



AUTORITÀ PORTUALE DI MESSINA
PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MESSINA

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

REDATTE IN ATTUAZIONE DELLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI APPROVAZIONE DEL PIANO
REGOLATORE DEL PORTO DI MESSINA D.D.G. N. 246 DEL 23.08.2019

PROGETTO ORIGINARIO

IDROTEC s.r.l. (capogruppo)

Ing. Franco Grimaldi, Ing. Ferruccio Fontana, Ing. Paolo Atzeni, Ing. Francesca Magri

VIOLA INGEGNERI & ARCHITETTI ASSOCIATI

Ing. Paolo Viola, Arch. Emanuele Colombo, Arch. Ilaria Feraco

BONIFICA s.p.a.

Ing. Franco Bocchetto

REVISIONE MAGGIO 2019

HARBOURS srl

REVISIONE GIUGNO 2021

STUDIO FC&RR ASSOCIATI srl

Ing. Franco Cavallaro, Dott.ssa Stefania Lanza, Dott. Antonio Crupi, Arch. Dario Iacono

Preposto Area Tecnica

Ing. Massimiliano Maccarone

Segretario Generale

Dott. Domenico La Tella

Presidente

Ing. Mario Mega

ALLEGATO

C

INDICE

CAPO PRIMO - DISPOSIZIONI GENERALI	4
ARTICOLO 1.1 NATURA DEL PIANO E FINALITA' DELLE NORME	4
ARTICOLO 1.2 DOCUMENTI CHE COSTITUISCONO IL PIANO	4
ARTICOLO 1.3 ARTICOLAZIONE TERRITORIALE DEL PIANO	5
ARTICOLO 1.4 CARATTERE DELLE NORME E FLESSIBILITÀ DEL PIANO	6
ARTICOLO 1.5 ATTUAZIONE DEL PIANO	7
ARTICOLO 1.6 CRITERI DI VALUTAZIONE DI PIANI E PROGETTI	8
ARTICOLO 1.7 GESTIONE AMMINISTRATIVA DELLE AREE	8
CAPO SECONDO – DISPOSIZIONI SPECIFICHE	9
PARTE I ^a - SOTTOAMBITI DEL PORTO OPERATIVO	9
ARTICOLO 2.1 SOTTOAMBITO DEL PORTO OPERATIVO DI MESSINA	9
2.1.1 Area funzionale POM 1 - Terminale Crociere	9
2.1.2 Area funzionale POM 2 - Terminale aliscafi e navi veloci	10
2.1.3 Area funzionale POM 3 - Terminale ferroviario	11
2.1.4 Area funzionale POM 4 - Porto Mercantile	11
2.1.5 Area funzionale POM 5 - Costruzioni e riparazioni navali	12
ARTICOLO 2.2 SOTTOAMBITO DEL PORTO OPERATIVO DI TREMESTIERI	12
2.2.1 Area funzionale POT 1 - Terminale dello Stretto	12
2.2.2 Area funzionale POT 2 - Manutenzioni Navali	13
PARTE II ^a - SOTTOAMBITI DI INTERAZIONE CITTÀ-PORTO	14
ARTICOLO 2.3 SOTTOAMBITO DEL WATERFRONT URBANO (WAT)	14
2.3.1 Area funzionale WAT 1 - Rada San Francesco	15
2.3.2 Area funzionale WAT 2 - Polo culturale e ricreativo	17
2.3.3 Area funzionale WAT 3 - Giardini Pubblici	17
ARTICOLO 2.4 SOTTOAMBITO DELLA FALCATA (FAL)	19
2.4.1 Area funzionale FAL 1 - Mobilità e verde connettivo	19
2.4.2 Area funzionale FAL 2 – Parco archeologico	20
2.4.3 Area funzionale FAL 3 - Polo terziario	20
2.4.4 Area funzionale FAL 4 - Parco scientifico marino	21

CAPO TERZO - DISPOSIZIONI PARTICOLARI	22
ARTICOLO 3.1 OPERE MARITTIME DI INFRASTRUTTURAZIONE	22
ARTICOLO 3.2 VIABILITÀ E VARCHI	23
ARTICOLO 3.3 PIANI SETTORIALI	24
3.3.1 <i>Piano del verde e dei parcheggi</i>	24
3.3.2 <i>Piano dell'arredo urbano, dei colori e della segnaletica</i>	24
3.3.3 <i>Piano dell'illuminazione esterna</i>	25
3.3.4 <i>Piano dei rifiuti, del rumore, della "security"</i>	25
ARTICOLO 3.4 NORME TRANSITORIE	25
ARTICOLO 3.5 SALVAGUARDIA	26
CAPO QUARTO - FUNZIONI AMMESSE ED INTERVENTI CONSENTITI	27
ARTICOLO 4.1 DISCIPLINA DELLE FUNZIONI AMMESSE E INTERVENTI PREVISTI	28
ARTICOLO 4.2 ELENCO DELLE FUNZIONI E DELLE ATTIVITÀ CONSENTITE	32
ARTICOLO 4.3 DEFINIZIONI	36

PORTO DI MESSINA

PIANO REGOLATORE PORTUALE

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

CAPO PRIMO - DISPOSIZIONI GENERALI

ARTICOLO 1.1 NATURA DEL PIANO E FINALITA' DELLE NORME

Il porto di Messina è classificato dal T.U. 16.7.1884, articoli 3 e 10, come scalo di II^a categoria, I^a classe, *Porto di rilevanza economica internazionale*.

La legge n. 84 del 28.1.1994 *Riordino della legislazione in materia portuale* (d'ora in avanti L. 84/94) in virtù della predetta classificazione ha inserito il porto di Messina tra gli scali sede di Autorità Portuale. La Circostrizione Territoriale è individuata con appositi Decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministero dei Trasporti e della Navigazione) rispettivamente del 6.4.1994 (porto di Messina), del 25.01.2000 (porto di Milazzo) e del 21.10.2006 (porto di Tremestieri) – ed è riportata sulle Tavole di Piano; le presenti norme disciplinano l'uso del territorio che costituisce gli ambiti portuali di Messina e Tremestieri.

Anche ai sensi dei commi 2 e 3 dell'articolo 5 della citata L.84/94, il PRP si integra con il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Messina allo scopo di assicurare la compatibilità e l'equilibrio fra le funzioni portuali ed urbane e la coerenza delle reti infrastrutturali.

ARTICOLO 1.2 DOCUMENTI CHE COSTITUISCONO IL PIANO

Il PRP di Messina fa riferimento al QUADRO STRATEGICO dei porti di Messina e Milazzo ed è costituito dai seguenti documenti:

- **RELAZIONE GENERALE**
- **B. CARTOGRAFIA DI PIANO** composta dalle seguenti tavole:
 - tavola A1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE
 - tavola A2 INQUADRAMENTO URBANISTICO (PRG E PRP VIGENTI)
 - tavola A3 STATO DI FATTO E ASSETTO FUNZIONALE ATTUALE
 - tavola A4 VINCOLI TERRITORIALI
 - tavola A5 REGIME GIURIDICO DELLE AREE
 - tavola B1 AMBITI E SOTTOAMBITI
 - tavola B2 AREE FUNZIONALI
 - tavola B3 INTERVENTI PREVISTI

- tavola B4 VIABILITA' PORTUALE
- tavola B4.1 VIABILITA' PORTUALE ESISTENTE E PIANIFICATA
- tavola B4.2 VIABILITA' PORTUALE NEL CONTESTO TERRITORIALE
- tavola B5 PIANIFICAZIONE GENERALE¹ ~~IPOTESI PROGETTUALE~~

- **C. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE (N.T.A.)**

Esso è corredato dai seguenti studi preparatori e di settore:

- **D. QUADRO CONOSCITIVO E PREVISIONALE**
- **E. ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E STUDI DI SETTORE (MESSINA)**
- **F. ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E STUDI DI SETTORE (TREMESTIERI)**

e, ai sensi del comma 4 dell'art. 5 della legge n.84/1994, dallo

- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA)

ARTICOLO 1.3

ARTICOLAZIONE TERRITORIALE DEL PIANO

L'**ambito portuale** di Messina è suddiviso in quattro diversi **sottoambiti**, e precisamente:

- **POM** SOTTOAMBITO DEL PORTO OPERATIVO DI MESSINA
- **POT** SOTTOAMBITO DEL PORTO OPERATIVO DI TREMESTIERI
- **WAT** SOTTOAMBITO DI INTERAZIONE CITTÀ-PORTO "WATERFRONT"
- **FAL** SOTTOAMBITO DI INTERAZIONE CITTÀ-PORTO "LA FALCATA"

All'interno dei singoli sottoambiti il Piano identifica diverse **aree funzionali** e precisamente

- nel sottoambito del Porto Operativo di Messina
 - **POM 1** TERMINALE CROCIERE
 - **POM 2** TERMINALE ALISCAFI E NAVI VELOCI
 - **POM 3** TERMINALE FERROVIARIO
 - **POM 4** PORTO MERCANTILE
 - **POM 5** COSTRUZIONI E RIPARAZIONI NAVALI
- nel sottoambito del porto operativo di Tremestieri
 - **POT 1** TERMINALE DELLO STRETTO
 - **POT 2** MANUTENZIONI NAVALI
- nel sottoambito di interazione città-porto Waterfront

