

PROGETTO DEFINITIVO MARINA DI MARSALA FUTURO PIANO REGOLATORE PORTUALE



Tav.

Stato Progetto **DEFINITIVO**

Rev. 01

Data Aprile 2014

Scala

Descrizione

AP

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Committente

P.11

M.Y.R. Marsala Yachting Resort S.r.l.
Via Favara 452/c bis- T. +39 0923 722319



Marsala Yachting Resort

Capo Progetto e Marina Designer

Ing. Massimo Ombra

Ordine degli Ing. della Provincia di Trapani n°1046

Timbro e Firma



Progettisti

Coordinamento gruppo di progettazione:

Ing. Francesco Di Noto

Progettazione Architettonica:

Arch. Stefania Bacci

Progettazione Architettonica:

Itinerlab Srl - Architetti Nuzzo

Ingegneria marittima / civile e studi ambientali:

Ing. Antonio D'Arrigo

Collaborazioni

Opere marittime:

Ing. Agostino La Rosa

Analisi strutturali e geotecniche:

Ing. Nicola Rustica

Impianti idrici:

Ing. Giovanni Berbiglia

Impianti elettrici e di illuminazione:

Ing. Pietro Inferrera / Ing. Massimo Brancatelli

Aspetti ambientali:

Ing. Domenico Mangano

Studi geologici e geotecnici:

Dott. Piero Merk Ricordi

INDICE

1.	DISPOSIZIONI GENERALI	1
ART. 1.	NATURA DEL PIANO E FINALITA' DELLE NORME.....	1
ART. 2.	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO.....	4
ART. 3.	ARTICOLAZIONE TERRITORIALE DEL PIANO	5
ART. 4.	CARATTERE DELLE NORME E FLESSIBILITÀ DEL PIANO.....	6
ART. 5.	CRITERI DI VALUTAZIONE DI PIANI E PROGETTI.....	7
ART. 6.	GESTIONE AMMINISTRATIVA DELLE AREE	7
2.	CLASSIFICAZIONE DELLA TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI.....	8
ART. 7.	MANUTENZIONE ORDINARIA	8
ART. 8.	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	8
ART. 9.	RESTAURO E RISANAMENTO CONSERVATIVO	9
ART. 10.	RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA.....	9
ART. 11.	NUOVA COSTRUZIONE	10
ART. 12.	RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA	11
ART. 13.	AMPLIAMENTO.....	11
ART. 14.	DEMOLIZIONE.....	11
ART. 15.	MUTAMENTO DELLA DESTINAZIONE D'USO	11
3.	DEFINIZIONI.....	12
ART. 16.	SUPERFICIE LORDA (Sl).....	12
ART. 17.	SUPERFICIE COPERTA (Sq).....	12
ART. 18.	ALTEZZA DELLE FRONTI (Hf)	12
ART. 19.	ALTEZZA MASSIMA DELL'EDIFICIO (Hm)	13
ART. 20.	DISTACCO TRA GLI EDIFICI (De).....	13
ART. 21.	DISTANZA MINIMA TRA PARETI FINESTRATE (DM)	13
ART. 22.	VOLUME TOTALE (VT).....	13
ART. 23.	VOLUME URBANISTICO (VUR).....	14
ART. 24.	VOLUME TECNICO (VTEC).....	15
ART. 25.	SUPERFICIE TERRITORIALE (ST).....	15
ART. 26.	INDICE DI FABBRICABILITÀ TERRITORIALE (IT)	15
ART. 27.	RAPPORTO DI COPERTURA SUPERFICIALE (CS).....	15
4.	DISPOSIZIONI SPECIFICHE	16
ART. 28.	AREA TURISTICA E DA DIPORTO	16
ART. 29.	AREA PESCHERECCIA	22
ART. 30.	AREA COMMERCIALE	24
ART. 31.	AREA DI SERVIZIO PASSEGGERI	26
ART. 32.	SPAZI RISERVATI PER ENTI E ISTITUZIONI	27
ART. 33.	PARAMETRI EDILIZI	28
5.	DISPOSIZIONI PARTICOLARI	30
ART. 34.	OPERE MARITTIME DI INFRASTRUTTURAZIONE	30
ART. 35.	VIABILITÀ'	31
ART. 36.	NORME TRANSITORIE.....	32

1. DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1. NATURA DEL PIANO E FINALITA' DELLE NORME

Il porto di Marsala è classificato in base alla legge n. 84 del 28.1.1994 “Riordino della legislazione in materia portuale” all’art. 4, come II categoria e III classe: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

La legge 84/94 non ha inserito il porto di Marsala tra gli scali sede di Autorità Portuale, ed è dotato di un Ufficio Circondariale Marittimo.

L’Ente gestore del Porto di Marsala risulta essere il Comune di Marsala, che si avvale dell’ Ufficio Circondariale Marittimo, presente all’interno del bacino portuale, per le funzioni di controllo e sicurezza della navigazione.

Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale approvato nel 2003 ai sensi dell’art. 30 della L.R. 21/85.

La Regione Siciliana, con l’adozione del Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, approvato con Decreto dell’Assessoriale Regionale al Turismo del 26 maggio 2006 - n.29, colloca nel bacino portuale di Marsala (congiuntamente a Marina di Ragusa e S. Agata di Militello) uno dei tre porti “hub” Siciliani ai quali viene attribuita una funzione trainante per la generazione dell’attrazione del flusso turistico per l’intera Regione.

La Società Marsala Yachting Resort S.r.l. ha presentato il progetto preliminare dell’approdo turistico hub “Marina di Marsala”, ai sensi della L.R. n.4 del 16/04/2003 che ha recepito per la regione Sicilia il DPR n. 509 del 1997 (Legge Burlando). Il progetto, che recepisce pienamente le nuove linee programmatiche espresse dall’Amministrazione Comunale e dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia.

Il progetto è sviluppato in difformità al vigente PRP per cui, essendo che ai sensi del comma 8 dell’art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4, *l’approvazione del progetto definitivo equivale all’approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell’art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985, n. 21*”, parallelamente al progetto sono state sviluppati gli elaborati di PRP di cui le presenti norme sono parte integrante.

Il Progetto e quindi il PRP prevede una più idonea soluzione di protezione dell'imboccatura portuale e la riallocazione funzionale di tutte le attività portuali esistenti in accordo alle funzioni previste nel DPRS di Classificazione.

Il progetto del "Marina di Marsala" e quindi del futuro PRP, segue le linee di indirizzo strategico di sviluppo individuate dalla Amministrazione Regionale e Comunale, con lo scopo di riqualificare aree cittadine, oggi marginalizzate, al fine di creare una nuova attrattiva urbana e turistica e per risolvere alcuni nodi importanti per uno sviluppo sostenibile della Città di Marsala e quindi per il miglioramento della qualità di vita dei suoi cittadini.

