sviluppo economico.

Occorre però che si avverino alcune imprescindibili condizioni; la prima è che il processo di sviluppo del porto sia governato da una autorità specifica, competente, con capacità manageriali e non, come oggi, dalla Capi-

3. Dirigente architetto Rosario Nicchitta

taneria di porto. Si tratta ovviamente di istituire una nuova Autorità portuale ovvero ampliare le competenze di quella di Palermo sul porto di Termini.

L'altra condizione è, comunque, l'attivazione del *sistema portuale* della Sicilia occidentale, con Palermo e Termini ma eventualmente anche con Trapani, allo scopo di operare in fortissima sinergia e profittare al massimo delle opportunità del mercato, migliorando e specializzando i servizi offerti da ciascun porto.



La distribuzione delle funzioni e la viabilità.



**SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA**

Comune di Termini Imerese  
Progettisti / Società di ingegneria

**IL CASO**

Piano regolatore portuale

**CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO**

Waterfront

**A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE**

Pianificazioni specialistiche  
Piani urbanistici

**RIFERIMENTI**

[www.viola-associati.com](http://www.viola-associati.com)