¹ Modifica della denominazione della tavola "B5" in ottemperanza al Decreto attuativo che non tiene in considerazione le ipotesi progettuali ai fini delle indicazioni di pianificazione (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 9 - dal rigo 49);

- **WAT 1** DIPORTO NAUTICO
- **WAT 2** PARCO CULTURALE E RICREATIVO
- **WAT 3** GIARDINI PUBBLICI

- sottoambiti di interazione città-porto La Falcata
- **FAL 1** MOBILITA' E VERDE CONNETTIVO
- **FAL 2** PARCO ARCHEOLOGICO
- **FAL 3** POLO TERZIARIO
- **FAL 4** PARCO SCIENTIFICO MARINO

ARTICOLO 1.4 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 trasformano gli obiettivi, o anche sono tali da comprometterne sensibilmente - se eseguite - l'esito formale e funzionale; le varianti al PRP sono apportate secondo le procedure di legge;
- **adeguamenti tecnico-funzionali** – così come definiti dal voto n. 93 del 9/10/2009 del Consiglio Superiore dei LL.PP., vengono approvati dall'Autorità Portuale previo parere dello stesso Consiglio Superiore;
- **modifiche distributive non sostanziali** – di contenuta entità, 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;
- **modifiche tecnico-esecutive non sostanziali** – 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, nei limiti e con le modalità di cui al successivo articolo 3.1.

- Le **modifiche distributive e tecnico-esecutive non sostanziali** sono apportate dall’Autorità Portuale con provvedimenti adottati dal Comitato Portuale, adeguatamente documentati e motivati, che contestualmente ri-approvino le tavole del Piano coerentemente modificate.

~~La tavola di Piano B5, denominata “ipotesi progettuale”, contiene alcune indicazioni planivolumetriche che hanno il solo scopo di identificare obiettivi condivisi - di carattere sia funzionale che formale - e di definire, anche in rapporto ad esigenze di carattere urbano e paesaggistico, un possibile assetto morfologico e funzionale degli ambiti portuali. Dette indicazioni hanno carattere di indirizzo e non sono obbligatorie; ogni qualvolta un intervento edilizio o infrastrutturale si discosti da esse, l’Autorità Portuale si farà carico di aggiornare la tavola allo scopo di verificare la congruità dell’intervento rispetto all’intero ambito portuale.²~~

ARTICOLO 1.5

ATTUAZIONE DEL PIANO

Il PRP si attua, ogni qualvolta l’Autorità Portuale ne ravveda l’opportunità o la necessità, mediante **Piani di Inquadramento Operativo (PIO)** che devono essere estesi almeno ad una intera area funzionale. Nel caso delle aree funzionali POM1 e POM2 il PIO sarà unico, esteso ad entrambe le aree; sarà egualmente redatto un unico PIO esteso alle aree funzionali WAT1, WAT2 e WAT3 (vedi Capo II° delle presenti norme).

I PIO, anche alla luce di manifestate esigenze degli operatori che di volta in volta si propongono o sono chiamati a realizzare le previsioni del Piano, dovranno (se e in quanto necessario):

- precisare le indicazioni del PRP con previsioni più dettagliate o mirate approfondendo gli aspetti funzionali, operativi, strutturali ed infrastrutturali, ambientali e paesaggistici;
- modificare, se del caso, le “ipotesi progettuali” proposte dal Piano, sostituendole con altre che perseguano gli stessi obiettivi;
- individuare i corpi di fabbrica da demolire e/o da ristrutturare e determinare volumi, sedime ed altezze di nuovi fabbricati nei limiti previsti dalle presenti norme;
- essere preceduti o corredati – se e in quanto necessario – dagli studi di fattibilità delle opere marittime, delle infrastrutture e della viabilità portuale;
- essere coerenti con i piani settoriali indicati nel capo terzo delle presenti norme.

Il PIO è particolarmente indicato nelle aree funzionali dei sottoambiti di interazione città-porto e può essere sostituito dal progetto edilizio - o da altro strumento urbanistico attuativo consentito dalla normativa vigente - esteso all’intera area funzionale.

Nelle aree funzionali dei sottoambiti del porto operativo, salve le specifiche norme previste al Capo II delle presenti norme, il PIO viene predisposto, a discrezione dell’Autorità Portuale, laddove si ravveda

² Testo eliminato in ottemperanza al Decreto attuativo che non tiene in considerazione le ipotesi progettuali ai fini delle indicazioni di pianificazione (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 9 - dal rigo 49);

l'opportunità di inquadrare nuove opere ed iniziative in un piano dettagliato di sviluppo e di verificare la congruità e la compatibilità di nuove opere o iniziative rispetto ai sistemi infrastrutturali, agli obiettivi ed alle strategie del Piano.

Anche in assenza di PIO potranno essere autorizzati interventi di manutenzione e di restauro, ovvero autorizzate opere o rilasciate concessioni che – nel sostanziale rispetto degli indirizzi contenuti nel Piano – siano ritenute urgenti dall'Autorità Portuale, non compromettano la realizzazione delle opere e delle reti infrastrutturali di cui agli articoli 3.1 e 3.2 delle presenti norme e siano coerenti con i piani settoriali di cui all'articolo 3.3.

I PIO - quand'anche proposti da operatori privati, e comunque previo parere favorevole della Sovrintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali - sono sempre e comunque approvati dalla Autorità Portuale che, anche per tenere conto delle fasi transitorie di attuazione del Piano, curerà la coerenza tra questi ed il Piano Operativo Triennale.

ARTICOLO 1.6

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 Autorità Portuale 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.

ARTICOLO 1.7

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; l'Autorità Portuale applicherà di norma il regime di pubblico uso quale disciplina prevalente e potrà prevedere interventi, anche infrastrutturali, in regime di "Project Financing" concertando le modalità di realizzazione e di gestione delle opere.

Per quanto attiene al regime giuridico di gestione del territorio, l'Autorità Portuale disciplinerà le occupazioni e gli interventi infrastrutturali realizzati da privati mediante il rilascio di apposite concessioni demaniali marittime e/o autorizzazioni, di cui agli articoli 8, comma 3 lettere h) e i), e 18 della legge n. 84/94 nonché dall'articolo 11 della legge n. 241/90. Per quanto riguarda le Pubbliche Amministrazioni, il regime di gestione sarà, in linea di massima, quello della consegna, con i limiti e le disposizioni contenute nell'articolo 18, comma 1, della citata legge n. 84/94.

Una parte del Demanio Marittimo, ubicata nella zona Falcata (vedi medesima tavola A4), è vincolata - in forza della L. 191 del 1951 richiamata dalla Sentenza n. 91/10 del CGA - alla creazione del Punto Franco di Messina. Anche in questo caso, sebbene detto Punto Franco non sia mai stato istituito, le indicazioni contenute nel Piano avranno efficacia quando e nella misura in cui venisse meno il

suddetto vincolo, sia attraverso l'abrogazione della citata legge, sia per l'adozione di specifici provvedimenti e/o accordi fra i soggetti aventi titolo sulle aree.

CAPO SECONDO – DISPOSIZIONI SPECIFICHE

Le disposizioni del presente Capo sono articolate con riferimento ai sottoambiti indicati nella tavola B1 ed alle aree funzionali indicate nella tavola B2.

Le funzioni ammesse e gli interventi consentiti nelle singole aree funzionali sono elencate al capo quarto.

PARTE I^a - SOTTOAMBITI DEL PORTO OPERATIVO

Il sottoambito del porto operativo è suddiviso in due aree distinte.

La prima, che corrisponde alla storica sede del porto commerciale messinese, si sviluppa intorno allo specchio acqueo circondato dalla penisola nota con il nome di "Falcata", ed è destinata a una pluralità di funzioni ma principalmente al traffico passeggeri e ai cantieri di costruzioni e riparazioni navali.

La seconda - circa 7,5 km più a sud, in località Tremestieri, la cui Circostrizione Territoriale è di recente acquisizione - è dedicata quasi esclusivamente al traffico delle merci e traghettamento dello Stretto con veicoli al seguito.

Ad esclusione delle aree vincolate al Punto Franco, la pianificazione e la gestione di questi sottoambiti è di esclusiva competenza dell'Autorità Portuale; anche in assenza di PIO, i progetti degli interventi edilizi dovranno essere inquadrati nella intera area funzionale e - se necessario - essere preceduti dai progetti almeno preliminari delle opere marittime, delle infrastrutture e della viabilità portuale.

ARTICOLO 2.1 SOTTOAMBITO DEL PORTO OPERATIVO DI MESSINA

Il sottoambito del porto operativo di Messina è interamente concentrato nel bacino della Falcata ed è articolato in cinque aree funzionali, solo in parte contigue ma comunque fra loro nettamente separate, riconducibili tutte ad attività esclusivamente portuali.

2.1.1 Area funzionale POM 1 - Terminale Crociere

Destinata al traffico crocieristico ed ai relativi servizi, l'area impegna le attuali calate Rizzo, Peloro, Marconi, 1° Settembre, Colapesce e Vespri.