Gli obiettivi e le strategie impiegati nello sviluppo del piano sono:

- protezione dell'imboccatura portuale, al fine di assicurare la tranquillità degli ormeggi, anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e di ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta in atto alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le problematiche di collocazione dei sedimenti rimossi;
- migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di una razionalizzazione funzionale dell'intero bacino, anche a seguito della protezione dell'imboccatura portuale;
- maggiore efficienza funzionale dell'impianto portuale, mediante una più organica zonizzazione del bacino, sulla base delle diverse categorie funzionali ed attività portuali. In tal senso si è inteso garantire una maggiore integrazione dei flussi turistici con la città, ripristinando l'antico rapporto tra la città storica e l'approdo a mare, ridisegnando nuovi spazi e nuovi approdi legati ad una marineria da diporto;
- riorganizzazione e potenziamento del sistema della mobilità e della sosta, mediante la razionalizzazione dei flussi viari interni ed esterni al porto e decongestionamento della viabilità cittadina dal traffico pesante commerciale, reindirizzandolo direttamente verso le principali direttrici provinciali e regionali;
- introduzione di nuovi fattori di crescita, economica ed occupazionale, del tessuto produttivo della città;

- possibilità di inserirsi a giusto titolo nel mercato della nautica da diporto, che sta vivendo una fase di grande e sorprendente sviluppo, se non per qualità e quantità degli approdi, certamente per la crescita della produzione di imbarcazioni (l'Italia è il primo paese al mondo, insieme agli Stati Uniti per fatturato e per numero di unità prodotte). Da questo punto di vista è indubbio che la localizzazione del porto di Marsala, offra molteplici vantaggi territoriali rispetto ad altre realtà dell'Isola. Vanta, infatti, una posizione privilegiata rispetto all'arcipelago delle Egadi e una posizione baricentrica rispetto a punti di notevolissimo interesse turistico nel Mediterraneo, consacrati quali mete internazionali del turismo nautico;
- recepimento delle più recenti linee di indirizzo strategico dettate dall'Amministrazione Regionale e Comunale, mediante la realizzazione di un porto turistico hub, ubicato nell'area del bacino portuale più adiacente al centro storico e mirato ad indirizzare il flusso turistico verso la città e a recuperare il giusto rapporto socio-economico tra l'infrastruttura portuale e la città;
- progettazione di opere a terra finalizzate alla piena integrazione del porto con la città, mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale di aree portuali che allo stato attuale si presentano in condizioni di fortissimo degrado ed abbandono e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne, nel rispetto dei principi di tutela delle risorse paesaggistiche e della loro percezione;
- potenziamento funzionale del bacino portuale, in linea con le funzionalità individuate dal DPRS di classificazione, mediante la definizione di aree ed infrastrutture portuali dedicate al settore merci e al trasporto passeggeri. Marsala possiede infatti un'ubicazione geografica strategica, per i collegamenti con le isole di Ustica, Pantelleria e Pelagie, nonché con la Tunisia.

L'ambito territoriale del porto di Marsala comprende tutta la parte demaniale racchiusa dalle banchine di riva dai moli di sopraflutto e sottoflutto nonché la diga foranea che si attacca alla testata del molo Colombo e di conseguenza tutto il bacino risulta racchiuso dalle opere sopra elencate.

ART. 2. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Viene di seguito riportato l'elenco degli elaborati progettuali di riferimento delle presenti norme tecniche di attuazione del Piano Regolatore Portuale di Marsala:

RIF.	PROGETTO MARINA DI MARSALA E FUTURO PRP	REV.
RG R.01	Relazione Generale	apr-14
--	DOCUMENTAZIONE STATO DI FATTO	
AP D.01	Carta nautica - Corografia - Carta Tecnica Regionale - Ortofoto	apr-14
AP D.02	Documentazione fotografica	apr-14
AP D.03	Viabilità, emergenze storiche d'interesse economico	apr-14
AP D.04	Stralcio di PRP - Scala 1:2.000	apr-14
AP D.05	Stralcio Piano Comprensoriale	apr-14
AP D.06	Stralcio di mappa catastale - Scala 1:2.000	apr-14
AP D.07	Planimetria dello stato di fatto - Scala 1:2.000	apr-14
AP D.08	Stato di fatto ex area Margitello - planimetria, sezioni e profili - Scala 1:500	apr-14
AP D.09	Stato di fatto - ex area Margitello (quadrante A): planimetria, sezioni e prospetti - Scala 1:200	apr-14
AP D.10	Stato di fatto - ex area Margitello (quadrante B): planimetria, sezioni e prospetti - Scala 1:200	apr-14
AP D.11	Stato di fatto - area banchina curvilinea: planimetria e profili - Scala 1:500	apr-14
AP D.12	Stato di fatto - area banchina curvilinea: piante piano terra - Scala 1:200	apr-14
AP D.13	Stato di fatto - area banchina curvilinea - pianta piano primo - Scala 1:200	apr-14
--	NUOVO ASSETTO PORTUALE	
AP P.01	Masterplan PRP	apr-14
AP P.02	Delimitazione ambito portuale e sotto-ambiti, cinta doganale, innesti viari	apr-14
AP P.03	Zonizzazione delle funzioni portuali	apr-14
AP P.04	Viabilità portuale interna - prima e dopo	apr-14
AP P.05	Viabilità portuale esterna - prima e dopo	apr-14
AP P.06	Fasi di implementazione e progetti attuativi	apr-14
AP P.07	Planimetria di confronto tra lo stato di fatto PRP	apr-14
AP P.08	Calcolo sommario della spesa intero assetto portuale	apr-14
AP P.09	Planimetria con evidenziazione nuove opere infrastrutturali	apr-14
AP P.10	Sezioni tipo opere marittime	apr-14

ART. 3. ARTICOLAZIONE TERRITORIALE DEL PIANO

Il porto di Marsala è classificato in base alla legge n. 84 del 28.1.1994 “Riordino della legislazione in materia portuale” all’art. 4, come II categoria e III classe: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

In accordo alla classificazione individuata nell’ambito della zonizzazione del PRP, le aree portuali sono state suddivise nelle seguenti funzioni:

- **turistica e da diporto;**
 - *sottofunzioni: cantieri diporto; carburanti diporto;*
- **peschereccia;**
 - *sottofunzioni: cantieri pesca; carburanti pesca;*
- **commerciale;**
- **servizio passeggeri;**
- **enti ed istituzioni.**

Per funzione s’intende il complesso d’attività, tra loro connesse ed integrate, che si svolgono o che si possono svolgere su un determinato territorio. In particolare si sono individuate:

- **funzione prevalente:** la funzione più significativa, o più impattante, o semplicemente più caratterizzante, di quelle ammesse in un’area funzionale;
- **sottofunzioni:** funzioni indotte e/o necessarie per lo svolgimento delle attività connesse alla funzione prevalente
- **funzione compatibili:** funzioni che si possono svolgere insieme e/o in alternativa sulla stessa area funzionale in quanto comportano carichi urbanistici ed ambientali equivalenti o similari;

ART. 4. CARATTERE DELLE NORME E FLESSIBILITÀ DEL PIANO

Il PRP è un piano strutturale e pertanto le presenti Norme Tecniche di Attuazione hanno carattere di “**indirizzo**” piuttosto che di “**regole**”; esse indicano principalmente le finalità del Piano ed i criteri cui devono essere informati gli interventi - piani, progetti, richieste di autorizzazioni e concessioni - che lo attueranno.

Allo scopo di assicurare la necessaria flessibilità alla gestione del Piano, ad esso potranno essere apportate modifiche con procedure differenziate, in funzione della loro entità e della loro importanza, e cioè:

- **varianti**: le modifiche - distributive, tecniche, funzionali o di altra natura - che cambiano l'impostazione progettuale o le linee generali del Piano, ovvero ne modificano gli obiettivi, o anche siano tali da comprometterne sensibilmente l'esito formale e funzionale; le varianti al PRP sono apportate secondo le procedure della legge 84/94 e s.m.i.;
- **adeguamenti tecnico-funzionali**, così come definiti dal voto n. 44 del 19/03/1999 del Consiglio Superiore dei LL.PP., che vengono approvati dall'Autorità Marittima;
- **modifiche distributive non sostanziali**, di contenuta entità, apportate alle linee che individuano le singole aree o che modificano la forma e la disposizione delle singole aree funzionali, purché non compromettano l'integrità delle previsioni del Piano e non comportino significative variazioni degli ambiti e dei sottoambiti confinanti, che sono apportate con provvedimenti adottati dall'Autorità Marittima;
- **modifiche tecnico-esecutive non sostanziali**, che riguardano le caratteristiche tecniche delle opere marittime previste dal Piano (dighe di protezione, imboccature, banchine, marginamenti di piazzali ed aree operative, fondali di progetto, ecc.) solo se e in quanto si rendano indispensabili tenendo conto - in sede di progettazione - dei requisiti di navigabilità e di sicurezza della navigazione, delle esigenze di protezione dal moto ondoso degli specchi acquei portuali, della funzionalità degli accosti e dei retrostanti piazzali operativi, delle caratteristiche strutturali delle opere stesse, che sono apportate con provvedimenti adottati dall'Autorità Marittima, nei limiti e con le modalità di cui al successivo **ART. 34**.

ART. 5. CRITERI DI VALUTAZIONE DI PIANI E PROGETTI

Nella valutazione di piani, progetti, richieste di autorizzazioni e di concessioni che devono essere approvati e/o rilasciati dalla Regione Sicilia si farà riferimento, oltre che ai documenti di Piano, a criteri di efficienza, funzionalità e flessibilità d'uso sia degli spazi a terra, che degli specchi acquei, degli accosti e delle infrastrutture, nonché - in particolare per i sottoambiti di interazione città-porto - a criteri di compatibilità ambientale e con riferimento alle esigenze e alle aspettative della città e del territorio.

ART. 6. GESTIONE AMMINISTRATIVA DELLE AREE

La gestione amministrativa delle aree sarà ispirata a criteri di ottimizzazione dell'uso del territorio e dell'utilità sociale, di convenienza e di semplificazione per l'Amministrazione; la Regione Sicilia applicherà di norma il regime di pubblico uso quale disciplina prevalente e potrà prevedere interventi, anche infrastrutturali, in regime di "Project Financing" o altre procedure previste dalla normativa vigente, concertando le modalità di realizzazione e di gestione delle opere. Per quanto attiene al regime giuridico di gestione del territorio, la Regione Sicilia disciplinerà le occupazioni e gli interventi infrastrutturali realizzati da privati mediante il rilascio di apposite concessioni demaniali marittime.

2. CLASSIFICAZIONE DELLA TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI

Nei successivi articoli sono classificati gli interventi di carattere edilizio o urbanistico ai sensi del D.P.R. 380/2001.

ART. 7. MANUTENZIONE ORDINARIA

Gli interventi di manutenzione ordinaria sono quelli definiti dall'art. 3, lett.a) del D.P.R. 380/2001, e cioè gli interventi edilizi che riguardano le *opere di riparazione, rinnovamento e sostituzione delle finiture degli edifici e quelle necessarie ad integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti.*

ART. 8. MANUTENZIONE STRAORDINARIA

Gli interventi di manutenzione straordinaria sono quelli definiti dall'art. 3, lett.b) del D.P.R. 380/2001 e cioè *gli interventi di manutenzione straordinaria, le opere e le modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti anche strutturali degli edifici, nonché per realizzare ed integrare i servizi igienico-sanitari e tecnologici, sempre che non alterino i volumi e le superfici delle singole unità immobiliari e non comportino modifiche delle destinazioni di uso.*

Rientrano in tale categoria anche gli interventi di adeguamento tecnologico che comportino la realizzazione di volumi tecnici che si rendano indispensabili per la installazione di impianti tecnologici necessari all'uso attuale dei locali con particolare riferimento al superamento delle barriere architettoniche e del risparmio energetico, sempre che non alterino in aumento i volumi e le superfici delle singole unità immobiliari.

ART. 9. RESTAURO E RISANAMENTO CONSERVATIVO

Gli interventi di restauro e risanamento conservativo sono quelli così definiti dall'art. 3 lett.c) del D.P.R. 380/2001, e cioè *gli interventi di restauro e di risanamento conservativo, quelli rivolti a conservare l'organismo edilizio e ad assicurarne la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo stesso, ne consentano destinazioni d'uso con essi compatibili. Tali interventi comprendono il consolidamento, il ripristino ed il rinnovo degli elementi costitutivi dell'edificio, l'inserimento degli elementi accessori e degli impianti richiesti dalle esigenze dell'uso, l'eliminazione degli elementi estranei all'organismo edilizio.* Sono altresì da comprendere in tale definizione gli interventi di adeguamento delle unità immobiliari che riguardano le modifiche interne necessarie per migliorare le condizioni igieniche o statiche delle stesse, nonché quelle per realizzare volumi tecnici che si rendono indispensabili per l'installazione di impianti tecnologici necessari all'uso attuale delle unità immobiliari.

ART. 10. RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA

Gli interventi di ristrutturazione edilizia sono quelli definiti dall'art. 3, lett.d) del D.P.R. 380/2001 e successive modifiche ed integrazioni, e cioè *gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, la eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti.*

. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi anche quelli consistenti nella demolizione e successiva fedele ricostruzione di un fabbricato identico, quanto a sagoma, volumi, area di sedime e caratteristiche dei materiali, a quello preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica

ART. 11. NUOVA COSTRUZIONE

Gli interventi di nuova costruzione sono quelli definiti dall'art. 3, lett.e) del D.P.R. 380/2001 e successive modifiche ed integrazioni, e cioè quelli di trasformazione edilizia e urbanistica del territorio non rientranti nelle categorie definite agli articoli precedenti. Sono comunque da considerarsi tali:

- e.1) la costruzione di manufatti edilizi fuori terra o interrati, ovvero l'ampliamento di quelli esistenti all'esterno della sagoma esistente, fermo restando, per gli interventi pertinenziali, quanto previsto alla lettera e.6);
- e.2) gli interventi di urbanizzazione primaria e secondaria realizzati da soggetti diversi dal comune;
- e.3) la realizzazione di infrastrutture e di impianti, anche per pubblici servizi, che comporti la trasformazione in via permanente di suolo inedificato;
- e.4) l'installazione di torri e tralicci per impianti radio-ricetrasmittenti e di ripetitori per i servizi di telecomunicazione;
- e.5) l'installazione di manufatti leggeri, anche prefabbricati, e di strutture di qualsiasi genere, quali roulotte, campers, case mobili, imbarcazioni, che siano utilizzati come abitazioni, ambienti di lavoro, oppure come depositi, magazzini e simili, e che non siano diretti a soddisfare esigenze meramente temporanee;
- e.6) gli interventi pertinenziali che le norme tecniche degli strumenti urbanistici, in relazione alla zonizzazione e al pregio ambientale e paesaggistico delle aree, qualificano come interventi di nuova costruzione, ovvero che comportino la realizzazione di un volume superiore al 20% del volume dell'edificio principale;
- e.7) la realizzazione di depositi di merci o di materiali, la realizzazione di impianti per attività produttive all'aperto ove comportino l'esecuzione di lavori cui consegua la trasformazione permanente del suolo inedificato.