Il Piano prevede che la via Vittorio Emanuele II, prima dell'incrocio con il viale San Martino, venga interrata, prosegua a mare dell'edificio della Dogana e sotto la stazione ferroviaria, per riemergere oltre il fascio dei binari ed innestarsi sull'asse centrale della Zona Falcata.

Il varco principale di accesso al Terminale sarà realizzato in adiacenza all'edificio della Dogana, in corrispondenza di una rotatoria sulla quale si attesteranno sia il viale San Martino che le due corsie di

superficie, laterali alla rampa di discesa della via Vittorio Emanuele II; varchi secondari potranno essere previsti lungo la via Vittorio Emanuele II.

Inoltre il Piano prevede che:

- vengano modificate (rettificate) le banchine esistenti, allo scopo di accogliere più navi da crociera anche di grandi dimensioni, e in particolare che vengano formate due nuove banchine: una lunga circa 650 m – che in queste norme sarà chiamata “Vittorio Emanuele” – prenderà il posto delle attuali banchine denominate 1° Settembre, Colapesce e Vespri e rappresenta il completamento di un’opera già in corso di realizzazione; l’altra, lunga circa 300 m, ottenuta avanzando la banchina Peloro e riducendo sensibilmente la Marconi, formerà un ampio piazzale di fronte all’edificio della Dogana;
- sia consentita la realizzazione di edifici e di chioschi, entro i limiti di cui all’articolo 4.1 delle presenti norme, destinati esclusivamente a soddisfare le esigenze del traffico crocieristico;
- l’area debba essere interamente recintata, con le modalità indicate al successivo articolo 3.3.2, e dotata di cancelli che possano restare aperti quando non vi siano navi accostate alla banchina;
- contro la recinzione che separa il lungo piazzale dal marciapiedi di via Vittorio Emanuele, sia formata una fascia di verde larga non meno di 5,00 ml, piantumata con filare di alberi, attrezzata ed arredata per la sosta delle persone.

Per la sua posizione nella città e per le sue rilevanti funzioni turistiche, infine, l’intera area dovrà essere oggetto di particolari cure nella scelta delle componenti architettoniche, dell’illuminazione, dei materiali e degli arredi, non diversamente da come previsto al capitolo 3.3 delle presenti norme.

2.1.2 Area funzionale POM 2 - Terminale aliscafi e navi veloci

L’area coincide con il vasto piazzale a mare denominato Campo delle Vettovaglie, accessibile sia dalla via Campo delle Vettovaglie (via La Farina) che dalla via Calabria; piazzale e banchine sono destinate al servizio pubblico (navi veloci, aliscafi, ecc.) senza trasporto di automobili per l’attraversamento dello Stretto e per le Isole.

Il Piano prevede che con questo Terminale si venga a costituire un importante nodo di interscambio con la Stazione Ferroviaria, la Stazione degli Autobus urbani ed extraurbani, la linea tranviaria, il Terminale Crociere, e quindi con tutti i principali servizi di trasporto pubblico transitanti da Messina e con la presenza - a poco più di cento metri di distanza - di un capiente autosilo pluripiano comunale.

Alla banchina esistente sarà aggiunta una parte, ad essa ortogonale, ottenuta a ridosso del primo invaso della ferrovia e potranno anche essere posti in opera, anch’essi ortogonali alla banchina esistente, pontili galleggianti.

Sull’area sarà consentito realizzare edifici e chioschi - entro i limiti di cui all’articolo 4.1 delle presenti norme - nonché parcheggi di superficie, destinati esclusivamente a soddisfare le esigenze dei passeggeri e degli addetti.

L'area potrà essere recintata e presentare un varco autonomo; in tal caso si provvederà come previsto all'articolo 3.3.2 delle presenti norme.

2.1.3 Area funzionale POM 3 - Terminale ferroviario

L'area comprende l'attuale Stazione Marittima Ferroviaria, parte del fascio dei binari ed il sistema degli invasi per il carico e scarico dei vagoni ferroviari; alle sue spalle, escluso dall'ambito portuale ma strettamente interrelato con esso, si trova il vasto parco ferroviario la cui trasformazione - o ridimensionamento o trasferimento - è necessariamente demandata ad altri strumenti di programmazione e/o attuazione che richiedono il concerto dell'Autorità Portuale con più Amministrazioni ed Enti.

Il Piano, in assenza di soluzioni immediate che mirino a ridefinire l'ambito ferroviario nella direzione sopra richiamata, e previa intesa con la Rete Ferroviaria Italiana, prevede:

- la realizzazione della sottovia proveniente da via Vittorio Emanuele II, della sua rampa di accesso orientale con il conseguente arretramento della testa di alcuni binari morti del parco ferroviario, e della rotatoria di innesto sulla via San Raineri;
- la demolizione delle sovrastrutture appositamente create per l'imbarco delle autovetture sui ponti superiori delle navi, quando e se non più necessarie a seguito del trasferimento a Tremestieri del traffico gommato;

2.1.4 Area funzionale POM 4 - Porto Mercantile

Incentrata sul molo Norimberga è l'area che - destinata prevalentemente ai traffici RoRo ma anche a quelli LoLo - costituisce la sede del Terminale Multifunzioni del Porto, ove tuttavia si potrà far fronte alle emergenze dovute all'eventuale inagibilità temporanea degli accosti di Tremestieri o a periodi occasionali di particolare intensità di traffico del traghettamento dello Stretto.

Il Piano prevede:

- la modifica della sagoma del molo Norimberga, sia sui fianchi che sulla testata, anche con parti galleggianti, come indicato nelle tavole;
- la realizzazione, entro i limiti di cui all'articolo 4.1 delle presenti norme, di edifici destinati ai servizi e la riorganizzazione del piazzale per la sosta degli automezzi sbarcati e in attesa di imbarco;
- la realizzazione di impianti di stoccaggio e di distribuzione di carburante per uso esclusivo dei natanti;
- lo spostamento e la riconfigurazione della cinta doganale secondo quanto prescritto dall'articolo 3.2 delle presenti norme, con la formazione di un varco principale per la viabilità commerciale (servito da una bretella che stacca dalla nuova rotatoria di via San Ranieri) e di un eventuale varco secondario, riservato agli automezzi di servizio, accessibile direttamente dalla via San Ranieri.

2.1.5 Area funzionale POM 5 - Costruzioni e riparazioni navali

Separata da quella precedente e da quella seguente da due brevi tratti di costa - il cui scopo è consentire l'accesso al servizio di trasporto pubblico marittimo - quest'area è destinata alla conservazione, allo sviluppo e alla riorganizzazione del settore delle costruzioni e delle riparazioni navali, con l'utilizzo dei bacini di carenaggio, delle attrezzature e dei servizi esistenti.

Nell'area dovranno trovare adeguata sistemazione le attività di costruzioni e di riparazioni navali già insediate nel porto di cui non si prevede il trasferimento; pertanto, nel caso in cui l'area venga affidata in concessione a soggetti diversi, è opportuno che venga elaborato un PIO che ne coordini gli interventi e che indichi gli edifici da demolire, da sostituire, da conservare, da ristrutturare, ecc. senza aumento del volume complessivo esistente; definirà inoltre la viabilità interna, gli eventuali servizi comuni, i parcheggi, le aree verdi di rispetto, e potrà prevedere parti diverse con normative differenziate e specifiche che tengano conto delle diverse attività cantieristiche.

Le destinazioni d'uso degli immobili e degli spazi aperti saranno rigorosamente limitate alla funzione principale e a quei servizi che devono necessariamente essere allocati nelle adiacenze o nelle immediate vicinanze dei cantieri.

Considerata la particolare visibilità dell'area dal centro storico della Città, nell'autorizzare opere di trasformazione si dovrà tenere adeguato conto dell'impatto che gli interventi potranno avere sullo *skyline* della zona Falcata; particolare attenzione sarà riservata alla illuminazione degli spazi pubblici e quindi all'inquinamento luminoso che potrà essere indotto sul paesaggio notturno (vedi successivo articolo 3.3.3).

ARTICOLO 2.2 SOTTOAMBITO DEL PORTO OPERATIVO DI TREMESTIERI

Localizzato circa 7,5 km a sud del porto storico, il sottoambito del porto operativo di Tremestieri si sviluppa parzialmente sulla darsena già operativa per navi RoRo dedicate all'attraversamento dello Stretto, ma si estende su una seconda darsena che il Piano prevede a sud della prima per trasferirvi ulteriori accosti, attualmente localizzati a Messina, per navi RoRo e per svilupparvi il traffico delle Autostrade del Mare.

L'area è direttamente collegata, con l'adiacente svincolo di Tremestieri, alle autostrade Messina-Catania e Messina-Palermo (e attraverso la tangenziale di Messina anche con l'ipotizzato Ponte dello Stretto) e, pertanto, non necessita di ulteriori infrastrutture stradali, ed è suddivisa in due aree funzionali, di cui una afferente opere già realizzate, e l'altra relativa anche al nuovo bacino.