ART. 12. RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA

Gli interventi di nuova costruzione sono quelli definiti dall'art. 3, lett.f) del D.P.R. 380/2001 e successive modifiche ed integrazioni, e cioè gli "interventi di ristrutturazione urbanistica", quelli rivolti a sostituire l'esistente tessuto urbanistico-edilizio con altro diverso, mediante un insieme sistematico di interventi edilizi, anche con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale.

ART. 13. AMPLIAMENTO

Si definisce ampliamento di edificio esistente, l'intervento che comporta un incremento fino ad un massimo del 40% del volume urbanistico (VUR) esistente, per modifica planimetrica o sopraelevazione. Per incrementi superiori l'intervento si considera di nuova costruzione.

Gli interventi possono comportare o meno la contestuale trasformazione delle parti esistenti.

ART. 14. DEMOLIZIONE

Si definisce "demolizione" un intervento volto a rimuovere, in tutto o in parte, manufatti preesistenti.

Gli interventi di demolizione sono specificati all'interno di due sottocategorie:

- a) demolizione senza ricostruzione;
- b) demolizione con ricostruzione, quando l'intervento prevede la ricostruzione di un fabbricato diverso in tutto o in parte all'esistente.

ART. 15. MUTAMENTO DELLA DESTINAZIONE D'USO

Si definisce mutamento della destinazione d'uso delle singole unità immobiliari (con o senza esecuzione di opere) la modificazione da uno ad un altro degli usi consentiti dalle N.d.A. del Piano.

3. DEFINIZIONI

ART. 16. SUPERFICIE LORDA (SL)

Si intende la somma delle superfici racchiuse entro il perimetro esterno delle strutture murarie di tutti i piani dell'edificio che emergono dal terreno dopo la sistemazione dello stesso.

ART. 17. SUPERFICIE COPERTA (SQ)

E' data dalla proiezione orizzontale dei fili esterni delle strutture e dei tamponamenti perimetrali, esclusi quelli sotto il livello del suolo, i porticati, compresi i volumi aggettanti chiusi.

ART. 18. ALTEZZA DELLE FRONTI (HF)

E' data per ogni fronte dalla differenza fra la quota del marciapiede, ovvero la quota della linea di stacco dell'edificio nella sua configurazione finale e la più alta delle seguenti quote (con esclusione di manufatti tecnologici):

- estradosso del solaio sovrastante l'ultimo piano;
- linea di gronda (per gli edifici con copertura inclinata fino a 35%) intesa come intersezione tra estradosso del piano inclinato con il piano di facciata;
- linea di colmo (per gli edifici con copertura inclinata maggiore di 35%).

ART. 19. ALTEZZA MASSIMA DELL'EDIFICIO (HM)

E' la massima altezza raggiunta dall'edificio a partire dalla quota del marciapiede, ovvero dalla linea di stacco dell'edificio nella sua configurazione finale, con esclusione di manufatti tecnologici.

ART. 20. DISTACCO TRA GLI EDIFICI (De)

Distanza minima tra le proiezioni verticali di due fabbricati non contigui, misurata nei punti di massima sporgenza con esclusione degli aggetti aperti.

ART. 21. DISTANZA MINIMA TRA PARETI FINESTRATE (Dm)

E' la distanza minima consentita tra due pareti esterne di cui almeno una finestrata.

ART. 22. VOLUME TOTALE (VT)

E' il volume complessivo, misurato all'esterno vuoto per pieno di tutte le parti costruite fuori terra, dalla linea di stacco dell'edificio dal terreno circostante con riferimento alla configurazione finale, alla copertura compresa, esclusi i balconi aggettanti e le terrazze scoperte.

ART. 23. VOLUME URBANISTICO (VUR)

E' il volume complessivo che comprende tutta la parte fuori terra dell'edificio a partire dal piano stradale o dal piano di sistemazione esterna fino alla linea di estradosso del solaio piano sovrastante l'ultimo piano o per inclinazione di falda inferiore al 35%.

Sono esclusi dal calcolo:

- I volumi tecnici (VTEC) e in genere quei volumi che non hanno una funzione essenziale rispetto all'uso della costruzione principale, né siano godibili o destinati ad una qualsiasi attività;
- le scale esterne all'involucro dell'edificio realizzate/progettate per motivi di sicurezza;
- sottotetti al di sopra della linea di gronda o derivanti dalla realizzazione di copertura a falda inclinata con pendenza non superiore al 35%;
- verande, logge e balconi, allorquando le rientranze rispetto al filo esterno non superi la misura di metri 1,50 mt (dovrà quindi computarsi come volume quello afferente alla parte eccedente);
- sono fatti salvi e scomputabili dal calcolo del volume urbanistico i maggiori spessori previsti dalle normative regionali vigenti ai fini dell'isolamento termico e/o acustico.

I volumi tecnici che eccedono il limite del 2% della volumetria urbanistica ammissibile, verranno conteggiati al fine del calcolo.

ART. 24. VOLUME TECNICO (VTEC)

E' il volume geometrico complessivo, misurato all'esterno vuoto per pieno di tutte le parti costruite, destinate ad esigenze tecniche, tra le quali:

- centrale termica;
- vasca antincendio;
- locale per distribuzione di energia elettrica, gas, etc.;
- serbatoi;
- ascensore e corpi scale esterni all'involucro dell'edificio.

ART. 25. SUPERFICIE TERRITORIALE (ST)

Per superficie territoriale si intende una porzione di territorio identificata in uno specifico sottoambito portuale.

ART. 26. INDICE DI FABBRICABILITA' TERRITORIALE (IT)

E' pari al rapporto tra il volume urbanistico (VUR) e la superficie territoriale (St) totale della zona d'insediamento, comprese le relative aree di urbanizzazione.

ART. 27. RAPPORTO DI COPERTURA SUPERFICIALE (CS)

E' pari al rapporto tra la superficie coperta (SQ) la superficie territoriale (St) totale della zona d'insediamento, comprese le relative aree di urbanizzazione.

4. DISPOSIZIONI SPECIFICHE

ART. 28. AREA TURISTICA E DA DIPORTO

Le aree portuali destinate alla funzione turistica e da diporto prevedono la localizzazione delle strutture e delle attrezzature necessarie per la realizzazione e gestione degli approdi per la nautica e costituenti specifico ambito di approdo turistico, ai sensi della legislazione regionale in materia e delimitata da specifica linea identificante la zona nautica.

In tali aree è inclusa la localizzazione delle strutture d'ormeggio delle imbarcazioni da diporto e relativi servizi a terra, quali strutture ricreative, turistico ricettive, sportive, di ristorazione e commerciali, parcheggi auto, cantieri nautici, distribuzione carburanti diporto, etc, in accordo a quanto previsto dalle presenti N.T.A.

Nell'ambito dell'area portuale destinata alla funzione turistica e da diporto ricade interamente l'approdo turistico del Marina di Marsala, oltre che la previsione di ulteriori aree e specchi acquei destinati ad altre strutture nautiche e cantieristiche, principalmente orientate a soddisfare il mercato residenziale della nautica da diporto.

ART. 28/A - APPRODO TURISTICO “MARINA DI MARSALA”

Il sottoambito portuale dell'approdo turistico denominato “Marina di Marsala” presenta un'estensione complessiva di 316.863 mq, di cui 96.360 mq di superfici a terra e 220.503 mq di specchi acquei

Superfici a terra: 96.360 mq

Funzione prevalente: turistica e da diporto

Sottofunzioni: cantieri diporto; carburanti diporto;

Funzioni compatibili: nessuna

Obiettivi e previsioni del piano: La pianificazione prevista in tale area è volta a recepire le linee programmatiche espresse dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, che individua il bacino portuale di Marsala per la realizzazione di uno dei tre porti “hub” regionali, ai quali si riconosce una “funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico”.