2.2.1 Area funzionale POT 1 - Terminale dello Stretto

E' l'area funzionale prevista dal Piano immediatamente a sud della darsena esistente, allo scopo di creare nuovi accosti per i traghetti dello Stretto – e quindi attestare a Tremestieri anche la residua attività di traghettamento, al momento ancora operata nella rada di S. Francesco (WAT 1) – nonché

per navi RoRo e Autostrade del Mare, e comprende una nuova diga foranea, piazzali, banchine di riva, viabilità, eccetera, secondo lo schema indicato nelle tavole di Piano.

Il nuovo bacino dovrà prevedere accosti in numero e di dimensione non inferiori a quelli indicati sulla tavola B5 del Piano (ipotesi progettuale) e un piazzale non inferiore a 47.000 m² per la sosta degli automezzi sbarcati e in attesa di imbarco; non meno di 8.000 m² inoltre dovranno essere destinati a verde di rispetto e piantumati con alberi d'alto fusto.

L'accesso all'area è quello già realizzato per la darsena esistente, la viabilità portuale sarà ricavata a ridosso della massicciata ferroviaria, la posizione e la dimensione del varco - o dei varchi - saranno definiti con il progetto della nuova darsena; il progetto dovrà abbracciare l'intero sottoambito e potrà prevedere, entro i limiti di cui all'articolo 4.1 delle presenti norme, oltre agli spazi verdi di rispetto e di arredo, edifici di servizio ed impianti di stoccaggio e di distribuzione di carburante per uso esclusivo dei natanti.

Sia attenzionata la distanza di ml 10,00 per le nuove costruzioni lungo tutte le aste torrentizie, come da punto "f" art. 96 TU n. 523/1904, e il mantenimento della sezione idraulica sia lungo il percorso che alla foce dei torrenti stessi (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 12 - dal rigo 12).

2.2.2 Area funzionale POT 2 - Manutenzioni Navali

L'area funzionale occupa parte della darsena e dei piazzali esistenti sui quali il Piano prevede le seguenti trasformazioni:

- il vasto piazzale oggi attrezzato per consentire l'accumulo dei mezzi in entrata al porto, una volta liberato da questa funzione grazie all'ampliamento del porto, potrà essere destinato - entro i limiti di cui all'articolo 4.1 delle presenti norme - agli stabilimenti ed alle officine di manutenzione e di riparazione navale (traghetti);
- la banchina di riva sarà modificata per consentirle di accogliere contemporaneamente fino a tre navi RoRo, di cui una normalmente destinata ai natanti in manutenzione o riparazione (nel caso di effettivo utilizzo, per quello scopo, del piazzale retrostante).

Oltre agli edifici di carattere industriale, ma sempre entro i limiti di cui all'articolo 4.1 delle presenti norme, potranno essere realizzati edifici di servizio, impianti di stoccaggio e di distribuzione di carburante per uso esclusivo dei natanti, spazi verdi di rispetto e di arredo.

In entrambe le aree funzionali - POT 1 e POT 2 - sarà consentito l'accosto di mezzi operativi (pilotine, rimorchiatori, ecc.) alle banchine ed ai moli sopraflutti.

Sia attenzionata la distanza di ml 10,00 per le nuove costruzioni lungo tutte le aste torrentizie, come da punto "f" art. 96 TU n. 523/1904, e il mantenimento della sezione idraulica sia lungo il percorso che alla foce dei torrenti stessi (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 12 - dal rigo 12).

PARTE II^a – SOTTOAMBITI DI INTERAZIONE CITTÀ-PORTO

Totalmente aperti alla città, sono quegli spazi dell'ambito portuale destinati ad attività e funzioni collegate alla presenza del Porto ma principalmente orientate all'uso civile ed urbano e alla valorizzazione delle preesistenze storiche e monumentali, articolati in due parti distinte e cioè:

- *il **Waterfront** cittadino che si sviluppa dalla foce del torrente Annunziata alla piazza del Palazzo Reale;*
- *le aree della zona **Falcata** che si affacciano sullo Stretto, dalla foce del torrente Portalegni fino al Forte San Salvatore;*

La pianificazione e la gestione di questi ambiti è di competenza dell'Autorità Portuale che tuttavia opererà - in tutte le fasi del processo di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione - di intesa con l'Amministrazione Comunale.

Qualora i progetti degli interventi edilizi non riguardino una intera area funzionale, il PIO è obbligatorio e - se necessario - preceduto dai progetti almeno preliminari delle opere marittime, delle infrastrutture e della viabilità portuale.

ARTICOLO 2.3

SOTTOAMBITO DEL WATERFRONT URBANO (WAT)

Comprende l'area compresa fra la foce del torrente Annunziata e la piazza del Palazzo Reale, a valle dei viali lungomare, tutta di uso pubblico con l'eccezione della banchina Vittorio Emanuele (vedi area POT 1) che tuttavia potrà anch'essa essere aperta al pubblico quando non vi siano navi accostate.

Di essa fanno parte:

- la rada San Francesco, con l'attuale terminale traghetti di cui si prevede il trasferimento a Tremestieri (WAT 1);
- l'area della Fiera, di cui è prevista la delocalizzazione (WAT 2);
- il tratto di lungomare che va dalla Fiera sino al viale San Martino (WAT 3);

Il sottoambito, che prevede la predisposizione di un unico PIO esteso alle tre aree funzionali [\(si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 12 - dal rigo 47\)](#), è destinato sia a ricostituire e rinforzare il rapporto del centro urbano con il mare, sia a organizzare l'uso della costa a fini portuali, e dovrà prevedere un percorso pedonale continuo, immerso nel verde e prossimo alla linea di costa, privo di incroci con il traffico automobilistico: il PIO dovrà realizzare un disegno unitario, e consentire la leggibilità complessiva delle opere e dei percorsi, coordinando gli interventi di valorizzazione del waterfront con il necessario recupero edilizio.

[Ancora, sia attenzionata la distanza di ml 10,00 per le nuove costruzioni lungo tutte le aste torrentizie, come da punto "f" art. 96 TU n. 523/1904, e il mantenimento della sezione idraulica sia lungo il percorso che alla foce dei torrenti stessi \(si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 12 - dal rigo 12\).](#)

Infine, dovrà essere condotto un approfondimento delle condizioni idrauliche della fiumara San Leone contrassegnata come sito di attenzione nel PAI (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 12 - dal rigo 16).

2.3.1 Area funzionale WAT 1 - Rada San Francesco

Il tratto di costa che unisce la foce dell'Annunziata con la foce del Giostra è attualmente destinato ad una spiaggia - prevalentemente usata come porto a secco per piccole imbarcazioni da pesca sportiva - e al Terminale dei traghetti privati che il Piano prevede debba essere trasferito a Tremestieri.

Nella parte più settentrionale, intorno alla villa Sabin ed al suo giardino, trasformato in campi da gioco per bambini, vi sono un circolo sportivo privato con campi da tennis, il capolinea della linea tranviaria e, a ridosso della spiaggia, un parcheggio pubblico.

Sull'area insiste il vincolo ZPS e pertanto sia l'area sottoposta a vincolo che la fascia di rispetto di 200 m ad essa contigua non potranno essere oggetto di alcun tipo di intervento o modifica fatta eccezione per gli interventi di messa in sicurezza e di manutenzione ordinaria, oltre che demolizioni (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 4 - dal rigo 49).

Nella parte più meridionale, ove esisteva un gasometro, l'area è in evidente stato di degrado, occupata da strutture per riparazioni e manutenzioni navali, parcheggi precari e corsie di accumulo delle automobili in attesa di imbarco.

A seguito dello spostamento del Terminale, tutta l'area dovrà essere radicalmente riqualificata e destinata, anche per parti e in tempi diversi, al diporto nautico e ad attività sportive e ricreative.

Si fa menzione, inoltre, della presenza della nave traghetto Cariddi, mezzo affondato, sottoposto a vincolo di interesse con D.A. n. 7233/1993 (si veda D.D.G. n.246/2019, pag. 13 - dal rigo 1).

L'ipotesi progettuale del Piano prevede che:

- fatti salvi i limiti imposti dal vincolo ZPS in sponda destra del torrente Annunziata siano consolidati ed ampliati gli impianti sportivi, pubblici e privati, ed il verde pubblico attrezzato, in modo da formare un polo sportivo e ricreativo interfacciato con il retrostante polo museale e servito dalla linea tranviaria; potranno inoltre essere realizzate nuove volumetrie, destinate ad attività terziarie connesse al porto turistico, nella misura indicata nella tabella del successivo articolo 4.1.. Particolare rilevanza sarà riservata all'affaccio a mare dove potranno essere realizzate attrezzature ricettive e locali pubblici con terrazze panoramiche e senza recinzione;
- nella parte centrale sarà realizzato un nuovo porto turistico destinato in modo particolare alle imbarcazioni in transito e ai *charter*;
- nella parte meridionale, in sponda sinistra del torrente Giostra, un grande scivolo protetto da moli foranei ed un vasto piazzale saranno attrezzati per il rimessaggio a secco di piccole imbarcazioni, mentre verso terra potranno essere realizzati parcheggi pubblici - anche pluripiano, in struttura o interrati - ed attrezzature di servizio al porto turistico;
- fra il porto turistico e il rimessaggio a secco, nel tratto in cui si affaccia su un tratto di mare con fondali elevati, la banchina potrà accogliere l'ormeggio temporaneo di grandi *yacht* in transito.