La sistemazione dell'area a mare è dunque basata sull'esigenza di massimizzare la ricettività nautica dell'esistente bacino portuale, in termini di numero e dimensione dei posti barca, per intercettare il mercato delle rotte internazionali della nautica da diporto del Mar Mediterraneo.

Nelle aree a terra è prevista la realizzazione delle strutture di servizio funzionali al Marina, principalmente concentrate nella zona portuale più prossima al centro storico cittadino (zona del Margitello), in sostituzione dei fatiscenti magazzini attualmente esistenti. Tale area assumerà dunque il fondamentale ruolo di cerniera tra il bacino portuale e la città, con l'obiettivo di indirizzare il flusso turistico proveniente dal mare verso il centro storico e recuperare un'interazione sinergica della funzionalità portuale con il tessuto urbano circostante, mediante la riqualificazione di aree portuali emarginate e la creazione di un "sottoambito di interazione città-porto".

E' inoltre stato previsto un intervento architettonico di abbellimento del muro paraonde della testa del Molo Colombo, alternando aree a verde e scalinate che conducono ad un'ampia passerella rialzata con vista mare, ottenendo il molteplice obiettivo di mantenere un gradevole impatto visivo del muro paraonde, incrementare gli arredi ed il verde e, contestualmente, massimizzare la fruibilità degli affacci sul mare. In considerazione della previsione d'ormeggio in tale zona delle imbarcazioni da diporto di maggiori dimensioni e/o di minicrociere, è prevista l'implementazione dei servizi necessari per la fruibilità dell'area da parte dei diportisti e dei turisti.

Nell'area ubicata presso la "banchina curvilinea" è prevista la realizzazione dei cantieri nautici del Marina, dotati delle strutture ed attrezzature necessarie, al fine di garantire adeguato supporto tecnico e di manutenzione delle imbarcazioni turistiche, tra cui area di rimessaggio / carenaggio dotata di cala di alaggio e varo mediante Travel-Lift e relativi cantieri ed officine tecniche. In tale area il piano prevede l'arretramento delle aree cantieristiche, al fine di consentire il raddoppio della carreggiata del lungomare.

Interventi edilizi previsti e consentiti funzione prevalente: Demolizioni, ampliamenti e ristrutturazione di fabbricati esistenti o di parti di essi, nuove costruzioni, sopraelevazione, tettoie, strutture precarie, recinzioni, impianti tecnologici e locali tecnici, opere a verde, viabilità e parcheggi.

Gli interventi possono essere realizzati mediante procedura di cui al D.P.R. 509/97, o altre procedure previste dalle normative vigenti.

Destinazioni d'uso ed attività consentite funzione prevalente: le destinazioni d'uso sono quelle indicate nella tavola AP P.01 "Masterplan PRP". Le destinazioni commerciali dovranno essere coerenti con le effettive esigenze dell'approdo turistico.

La configurazione delle strutture, il loro dimensionamento e le relative destinazioni d'uso dovranno essere coerenti con le esigenze funzionali del Marina, al fine di garantire l'attrattività dell'approdo turistico, mediante un'offerta diversificata di servizi al turista.

Le attività consentite negli spazi aperti sono: aree per la conduzione di attività ricreative e sociali, giochi all'aperto; sport nautici consentiti dall'Autorità portuale; alaggio e varo di imbarcazioni sportive.

Destinazioni d'uso ed attività consentite per i cantieri nautici: accosto, alaggio e varo di imbarcazioni da diporto; costruzione, riparazione, manutenzione, rimessaggio anche al coperto di imbarcazioni e loro parti o componenti; officine di manutenzione, laboratori tecnici; ricovero di automezzi, mezzi meccanici di servizio al porto e similari; parcheggi.

Destinazioni d'uso ed attività consentite carburanti diporto: accosto, somministrazione carburanti alle unità da diporto, magazzino lubrificanti, servizio aria compressa, aspirazione e raccolta acque oleose di sentina e liquami provenienti dalle imbarcazioni; accosto temporaneo di imbarcazioni per rifornimento di carburanti e per apporto ai serbatoi di deposito.

Disposizione pontili galleggianti e piano d'ormeggi: al fine di consentire di ottimizzare la ricettività nautica della darsena dell'approdo turistico, in funzione dell'andamento del mercato e della tipologia e dimensioni dei navigli da diporto che frequentano il bacino, è lasciata libertà al concessionario, nell'ambito dello specchio acqueo di pertinenza della concessione demaniale e previa verifica ed approvazione da parte della Capitaneria di Porto, di modificare il numero e la disposizione delle strutture di ormeggio mobili (pontili galleggianti).

In ogni caso, tutte le imbarcazioni in ormeggio nella darsena turistica, sia su pontili galleggianti che su moli fissi, dovranno disporre, nelle immediate adiacenze al punto di ormeggio, di un cerchio di evoluzione con diametro non inferiore ad una volta e mezza la lunghezza fuori tutto dell'imbarcazione.

ART. 28/B - ALTRE AREE DI PORTO (ESTERNE AL MARINA DI MARSALA)

Per quanto attiene ai parametri urbanistici edificatori è fatto riferimento alla TAV. “A” di cui al successivo ART.33.

Oltre ai cantieri nautici previsti nell’approdo turistico del Marina di Marsala, nella banchina curvilinea e, in continuità sulla banchina di riva, il piano prevede l’ubicazione di ulteriori attività turistiche e da diporto con sottofunzione cantieri da diporto, alcune delle quali già in atto insistenti in tale aree.

Al fine di consentire al piano un idoneo livello di flessibilità di attuazione, nell’ambito delle ipotesi di sviluppo del bacino e congruentemente con le potenzialità e prospettive future delle attività portuali e di sviluppo del territorio, nella banchina di riva sono state individuate due aree con funzioni di attività turistica e da diporto alle quali sono state attribuite le seguenti funzioni compatibili:

- “Area Fs” costituita dal tratto di banchina di riva di 4.260 mq, compreso tra “banchina curvilinea” e “molo vecchio” – funzioni compatibili: **peschereccia; servizio passeggeri.**
- “Area Fp” costituita da porzione della banchina di riva di 4.590 mq, a partire dal “molo vecchio” fino alla radice del “molo di levante” – funzione compatibile: **peschereccia.**

Nel complesso l’area si estende su una superficie pari a 23.780 mq.

Superfici a terra: 23.780 mq

Funzione prevalente: turistica e da diporto

Sottofunzioni: cantieri diporto; carburanti diporto;

Funzioni compatibili:

“area Fs”: peschereccia; servizio passeggeri

“area Fp”: peschereccia

Obiettivi e previsioni del piano: La pianificazione prevista in tali aree è volta a garantire la permanenza / riallocazione degli attuali operatori del settore diportistico, principalmente orientati a soddisfare il mercato residenziale della nautica da diporto, oltre che offrire la disponibilità di strutture alternative da parte di differenti operatori, consentendo dunque al diportista di poter scegliere tra un ampio ventaglio di proposte diversificate.

Anche in questo caso, la sistemazione delle aree a mare di pertinenza è dunque basata sull'esigenza di massimizzare la ricettività nautica, in termini di numero e dimensione dei posti barca.

In accordo ai suddetti obiettivi, il piano contempla sulla banchina curvilinea la realizzazione di un nuovo cantiere nautico per il diporto e la possibilità di ampliamento del cantiere nautico esistente e dei relativi piazzali operativi.