Il porto turistico potrà essere realizzato - in tutto o in parte, anche in fasi distinte attuate mano a mano che le condizioni dell'area lo permettano - attraverso iniziative pubbliche, private, o miste pubblico-private, quindi direttamente dall'Autorità Portuale e/o da uno o più Soggetti Attuatori che ottengano le concessioni demaniali marittime secondo le procedure previste dalle leggi vigenti.

~~L'ipotesi progettuale di cui alla tavola B5 del Piano è orientativa e potrà essere modificata dimostrando, attraverso il PIO o un progetto esteso all'intera area, la compatibilità urbanistica, architettonica, ambientale e funzionale della soluzione proposta³~~

Il progetto del porto turistico dovrà comunque prevedere le opere e i servizi di seguito elencati che costituiranno, a meno di specifiche disposizioni motivate da parte dell'Autorità Portuale, oneri a carico dell'unico Soggetto Attuatore o da ripartire fra i diversi Soggetti Attuatori:

- opere marittime di difesa e di marginamento;
- sistemazione delle spiagge adiacenti;
- banchina attrezzata per accogliere "grandi yacht" in transito;
- aree attrezzate per il rimessaggio a secco di piccole imbarcazioni;
- viabilità interna di servizio, estesa dalla foce dell'Annunziata alla foce del Giostra, con adeguati spazi verdi ed ampi spazi pedonali affacciati sul porto;
- parcheggi - a raso, interrati o in struttura - in numero non inferiore all'80% del numero totale dei posti barca, comunque previsti;
- servizi di sicurezza, amministrativi, commerciali, di foresteria, di ristorazione e in generale tutti quei servizi - alle barche e alle persone - che qualificano il porto turistico come struttura di grande qualità e di livello internazionale, comprese eventuali sedi di attività sportive e ricreative legate alla nautica ed al mare;
- servizio di rifornimento di carburanti per le imbarcazioni, eventualmente collegato con quello esistente su via della Libertà;
- bonifica degli scoli delle acque reflue, presenti sulla linea di costa, ed interventi necessari a raggiungere e mantenere gli standard minimi di qualità delle acque e la pulizia degli specchi acquei in concessione;
- manutenzione di dette opere per tutto il periodo della concessione demaniale

Il Soggetto Attuatore dovrà riservare, oltre agli ormeggi per il transito, una adeguata quota dei posti barca disponibili a unità riconducibili ad attività *no-profit* ed alle società esercenti attività di *charter* nautico, con applicazione di tariffe preferenziali.

I moli e i pontili dei nuovi porticcioli dovranno essere pedonali e liberamente accessibili al pubblico; l'eventuale accesso di automezzi dovrà essere regolamentato dall'Autorità Portuale ai fini della sicurezza e per esigenze di servizio.

³ Testo eliminato in ottemperanza al Decreto attuativo che non tiene in considerazione le ipotesi progettuali ai fini delle indicazioni di pianificazione (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 9 - dal rigo 49);

Infine, dovrà essere mantenuta una porzione di spiaggia naturale da destinare a rimessaggio a secco per le imbarcazioni utilizzate dai lavoratori del settore della pesca (si veda D.D.G. n.246/2019, pag. 12 - dal rigo 56).

2.3.2 Area funzionale WAT 2 - Polo culturale e ricreativo

L'area attualmente impegnata dalla Fiera di Messina è destinata alla formazione di un polo culturale e ricreativo attraverso il recupero filologico delle architetture di grande pregio e qualità, e la ristrutturazione urbanistica ed edilizia delle restanti parti, con eliminazione della recinzione ed apertura al pubblico degli spazi non edificati.

Potranno essere demoliti gli edifici di modesta qualità ma non saranno ammesse nuove edificazioni, ovvero gli edifici eliminati non saranno più ricostruiti all'interno dell'area funzionale di riferimento (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 13 - dal rigo 17); ~~salvo quelle in sostituzione dei volumi demoliti previo parere favorevole della Soprintendenza ai BB.CC.AA.;~~ il Piano dovrà prevedere la conservazione delle alberature esistenti nonché il restauro ed il rafforzamento - con il completamento delle parti mancanti - della passeggiata a mare.

Sarà consentita la formazione di banchine - per l'accosto e l'ormeggio temporaneo ~~di navi da crociera,~~ di mezzi veloci per trasporto pubblico, metropolitana del mare, natanti da diporto in transito - le cui dimensioni e caratteristiche, idonee al sito, saranno definite in sede di PIO, con esclusione delle navi da crociera (si veda D.D.G. n.246/2019, pag. 13 - dal rigo 11). ~~e nel progetto edilizio esteso all'intera area.~~

Tutti gli interventi dovranno essere compatibili con eventuali vincoli posti dalla Soprintendenza ai BB. CC. AA.

Sia gli edifici che gli spazi all'aperto dovranno essere destinati ad attività culturali (spazi museali, sale per esposizioni, convegni, conferenze, teatri, auditorium, sale cinematografiche, ecc.) e ricreative (piazze e giardini, passeggiate, spazi di gioco per bambini, ristoranti, bar, ecc.) di elevata qualità.

2.3.3 Area funzionale WAT 3 - Giardini Pubblici

L'area, che si estende dall'ingresso della attuale Fiera fino al previsto varco del Terminale Crociere (viale San Martino), è destinata a confermare, ampliare e riorganizzare la parte meridionale del lungomare, dotarlo di spazi verdi e di affacci sullo Stretto e sul porto.

Il PIO dovrà approfondire soprattutto le scelte relative ai materiali (pavimentazioni, cordoli, parapetti, recinzioni, ecc.), all'arredo urbano, al patrimonio arboreo ed al verde, all'illuminazione stradale, alla segnaletica, ecc.

L'area può essere suddivisa nelle seguenti quattro parti:

a) *la "villa"*

I giardini antistanti la Fiera hanno un considerevole pregio, sia di carattere monumentale che arboreo; il Piano prevede che essi vengano conservati, mantenuti e completati in alcune parti mutilate o degradate.

Qualsiasi intervento deve essere finalizzato all'uso pubblico e ricreativo dell'area, e a preservarne il carattere di giardino pubblico urbano; è pertanto escluso ogni genere di edificazione, con la sola eccezione di eventuali chioschi amovibili per la vendita di bibite e giornali.

Lungo la riva potranno essere realizzate banchine antiriflettenti al posto delle attuali scogliere.

b) *la Marina del Nettuno*

Il porticciolo "Marina del Nettuno" potrà essere riorganizzato, ristrutturato ed adeguato a rinnovate esigenze, e ne potranno essere migliorate le attrezzature con la realizzazione di servizi alle barche e alle persone; qualsiasi intervento dovrà tuttavia essere coerente agli standard urbanistici ed architettonici che verranno indicati dal PIO e, in ogni caso, non potranno essere alterati i caratteri architettonici della sovrastante passeggiata.

c) *la foce del Bocchetta*

In corrispondenza della foce del torrente Bocchetta, fra la "Marina del Nettuno" e la banchina Rizzo, la passeggiata sarà allargata verso mare allo scopo di formare un'ampia terrazza che consenta di superare l'attuale strozzatura del percorso pedonale; allo scopo saranno demoliti gli edifici esistenti ad esclusione degli uffici della Guardia Costiera sui quali si potrà intervenire esclusivamente con restauro conservativo.

La terrazza potrà essere orlata da una banchina, posta alla stessa quota di quella del porticciolo adiacente, e protetta con un parapetto identico, o armonicamente relazionato, a quello contiguo.

La banchina sarà destinata all'ormeggio delle imbarcazioni dei servizi ancillari alla navigazione (ormeggiatori, pilotine, rimorchiatori, ecc.) con i necessari locali di servizio ricavati sottostrada e, nella parte più sporgente, all'accosto temporaneo del trasporto pubblico marittimo; nel caso in cui si attivi questo servizio, potrà essere realizzato un locale destinato a biglietteria e bar.

d) *la Palazzata*

Fra gli uffici della Guardia Costiera e quelli della Dogana, la via Vittorio Emanuele II si presenta ristretta fra la Palazzata e la recinzione del Terminale Crociere; allo scopo ridurre l'effetto "strettoia", il PIO dovrà avere per obiettivo da una parte quello di integrare la via al tessuto urbano retrostante, dall'altra di assimilarla il più possibile al lungomare.

La cancellata che separa l'area dalla banchina del Terminale Crociere sarà realizzata con i criteri espressi all'articolo 3.2.2 delle presenti norme e sarà dotata di varchi che verranno chiusi, per ragioni di *security*, esclusivamente in presenza di navi da crociera in banchina.

ARTICOLO 2.4 SOTTOAMBITO DELLA FALCATA (FAL)

Si estende sulla zona Falcata, dalla foce del torrente Portalegni fino alla Lanterna del Montorsoli e alle aree in concessione alla Marina Militare, occupando gran parte dell'area a levante del Porto Operativo; parte dell'area è attualmente occupata dall'Istituto Talassografico.

Le aree del sottoambito saranno destinate a funzioni principalmente urbane e di rispetto ambientale, archeologico e monumentale, tenendo in debito conto la storia marinaresca del sito. Le aree in evidente stato di degrado, attualmente impegnate da insediamenti incompatibili con le previsioni di Piano, dovranno essere gradualmente liberate e bonificate.