Al fine di garantire l'esecuzione delle attività operative, è prevista sulla banchina curvilinea la presenza di un'area comune, utilizzabile da parte dei cantieri nautici adiacenti, per l'esecuzione di attività di alaggio e varo, anche mediante la realizzazione di una darsena di alaggio e varo con Travel-Lift.

Il piano prevede inoltre il completamento della banchina di riva ed il raddoppio della carreggiata del lungomare.

Interventi edilizi previsti e consentiti per i cantieri nautici (banchina curvilinea): demolizioni, ampliamenti e ristrutturazione di fabbricati esistenti o di parti di essi, nuove costruzioni, tettoie, strutture precarie, recinzioni, impianti tecnologici e locali tecnici, opere a verde, viabilità e parcheggi.

Gli interventi possono essere realizzati mediante procedura di cui al D.P.R. 509/97, o altre procedure previste dalle normative vigenti.

Destinazioni d'uso ed attività consentite per i cantieri nautici (banchina curvilinea): accosto, alaggio e varo di imbarcazioni da diporto; costruzione, riparazione, manutenzione, rimessaggio anche al coperto di imbarcazioni e loro parti o componenti; officine di manutenzione, laboratori tecnici; ricovero di automezzi, mezzi meccanici di servizio al porto e similari; parcheggi; servizi igienici, uffici gestionali della struttura e agenzie chartering / noleggio mezzi nautici, preparazione e somministrazione di cibi e bevande.

Interventi edilizi previsti e consentiti su aree Fs e Fp: posizionamento di prefabbricati per la conduzione delle attività consentite. I relativi manufatti dovranno avere caratteristiche di precarietà e dovranno essere realizzati con materiali e metodologie che ne consentano la facile rimozione. Dovranno essere utilizzati materiali eco-bio-compatibili anche di tipo innovativo, lignei o similari. Non è consentita la costruzione di opere fisse in cemento, se non limitatamente alle esigenze tecniche di ancoraggio a terra dei manufatti e comunque previo utilizzo di soluzioni facilmente amovibili.

Destinazioni d'uso ed attività consentite su aree Fs e Fp:

accosto, alaggio e varo di imbarcazioni da diporto; riparazione, manutenzione, rimessaggio di imbarcazioni da diporto e loro parti o componenti; parcheggi; servizi igienici, uffici gestionali della struttura e agenzie chartering / noleggio mezzi nautici, biglietterie, preparazione e somministrazione di cibi e bevande.

Nel caso di impiego dell'area Fs per funzione compatibile di trasporto passeggeri è consentito: l'accosto di navi ed imbarcazioni per trasporto pubblico di passeggeri, automobili ed automezzi; movimentazione e sosta di automobili ed automezzi.

Disposizione pontili galleggianti e piano d'ormeggi: al fine di consentire di ottimizzare la ricettività nautica delle strutture da diporto, in funzione dell'andamento del mercato e della tipologia e dimensioni dei navigli da diporto che frequentano il bacino, è lasciata libertà ai concessionari, nell'ambito dello specchio acqueo di pertinenza della concessione demaniale e previa verifica ed approvazione da parte della Capitaneria di Porto, di modificare il numero e la disposizione delle strutture di ormeggio mobili (pontili galleggianti).

In ogni caso, tutte le imbarcazioni in ormeggio nella darsena turistica, sia su pontili galleggianti che su moli fissi, dovranno disporre, nelle immediate adiacenze al punto di ormeggio, di un cerchio di evoluzione con diametro non inferiore ad una volta e mezza la lunghezza fuori tutto dell'imbarcazione.

ART. 29. AREA PESCHERECCIA

In accordo alle previsioni del piano, le aree portuali destinate alla funzione pesca trovano ubicazione sulle banchine poste alla radice del molo di levante e impegnano, in parte, anche la banchina di riva. In tale area sono previsti ormeggi in banchina e su pontili galleggianti sufficienti ad ospitare in sicurezza l'ormeggio dell'attuale flotta peschereccia, che attualmente trova riparo all'interno del bacino portuale di Marsala.

L'area a terra specificatamente destinata alla funzione peschereccia ha una dimensione di 11.104 mq.

Le previsioni di attuazione del PRP, contemplano che, a valle della realizzazione delle opere di completamento della banchina di riva, si vengano a creare nuovi spazi a terra che consentono il rilancio del settore, mediante una conversione della destinazione funzionale da diporto a peschereccia e conseguente ampliamento delle aree destinate alla pesca per ulteriori 4.590 mq (con specifico riferimento all'area portuale indicata con "Fp", con funzione prevalente diporto e funzione compatibile peschereccia).

Superfici a terra: 11.104 mq

Funzione prevalente: peschereccia

Sottofunzioni: cantieri pesca; carburanti pesca;

Funzioni compatibili: turistica da diporto Fd (carburante da diporto)

Obiettivi e previsioni del piano: la pianificazione prevista in tali aree è volta a garantire un ormeggio sicuro dell'attuale flotta peschereccia che attualmente trova riparo all'interno del bacino portuale di Marsala, oltre che della disponibilità di strutture e servizi idonei alla regolare conduzione delle attività del settore.

Il piano prevede la realizzazione di ampi magazzini per lo stoccaggio delle attrezzature da pesca, impianti di distribuzione carburanti, cantieri dotati di darsena di alaggio e varo con fork-lift per l'esecuzione delle attività di manutenzione e carenaggio pescherecci, officine meccaniche.

Perfettamente integrato nella zona dedicata alla pesca è inoltre prevista una struttura destinata alla vendita al dettaglio del pescato, dotata di accesso indipendente.

Interventi edilizi previsti e consentiti: demolizioni, ampliamenti e ristrutturazione di fabbricati esistenti o di parti di essi, nuove costruzioni, tettoie, strutture precarie, recinzioni, impianti tecnologici e locali tecnici, opere a verde, viabilità e parcheggi.

Gli interventi possono essere realizzati come attività complementari nell'ambito di procedure di cui al D.P.R. 509/97, o altre procedure previste dalle normative vigenti.

Destinazioni d'uso ed attività consentite per magazzini pescatori: movimentazione e sosta di automezzi ed attrezzature da pesca, manipolazione di merci provenienti dall'attività di pesca; immagazzinamento di strumenti ed attrezzature da pesca; sedi cooperative pescatori, servizi igienici; parcheggi.

Destinazioni d'uso ed attività consentite per mercato ittico: vendita di beni e prodotti al dettaglio derivanti dalla pesca.

Destinazioni d'uso ed attività consentite per distribuzione carburanti: accosto temporaneo di imbarcazioni per rifornimento di carburanti e per apporto ai serbatoi del deposito; stoccaggio e distribuzione di carburanti a natanti, uffici e magazzini stoccaggio ricambi e consumabili.

Destinazioni d'uso ed attività consentite per cantieri pesca: accosto, alaggio e varo di imbarcazioni; costruzione, riparazione, manutenzione, rimessaggio anche al coperto di imbarcazioni da pesca e loro parti o componenti; officine meccaniche manutenzione e ricovero di automezzi, mezzi meccanici di servizio al porto e similari; parcheggi.

ART. 30. AREA COMMERCIALE

In accordo alle previsioni del piano, le banchine portuali destinate alla funzione trasporto merci trovano ubicazione sulle banchine poste sulla nuova diga foranea di protezione dell'imboccatura portuale. Sulla radice del molo di levante è ubicata l'area stoccaggio merci dotata di varco doganale e risulta collegata con le banchine operative mediante viabilità separata.

In accordo alle previsioni del PRP, l'area si estende su una superficie complessiva di 21.550 mq, incluse le banchine commerciali previste sulla diga foranea di sottoflutto.

Superfici a terra: 21.550 mq

Funzione prevalente: commerciale

Sottofunzioni: nessuna

Funzioni compatibili: nessuna

Obiettivi e previsioni del piano: l'ubicazione prevista in pianificazione per tali aree funzionali è mirata ad allontanare dalla viabilità cittadina il traffico pesante relativo alle attività commerciali, al fine di indirizzarlo direttamente verso i principali percorsi viari provinciali e regionali.

Le banchine d'ormeggio previste per il settore commerciale consentono di incrementare le possibilità di accosto attuali, al fine di consentire tre ormeggi contemporanei, di cui uno di tipo Ro-Ro (oggi non presente) e due di tipo Cargo, per navi con L.O.A. sino a 140 m.

L'accesso all'area commerciale è previsto mediante attraversamento di un varco doganale posto sulla radice del molo di levante, in corrispondenza dell'area destinata allo stoccaggio delle merci. In corrispondenza del varco doganale trovano ubicazione le strutture destinate agli uffici e magazzini delle compagnie marittime portuali ed un distacco degli organi amministrativi di controllo doganale.

L'intera area commerciale è delimitata da recinzione e dotata di viabilità portuale separata al fine di evitare commistioni di traffico all'interno del bacino.

Interventi edilizi previsti e consentiti: demolizioni, ampliamenti e ristrutturazione di fabbricati esistenti o di parti di essi, nuove costruzioni, tettoie, strutture precarie, recinzioni, impianti tecnologici e locali tecnici, opere a verde, viabilità e parcheggi. Gli interventi possono essere realizzati come attività complementari nell'ambito di procedure di cui al D.P.R. 509/97, o altre procedure previste dalle normative vigenti.

Destinazioni d'uso ed attività consentite nell'area commerciale: uffici e magazzini delle compagnie marittime portuali; uffici per distacco degli organi amministrativi di controllo doganale; localizzazione delle attrezzature necessarie per la movimentazione e sosta di automezzi pesanti, autoarticolati, semirimorchi, trailers, motrici, etc. adibiti esclusivamente alla movimentazione e trasporto di merci; parcheggi; distribuzione di carburanti alle navi in accosto mediante impiego di autocisterne; deposito, magazzinaggio, manipolazione di merci varie alla rinfusa, in colli ed a numero, pallettizzate e/o comunque confezionate, anche in contenitori e containers; posizionamento di coperture, tettoie e strutture precarie facilmente rimovibili per la protezione delle merci dagli agenti atmosferici.

ART. 31. AREA DI SERVIZIO PASSEGGERI

L'area servizio passeggeri è ubicata presso la radice del molo di levante. Le banchine consentono l'attracco contemporaneo di due aliscafi e/o mezzi veloci per il servizio di collegamento con le isole minori, oltre che un'eventuale fermata per il servizio meteomarittimo, come previsto nel Piano Regionale dei Trasporti.

L'area si estende su una superficie complessiva di 17.227 mq.

Al fine di consentire al piano un idoneo livello di flessibilità di attuazione, nell'ambito delle ipotesi di sviluppo del bacino e congruentemente con le potenzialità e prospettive future delle attività portuali e di sviluppo del territorio, è previsto di poter estendere in futuro tale funzione anche sulla banchina di riva (zona "Fs"), in cui le attività trasporto passeggeri sono previste come funzione compatibile, con un possibile incremento delle aree per ulteriori 4.260 mq.

Superfici a terra: 17.227 mq

Funzione prevalente: di servizio passeggeri

Sottofunzioni: nessuna

Funzioni compatibili: nessuna

Obiettivi e previsioni del piano: la pianificazione prevista in tali aree è volta a garantire spazi di ormeggio, parcheggi e servizi idonei alle necessità dei passeggeri in transito per le isole egadi, con una possibilità di ormeggio contemporaneo di due aliscafi e/o mezzi veloci fino a 45 mft. Nell'area è prevista l'ubicazione di servizi igienici e di ristoro passeggeri, gli uffici delle biglietterie, parcheggi e aree d'attesa ombreggiate. Al fine di consentire al piano un idoneo livello di flessibilità di attuazione, nell'ambito delle ipotesi di sviluppo del bacino e congruentemente con le potenzialità e prospettive future delle attività portuali e di sviluppo del territorio, è previsto di poter estendere in futuro tale funzione anche sulla banchina di riva (zona "Fs"), in cui le attività trasporto passeggeri sono previste come funzione compatibile, con un possibile incremento delle aree destinate al settore al fine di consentire l'implementazione di attività di trasporto passeggeri ed automezzi mediante traghetti e minicrocere.

Interventi edilizi previsti e consentiti: demolizioni, ampliamenti e ristrutturazione di fabbricati esistenti o di parti di essi, nuove costruzioni, tettoie, strutture precarie, recinzioni, impianti tecnologici e locali tecnici, opere a verde, viabilità e parcheggi.

Gli interventi possono essere realizzati come attività complementari nell'ambito di procedure di cui al D.P.R. 509/97, o altre procedure previste dalle normative vigenti.

Destinazioni d'uso ed attività consentite nell'area di servizio passeggeri su molo di levante: accosto di navi ed imbarcazioni per trasporto pubblico di passeggeri; preparazione e somministrazione di cibi e bevande; servizi igienici; biglietterie; parcheggi.

ART. 32. SPAZI RISERVATI PER ENTI E ISTITUZIONI

Il piano mantiene inalterata la presenza e l'ubicazione degli uffici della Capitaneria di Porto e di controllo doganale esistenti in prossimità della banchina curvilinea.

Parimenti viene mantenuto invariato l'edificio relativo alla torre faro ubicato presso la testa del Molo Colombo, in cui viene prevista l'ubicazione di un ufficio distaccato della Capitaneria di Porto.

Sulla banchina adiacente alla Capitaneria di Porto è prevista l'ubicazione di nr. 4 posti d'ormeggio per imbarcazioni fino a 24 mft, riservati ai mezzi di servizio della Capitaneria di Porto.

E' previsto inoltre un distacco degli uffici di sorveglianza doganale in corrispondenza del varco doganale di accesso all'area commerciale.

Obiettivi e previsioni del piano: Al fine di consentire l'espletamento delle attività istituzionali di controllo marittimo e doganale del bacino portuale, il piano prevede il mantenimento degli edifici amministrativi esistenti, destinati a tale funzione.

Interventi edilizi previsti e consentiti: demolizione, ricostruzione, ristrutturazione dei fabbricati esistenti o di parti di essi, tettoie, strutture precarie, recinzioni, impianti tecnologici e locali tecnici, opere a verde, viabilità e parcheggi.

Destinazioni d'uso ed attività consentite: Tutte le attività connesse alla conduzione delle attività dell'autorità marittima e di controllo doganale.

ART. 33. PARAMETRI EDILIZI

Nella seguente tabella “A” vengono stabiliti i parametri di edificabilità, applicabili ai progetti di attuazione del PRP nei diversi sottoambiti portuali.