Il sottoambito è articolato in quattro aree funzionali di cui una, denominata "Mobilità e verde connettivo" (FAL 1), dovrà essere pianificata prima delle altre allo scopo di definire – con riguardo agli articoli 3.2 e 3.3 delle presenti norme – la viabilità principale, i percorsi pedonali e ciclabili, i parcheggi pubblici e le aree a giardino.

Ancora, sia attenzionata la distanza di ml 10,00 per le nuove costruzioni lungo tutte le aste torrentizie, come da punto "f" art. 96 TU n. 523/1904, e il mantenimento della sezione idraulica sia lungo il percorso che alla foce dei torrenti stessi (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 12 - dal rigo 12).

In generale, dovrà essere condotta la manutenzione e la valorizzazione dei sistemi dunali con la vegetazione pioniera tipica delle specie alofite (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 10 - dal rigo 57).

2.4.1 Area funzionale FAL 1 - Mobilità e verde connettivo

In questa area saranno contenuti l'asse viario principale di servizio alla zona Falcata, i percorsi pedonali e ciclabili, i parcheggi pubblici ed il verde connettivo tra le altre aree del sottoambito; i parcheggi, pavimentati con prato armato ed alberati, saranno dimensionati tenendo conto dello sviluppo futuro di tutto il sottoambito.

Nell'area è previsto un affaccio sul bacino portuale, da ricavare anche attraverso dei porticati in edifici esistenti, inserito fra il Porto Mercantile e le Costruzioni e Riparazioni Navali, con il duplice scopo di consentire la vista panoramica dalla Falcata verso la città, e di realizzarvi banchine per l'accosto del mezzo navale destinato al trasporto pubblico marittimo.

Il PIO potrà essere sostituito dal progetto della viabilità, purché esteso all'intera area, e comunque dovrà prevedere un filare di alberi, possibilmente doppio, che – come previsto dalle tavole del Piano – segni con regolarità l'asse mediano della Falcata; nell'area potranno essere edificate solo piccole strutture amovibili per servizi e per la vendita di generi adeguati ai caratteri specifici del luogo ed alle funzioni che vi si svolgono.

Nello specifico, è previsto il mantenimento della strada esistente, mentre si rimanda la definizione di nuove strade in sede di PIO (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 10 - dal rigo 49), ovvero dovrà essere garantito il mantenimento dell'attuale tracciato stradale all'esterno dell'area di cui alla Declaratoria di vincolo n. 2444/90, compresa la realizzazione di eventuali rotatorie (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 14 - dal rigo 14).

2.4.2 Area funzionale FAL 2 – Parco archeologico

La vasta area che dalla foce del Portalegni copre tutto il sedime della *Real Cittadella* viene destinata a parco pubblico attrezzato, principalmente dedicato a portare alla luce e mettere in rilievo i giacimenti archeologici; al suo interno potrà essere realizzato il progetto del Centro di Documentazione di Arte Contemporanea (CDAC) predisposto dalla Soprintendenza messinese.

Oltre al CDAC è consentita la realizzazione di edifici da destinare a museo archeologico e ad attività culturali – con relative attrezzature di servizio come ristoro, *bookshop*, meeting, ecc. – e alla vendita di generi adeguati ai caratteri specifici del luogo ed alle funzioni che vi si svolgono, purché all'interno di un rigoroso progetto di restauro, riconfigurazione e rifunzionalizzazione dei corpi storici della Cittadella ancorché non indicati nelle tavole del Piano.

Il PIO, che può essere sostituito da un progetto edilizio esteso all'intera area, dovrà prevedere percorsi pedonali e ciclopedonali, come esemplificativamente indicati sulle tavole di Piano, attrezzati con luoghi di sosta e di ristoro. Esso dovrà essere redatto nel rispetto della Declaratoria di vincolo n. 2444 del 06/11/1990 e del parere n. 5229/2008 del 26.11.2008 della Sovrintendenza ai BB.CC.AA. di Messina, nonché dei protocolli di intesa sottoscritti dai soggetti attuatori sulle aree in parola, vigenti all'atto della redazione del PIO

2.4.3 Area funzionale FAL 3 - Polo terziario

In quest'area potranno essere realizzate strutture polifunzionali per uffici da destinare all'Autorità Portuale, alle Pubbliche Amministrazioni presenti in porto (Guardia Costiera, Dogana, Genio Civile Opere Marittime, ecc.) e agli Operatori portuali, ad attrezzature di uso pubblico, ~~(alberghiere, per la ristorazione, il tempo libero, le attività commerciali, la balneazione, ecc.)~~ oltre a giardini, piscine, impianti e campi sportivi, ~~approdi per imbarcazioni da diporto,~~ parcheggi di superfici, interrati o in struttura, ecc., nel rispetto delle quantità indicate nella tabella di cui all'articolo 4.1.⁴

Nel rispetto delle stesse indicazioni, potrà essere realizzata la sede di Istituti Scolastici legati alla presenza del mare (ad esempio Istituti Nautici), che possa trovare sinergie ~~con il previsto porticciolo~~⁵ e con le adiacenti aree a destinazione scientifico-museali.

Il PIO - che avrà il carattere proprio del piano particolareggiato con approfondite indicazioni planivolumetriche - potrà discostarsi dalle indicazioni della ipotesi progettuale del Piano ma

⁴ Testo modificato in ottemperanza al D.D.G. n. 246/2019 che non prevede la realizzazione del porto turistico in FAL 4;

⁵ Testo modificato in ottemperanza al D.D.G. n. 246/2019 che non prevede la realizzazione del porto turistico in FAL 4;

comunque tener conto del sistema viario introdotto nell'area funzionale FAL 1 e quindi del progetto esecutivo della viabilità di cui all'art. 3.2 delle presenti norme. Nel caso in esame, data la valenza dell'intervento, il PIO - ovvero il progetto edilizio delle opere - dovrà essere redatto nel rispetto dello sky-line dell'area mediante un concorso internazionale, al fine di assicurare adeguati standards qualitativi al progetto.

~~Per il porto turistico varranno, se in quanto applicabili, le indicazioni di cui all'articolo 2.4.1, in particolare per quanto riguarda gli oneri a carico di un eventuale Soggetto Attuatore diverso dall'Autorità Portuale. In particolare l'eventuale zona tecnica, estesa non oltre i 13.000 m², sulla quale potranno essere edificate strutture per la manutenzione ed il rimessaggio di imbarcazioni da diporto, dovrà essere collocata in adiacenza all'area FAL 4.⁶~~

~~In ogni caso valgono, e prevalgono su qualsiasi altra norma, le seguenti prescrizioni contenute nelle "ACCORDO FRA AMMINISTRAZIONE COMUNALE E AUTORITA' PORTUALE DI MESSINA AI SENSI DELL'ART. 2 DEL «PATTO DELLA FALCE» DEL 26.1.2016" qui di seguito riportate:~~

~~Ai fini della redazione del PIO per detta area, si farà riferimento puntuale alle prescrizioni contenute ne "l'Accordo fra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina" ai sensi dell'art. 2 del c.d. "Patto per la falce" del 26.01.2016, ovvero:~~

1. La fascia di concentrazione edilizia deve essere adiacente alla strada e non superare una profondità di 25 m dal suo margine;
2. L'edificazione della cortina stradale deve essere discontinua e prevedere adeguati varchi liberi che consentano la piena permeabilità visiva e l'accessibilità al mare;
3. Gli edifici devono essere costruiti in modo da garantire condizioni di sicurezza in caso di mareggiate;
4. La cubatura massima consentita non dovrà superare i 25.000 m³;
5. L'altezza degli edifici non dovrà superare i 15 m e, comunque, si opererà "privilegiando il non superamento dell'altezza delle strutture monumentali riferibili alla Real Cittadella" (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 6 - dal rigo 31, 8 - dal rigo 57, 14 - dal rigo 25);

2.4.4 Area funzionale FAL 4 - Parco scientifico marino

L'Istituto Talassografico costituisce un piccolo parco scientifico orientato alla conoscenza del mare e della navigazione; il Piano prevede una unica area funzionale, aperta al pubblico all'interno della quale vi saranno alcuni spazi necessariamente riservati agli istituti scientifici e di controllo della navigazione - ed ampliata affinché possa accogliere ulteriori strutture riservate alla ricerca e alla didattica.

⁶ Testo modificato in ottemperanza al D.D.G. n. 246/2019 che non prevede la realizzazione del porto turistico in FAL 4;

Il PIO considererà prioritariamente il recupero degli edifici esistenti e dei giardini che rappresenteranno il necessario connettivo dell'area, mentre eventuali nuovi corpi di fabbrica, nel rispetto delle quantità indicate nella tabella di cui all'articolo 4.1, potranno essere previsti solo se destinati alle funzioni di cui al paragrafo che precede.

Il PIO, che potrà essere sostituito da un unico piano di recupero esteso all'intera area, prevedrà che nei volumi ristrutturati siano accolte, ove possibile, attività culturali e di ristoro, e che vengano realizzati percorsi pedonali con affacci panoramici sulla città e sullo Stretto.

CAPO TERZO – DISPOSIZIONI PARTICOLARI

ARTICOLO 3.1 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 ammessa 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 navigabilità 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;
- gli allineamenti previsti, in particolare per le nuove banchine nel porto di Messina e per le opere di difesa a Tremestieri, dovranno essere verificati in sede di progettazione, tenendo anche conto della elevata acclività dei fondali e dell'alta sismicità della zona e non escludendo la necessità di interventi di miglioramento del terreno. A tale riguardo, potranno essere apportate le correzioni che risultassero necessarie od opportune in relazione alle caratteristiche dei terreni ed alla normativa tecnica vigente, arretrando tali allineamenti purché le opere rimangano entro i limiti previsti dal Piano e non ne venga penalizzata la funzionalità;
- 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 profondità di dragaggio si valuteranno su una ~~indicate nelle tavole di Piano non potranno essere superate senza~~⁷ adeguata 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 ed ai margini di sicurezza previsti dal Piano;
- 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.

ARTICOLO 3.2

VIABILITÀ E VARCHI

Il Piano prevede tracciati stradali principali, interni ed esterni alla circoscrizione, e definisce la posizione dei varchi principali con carattere indicativo e non prescrittivo; la posizione dei varchi summenzionati potrà essere modificata, purché ne venga conservata la *ratio*, e potranno essere aperti varchi secondari avendo riguardo alla sicurezza e alla funzione di collegamento fra i diversi ambiti e di servizio alle 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.

L'Autorità Portuale - di intesa con la Amministrazione Comunale per le aree esterne alle recinzioni dei sottoambiti dei Porti Operativi - predisporrà il progetto generale esecutivo della viabilità principale e, in particolare, la sottovia e la viabilità prevista nell'area funzionale FAL 1, mentre i singoli PIO definiranno quella secondaria.

⁷ Testo eliminato in ottemperanza al Decreto attuativo che non tiene in considerazione le ipotesi progettuali ai fini delle indicazioni di pianificazione (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 9 - dal rigo 49);

Infine sarà consentito, come previsto dal Piano Urbano della Mobilità (PUM) ed in accordo con l'Amministrazione Comunale di Messina, l'interramento completo della via Vittorio Emanuele II, sulla base di un progetto che si integri con le previsioni del presente Piano.

ARTICOLO 3.3 PIANI SETTORIALI

Prima di effettuare o autorizzare nuovi interventi significativi - opere strutturali, infrastrutturali o edilizie - che modifichino sensibilmente gli assetti esistenti nel Porto, l'Autorità Portuale elaborerà i piani generali di settore indicati nel presente articolo.

3.3.1 Piano del verde e dei parcheggi

Allo scopo di rendere compatibile la sua presenza in un contesto urbano con forte vocazione turistica, il Porto di Messina dovrà essere dotato, compatibilmente con le esigenze di economicità ed efficienza delle operazioni portuali, di una consistente quantità di parcheggi di uso pubblico e di aree verdi adeguatamente piantumate; l'Autorità Portuale predisporrà pertanto – direttamente o tramite concessionari – un Piano dei parcheggi pubblici (a raso, interrati o pluripiano) e del verde (pubblico, di rispetto, di arredo) che definirà anche le modalità della loro manutenzione.

Il piano dovrà aver cura di evitare che una eventuale carenza di parcheggi – e quindi il rischio di parcheggi disordinati e non appropriati di automobili e di mezzi pesanti – possa minacciare la qualità del verde e dello spazio urbano; dovrà altresì prevedere opportune azioni di mitigazione dell'impatto dei parcheggi, in particolare prescrivere che i parcheggi a raso, anche per le automobili di servizio, siano realizzati ovunque possibile con pavimentazioni semiverdi, erbose e filtranti, ed ombreggiati con piante o pergolati.

3.3.2 Piano dell'arredo urbano, dei colori e della segnaletica

Gli elementi di arredo urbano - come chioschi, garitte per la guardiana, servizi igienici, biglietterie, tettoie e pergolati, pavimentazioni e cordoli, chiusini dei pozzetti, contenitori di rifiuti, corpi illuminanti, cartelli indicatori e segnaletica in genere, cartellonistica pubblicitaria, panchine, porta biciclette e portacaschi, fioriere od altro - saranno oggetto di uno o più studi settoriali, elaborati a cura dell'Autorità Portuale sentite l'Amministrazione Comunale e la Sovrintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali, volti principalmente a definire cataloghi di componenti e di colori ai quali fare obbligatorio riferimento nei PIO e nei progetti delle singole opere edilizie ed infrastrutturali.

Particolare rilievo sarà attribuito alla definizione della toponomastica portuale ridefinendo – per trasferirli nella segnaletica di cui al precedente paragrafo – i nomi di località, strade, piazze, monumenti, banchine, moli, fermate del trasporto pubblico marittimo, ecc.

Le recinzioni dovranno essere trasparenti ed avere carattere unitario in tutto l'ambito portuale. Il Piano dell'arredo definirà il modello di recinzione da adottare e conterrà i particolari architettonici esecutivi, compresi quelli dei varchi di accesso.

3.3.3 Piano dell'illuminazione esterna

L'illuminazione degli spazi all'aperto (viabilità, piazzali, banchine, verde, facciate degli edifici di particolare pregio architettonico, ecc.) dovrà essere oggetto di un particolare studio illuminotecnico - elaborato dall'Autorità Portuale, sentite l'Amministrazione Comunale e la Sovrintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali - il cui scopo sarà oltre a quello prevalente di ottenere la necessaria efficienza e sicurezza delle attività portuali, anche quello di creare paesaggi notturni e viste - dal centro urbano e dalle rotte delle navi - con basso tenore di inquinamento luminoso e di particolare suggestione; il suddetto studio produrrà un "piano dell'illuminazione esterna" cui dovranno obbligatoriamente attenersi i PIO ed i progetti delle singole opere edilizie ed infrastrutturali.

3.3.4 Piano dei rifiuti, del rumore, della "security".

L'Autorità Portuale provvederà infine ad elaborare - o ad aggiornare qualora esistenti - piani volti a:

- regolamentare e creare le attrezzature per lo smaltimento dei rifiuti solidi ed oleosi
- contenere i rumori comunque prodotti entro le soglie consentite dalle leggi vigenti
- garantire la "security" secondo le norme vigenti e in relazione al progetto dei varchi (articolo 3.2) e delle recinzioni (articolo 3.3.2).

ARTICOLO 3.4 NORME TRANSITORIE

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

- l'Autorità Portuale potrà temporaneamente disporre 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.
- la localizzazione e la 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, saranno oggetto di apposita disciplina nell'ambito del Piano Operativo Triennale, e per esse si potranno prevedere opportuni accordi e/o convenzioni con singoli operatori. Rimangono salvi il buon esito dell'istruttoria ed ogni superiore valutazione dell'Autorità Portuale in ordine ad eventuali interessi pubblici concorrenti.
- le concessioni e le autorizzazioni vigenti o in fase di rinnovo (fatto salvo il buon esito dell'istruttoria) all'atto della adozione del presente PRP, potranno essere mantenute vigenti fino alla loro naturale scadenza ed anche essere prorogate per congrui periodi di tempo qualora l'Autorità Portuale non disponga, all'atto della loro scadenza, degli strumenti necessari alla attuazione immediata delle previsioni di Piano; non è invece consentito, dalla data di

adozione del PRP, il rilascio di concessioni o autorizzazioni che mettano a repentaglio l'attuazione del PRP, se non per motivate e straordinarie necessità e comunque solo per periodi limitati.

ARTICOLO 3.5 SALVAGUARDIA

Con la delibera di adozione da parte del Comitato Portuale il Piano Regolatore Portuale entra in regime di salvaguardia e pertanto dalla data della suddetta delibera fino alla definitiva approvazione del Piano da parte della Regione Sicilia potranno essere realizzate solo opere conformi sia allo strumento vigente che a quello, in corso di approvazione, regolamentato dalle presenti norme.

CAPO QUARTO - FUNZIONI AMMESSE ED INTERVENTI CONSENTITI

Nel presente Capo sono indicate, elencate e definite:

- *le **categorie di funzioni** previste dal Piano*
- *le **funzioni** che fanno parte della medesima categoria*

e, indicate a titolo di esempio e quindi in modo non esaustivo,

- *le **attività** che caratterizzano ciascuna funzione e che pertanto – se non espressamente vietate e/o disciplinate diversamente nelle presenti norme – sono **consentite** in ciascuna area funzionale.*

Si intendono inoltre consentite – se non espressamente vietate e/o disciplinate in maniera diversa – ulteriori attività accessorie proprie di ciascuna funzione, relative

- *alla sicurezza ed alla security;*
- *alla gestione ed al controllo delle operazioni portuali ed industriali;*
- *alla organizzazione dei flussi veicolari ed alla organizzazione dei piazzali operativi;*
- *ai servizi generali;*
- *ai servizi igienici per gli addetti e visitatori;*
- *al rifornimento di carburanti ad automezzi;*
- *alla realizzazione, esercizio e manutenzione di impianti tecnologici a rete;*
- *alla raccolta di rifiuti solidi e liquidi prodotti in ambito portuale;*

nonché l'esercizio di attrezzature, mezzi meccanici ed impianti per carico e scarico da navi e imbarcazioni, per movimentazione (di superficie ed al coperto) di unità di carico, merci e passeggeri, per varo ed alaggio di imbarcazioni, e in generale per servizi propri di ciascuna funzione ed attività.