TABELLA "A" – Sintesi dei parametri edilizi assentiti

Codice di riferimento	Sottoambito portuale	Funzione prevalente	Funzioni compatibili	superficie territoriale di pianificazione "St" (mq)	Indice di fabbricabilità territoriale "It" (mc/mq)	Volume urbanistico massimo "VUR" (mc)	Rapporto max di copertura superficiale "Cs" (mq/mq)	Altezza massima degli edifici "HM" (m)	Distanza minima tra pareti finestrate "Dm" (m)	numero max elevazioni (n)
Mm	Area approdo turistico Marina di Marsala	Turistica e da diporto	---	96.360	0,60	57.816	n.a.	12 ⁽¹⁾	10	2
Da	Altre strutture diporto su banchina curvilinea	Turistica e da diporto	---	14.930	0,60	11.514	n.a.	12	10	2
Fs	Area banchina di riva "Fs"	Turistica e da diporto	Servizio passeggeri; Peschereccia	4.260		solo strutture precarie	0,05	4,5	10	1
Fp	Area banchina di riva "Fp"	Turistica e da diporto	Peschereccia	4.590		solo strutture precarie	0,05	4,5	10	1
Pp	Area peschereccia su radice molo di levante	Peschereccia	---	10.448	0,75		n.a.		10	
Pm	Area mercatale ittica su radice molo di levante	Peschereccia	---	400		11.771	n.a.	7	10	1
Fd	Area carburanti su molo di levante (area Fd)	Peschereccia	Turistica e da diporto	256			n.a.		10	
Cm	Area commerciale su molo di levante	Commerciale	---	18.550	0,20	3.710	n.a.	7	10	2
Cp	Area passeggeri su molo di levante	Servizio passeggeri	---	17.227	0,05	861	n.a.	4	10	1

⁽¹⁾ Ad esclusione di specifici elementi architettonici e strutturali, finalizzati a caratterizzare e far risaltare l'aspetto estetico complessivo delle strutture del Marina, i quali dovranno essere preventivamente sottoposti a valutazione ed approvazione da parte degli enti competenti in materia d'inserimento urbanistico e paesaggistico.

5. DISPOSIZIONI PARTICOLARI

ART. 34. OPERE MARITTIME DI INFRASTRUTTURAZIONE

L'esecuzione, anche parziale, di opere marittime di grande infrastrutturazione (opere di difesa, darsene, sporgenti, banchine attrezzate, dragaggi) non potrà essere approvata dalle autorità competenti se i relativi progetti non si saranno fatti carico dei necessari approfondimenti e verifiche, anche sperimentali, da graduare in relazione all'importanza ed alle caratteristiche delle nuove opere nonché ai possibili effetti sulle opere esistenti, sugli ulteriori interventi previsti dal Piano e sull'ambiente.

In particolare:

- a seguito di comprovate necessità derivanti da esigenze progettuali, tecniche, funzionali e di sicurezza, la conformazione planimetrica delle opere di difesa, delle darsene e delle banchine potrà subire modifiche rispetto a quanto indicato nella cartografia di Piano, purché di entità contenuta e tale da non compromettere gli obiettivi funzionali del PRP e purché supportata – qualora ne ricorrano le condizioni – mediante studi e simulazioni di livello non inferiore a quanto eseguito in sede di Piano nonché di adeguate verifiche, con modelli matematici e/o fisici, della penetrazione del moto ondoso negli specchi acquei portuali ed in corrispondenza degli accosti;
- le proprietà riflessive del moto ondoso delle nuove banchine ed opere di bordo dei bacini portuali non potranno discostarsi da quanto previsto per ciascun tratto negli elaborati di Piano se non a seguito di idonee verifiche, se opportuno anche sperimentali, sulla agitazione ondosa residua;
- la stabilità delle opere di difesa, gli accorgimenti per evitare fenomeni di erosione dei fondali e di scalzamento, la risalita del moto ondoso e la tracimazione dovranno essere oggetto di verifiche, eventualmente sperimentali, che consentano di ottimizzarne la struttura, le dimensioni, le quote di sommità, anche in relazione agli usi previsti a tergo delle stesse ed alle relative esigenze di sicurezza nonché di contenimento degli oneri di manutenzione;

- in fase di progettazione gli assestamenti, i cedimenti, la stabilità complessiva dei manufatti e del terreno sottostante le nuove opere, dovranno essere valutati in condizioni statiche e sismiche in relazione alle caratteristiche dei terreni di fondazione da accertare mediante specifiche indagini locali – nonché ai carichi e sovraccarichi di progetto conseguenti agli usi previsti e prevedibili;
- le attività di dragaggio potranno essere realizzate a fronte di adeguato piano di indagine di caratterizzazione dei sedimenti marini e idonea dimostrazione delle esigenze funzionali od operative che richiedono tali maggiori profondità, nonché della compatibilità con la stabilità delle opere di bordo esistenti e nuove, queste ultime comunque da progettare in relazione ai fondali esistenti ed ai margini di sicurezza applicabili;
- la dinamica morfologica del litorale adiacente alle aree portuali e gli eventuali fenomeni di insabbiamento delle imboccature e degli specchi acquei dovranno essere oggetto di studi di approfondimento nonché di una sistematica attività di monitoraggio ad opere eseguite.

ART. 35. VIABILITA'

Il Piano prevede tracciati stradali principali, interni ed esterni all'area portuale e definisce la posizione ammissibile dei varchi con carattere indicativo e non prescrittivo; la posizione dei varchi potrà essere modificata, purché ne venga conservata la *ratio*, avendo riguardo alla sicurezza e alla funzione di collegamento e di servizio fra singole aree funzionali, nonché di supporto alla viabilità urbana. Le sezioni stradali sono orientativamente quelle rilevabili dalle tavole di progetto ma potranno essere ridotte od aumentate in funzione di specifiche esigenze.

ART. 36. NORME TRANSITORIE

Durante le fasi di attuazione del Piano, allo scopo di assicurare la massima efficacia dell'esercizio

- la Regione Sicilia potrà temporaneamente disporre l'impiego di aree, piazzali, banchine, accosti, specchi acquei, eccetera, per svolgervi funzioni anche diverse da quelle consentite dalle presenti Norme, e realizzare strutture precarie per uffici, depositi, magazzini, eccetera, purché vi siano adeguate garanzie di funzionalità globale e di sicurezza, e purché non venga in alcun modo compromesso l'esito finale - dal punto di vista operativo, morfologico, gestionale – delle previsioni del Piano;
- le fasi di attuazione dovranno tenere conto della localizzazione e della conformazione delle attività cui bisogna garantire continuità, in quanto meritevoli di tutela per le implicazioni sociali ed economiche o di rilievo sotto il profilo dell'interesse pubblico, garantendone i presupposti per la continuità delle attività operative. Rimangono salvi il buon esito dell'istruttoria ed ogni superiore valutazione della Regione Sicilia, in ordine ad eventuali interessi pubblici concorrenti.
- le concessioni e le autorizzazioni vigenti all'atto dell'adozione del presente PRP, potranno essere mantenute vigenti e anche essere prorogate, fintantochè le nuove aree e strutture di trasferimento non saranno fruibili per la conduzione delle relative attività. Non è invece consentito, dalla data di adozione del PRP, il rilascio di concessioni o autorizzazioni che compromettano l'attuazione del Piano.

----- 000 -----

Per tutte le norme regolamentari edilizie non espressamente citate nelle presenti norme, va fatto riferimento al regolamento edilizio dello strumento urbanistico vigente e ss.mm. ii.. Le presenti norme ove in contrasto con il R.E.C (Regolamento Edilizio Comunale) prevalgono sullo stesso.