ARTICOLO 4.1 DISCIPLINA DELLE FUNZIONI AMMESSE E DEGLI INTERVENTI PREVISTI

aree funzionali	categoria□	funzione prevalente□	funzioni compatibili□	funzioni accessorie□	interventi previsti	superficie area funzionale m ²	superficie coperta m ² max	altezza edifici m max	numero piani n° max	superficie a verde m ² min	note
POM 1	B trasporto passeggeri	B1 crociere	C1- banchine di rispetto	D4 E1, E5, E9, E10, E11, E12 G3, G4	recupero edilizio, terminali passeggeri e servizi vari, recinzione (cancellata), casello per varco	44.500	6.000 (1)	5	1	3.500	(1) da suddividere in un massimo di tre strutture di accoglienza per croceristi e controlli di security;
POM 2	B trasporto passeggeri	B2 aliscafi, mezzi veloci	C1- banchine di rispetto	E1, E5, E11, E12 G3	terminali passeggeri e servizi vari <u>per passeggeri e addetti</u> ⁸ , aiuole e giardini, recinzione (cancellata)	14.000	800 (2)	5	1	500	(2) <u>strutture con minimo impatto visivo esclusivamente per esigenze passeggeri</u> ; ⁹
POM 3	A movimentazione merci e "mista" passeggeri / merci	A1 traghetti ferroviari	G2 - ferrovie ---	D1, D3, D4 E1, E5, E9, E12 G1, G4	demolizioni, recupero e ristrutturazioni di edifici, sistemazioni viarie, recinzione (cancellata)	17.500 (finger esclusi)	(3)	(3)	(3)	-	(3) solo recupero dei volumi esistenti;
POM 4	A movimentazione merci e "mista" passeggeri / merci	A3 RoRo misti A2 RoRo merci	A4 – LoLo A5 – traghetti stradali C1 – banchine di rispetto	D2, D4 E9, E10, E12 G3, G4	demolizioni, recupero e ristrutturazioni di edifici, nuovi uffici, chioschi, recinzione (cancellata) caselli per varchi	30.000	400	12	3	-	<u>interventi di scavo concordati con il Servizio Beni Archeologici (Soprintendenza di Messina); prevedere nel quadro economico le somme cui attingere in caso di rinvenimenti</u> ; ¹⁰
POM 5	D attività industriali	D1 cantieri navali	D2 – mezzi di lavoro D3 – officine	E1, E8, E12 F2 G3	demolizioni, recupero e ristrutturazioni di edifici, sistemazioni viarie,	168.640	(4)	20	4	-	(4) 33% dell'area di ciascuna concessione;

⁸ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 13 - dal rigo 34);

⁹ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 13 - dal rigo 34);

¹⁰ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 13 - dal rigo 47);

			meccaniche		recinzione (cancellata)						
--	--	--	------------	--	-------------------------	--	--	--	--	--	--

aree funzionali	categoria	funzione prevalente	funzioni compatibili	funzioni accessorie	interventi previsti	superficie area funzionale <i>m²</i>	superficie coperta <i>m² max</i>	altezza edifici <i>m max</i>	numero piani <i>n° max</i>	superficie a verde <i>m² min</i>	note
POT 1	A movimentazione merci e "mista" passeggeri / merci	A2 RoRo merci A5 traghetti stradali	A3 – RoRo misti C1 – banchine di rispetto	D2, D4 E1, E5, E7, E8, E9, E10, E11, E12 F1, F2 G1, G3, G4	uffici, residenze addetti, accoglienza e ristoro, casello per varco, parcheggi	117.600	900	32	8	8.000	
POT 2	D attività industriali	D1 cantieri navali	A5 – traghetti stradali C1 – banchine di rispetto	D2, D3, D4 E7, E8, E12 F1, F2 G1, G3, G4	capannoni e uffici, casello per varco chioschi, parcheggi	18.500	2.000	20	2	ovunque possibile	

aree funzionali	categoria □	funzione prevalente □	funzioni compatibili □	funzioni accessorie □	interventi previsti	superficie area funzionale m ²	superficie coperta m ² max	altezza edifici m max	numero piani n° max	superficie a verde m ² min	note
WAT 1	H attività sportive	H1 diporto nautico	E4 – ricreative e ludiche	D4 E1, E2, E5, E6, E8, E12 G1, G3 H2, H3, H4, H5, H6, H7 I1, I2, I3	edifici per servizi portuali, commerciali, tecnici, di accoglienza e ristoro, uffici, chioschi, piazzali per il rimessaggio di barche, parcheggi interrati e pluripiano, giardini, aiuole percorsi ciclopedonali nel rispetto del vincolo ZPS (vedi art. 2.3.1)	132.500 (esclusi specchi acquei)	2.000	8	2	70.000	prevedere acque protette per almeno 40.000 m ² (minimo 350 posti barca), non meno di 200 posti barca a secco, e banchina per grandi yacht nel rispetto del vincolo ZPS (vedi articolo 2.3);
WAT 2	E attività terziarie	E2 attività culturali ed espositive	B1 – crociere ¹¹ B2 – aliscafi e mezzi veloci C1 – banchine di rispetto	E1, E3, E4, E5, E9, E11, E12 F1 G3, G4 H1, H2 I1, I3	demolizioni, sostituzioni, recupero filologico di edifici, chioschi, piccoli edifici per servizi marittimi, giardini, aiuole, percorsi ciclopedonali parcheggi pluripiano	62.500	(6)	(6)	(6)	50.000	(6) recupero dei volumi esistenti (oltre a chioschi, servizi marittimi e parcheggi pluripiano);
WAT 3	I aree di rispetto	I1 verde attrezzato	H1 – diporto nautico	B2 E1, E11 F2 I2, I3, I4	viabilità, varchi, recinzioni (cancellate); demolizioni, ristrutturazioni; piazzali e banchine; giardini, aiuole, chioschi, percorsi ciclopedonali	86.200 (incluso specchio acqueo)	200 (7)	4	1	ovunque possibile	(7) solo chiosco per la fermata del trasporto pubblico marittimo oltre ad eventuali volumi sotto la sede stradale;

¹¹ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 13 - dal rigo 11);

aree funzionali	categoria <input type="checkbox"/>	funzione prevalente <input type="checkbox"/>	funzioni compatibili <input type="checkbox"/>	funzioni accessorie <input type="checkbox"/>	interventi previsti	superficie area funzionale m ²	superficie coperta m ² max	altezza edifici m max	numero piani n° max	superficie a verde m ² min	note
FAL 1	G mobilità	G1 viabilità	I3 – spazi e percorsi pedonali G3 - parcheggi	B2 G4 I1, I2, I4	viabilità, varchi, percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi; giardini, aiuole, chioschi	75.600	-	-	-	ovunque possibile	viabilità con filari di alberi parcheggi pavimentati con verde armato;
FAL 2	I aree di rispetto	I1 verde attrezzato	E2 – culturali ed espositive E3 – scientifiche e di ricerca	E4, E12 G3 H6 I2, I3, I4	demolizioni, recupero di reperti archeologici, nuove costruzioni (8), percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi e aree per la sosta; giardini, aiuole, fontane, recinzioni (cancellate)	158.600	(8)	(8)	(8)	ovunque possibile	(8) restauro, riconfigurazione, e rifunzionalizzazione dei corpi storici della Real Cittadella;
FAL 3	E attività terziarie	E7 uffici pubbliche amministraz. H4 diporto nautico ¹²	E1 - commercio E6 - turistico alberghiere E8 - uffici privati ¹³	D4 E1, E2, E3, E4, G3, H3, H4, H5, H6 I1, I2, I3, I4, L1 ¹⁴	demolizioni, costruzione nuovi edifici polifunzionali per uffici, servizi alberghieri, congressuali , di accoglienza e ristoro, commerciali; istituti per pubblica istruzione; porto turistico e ¹⁵ servizi tecnici portuali, parcheggi (anche interrati)	114.000 69.700 ¹⁶	(9)	(9)	(9)	60.000	(9) volumetria totale non superiore a 25.000 m ³ ; H. max 15 m; Vedi inoltre le prescrizioni articolo 2.4.3;
FAL 4	E attività terziarie	E3 attività scientifiche e di ricerca	E2 attività culturali ed espositive	G3 I1, I2, I3	demolizioni, ristrutturazione di edifici esistenti, giardini pubblici e privati	30.000	(10)	(10)	(10)	ovunque possibile	(10) volume totale non superiore a quello esistente;

¹² Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 11 - dal rigo 14);

¹³ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 11 - dal rigo 14);

¹⁴ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 11 - dal rigo 14);

¹⁵ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 11 - dal rigo 14);

¹⁶ Testo modificato in ottemperanza al Decreto attuativo (si veda D.D.G. n. 246/2019, pag. 10 - dal rigo 28);

ARTICOLO 4.2 ELENCO DELLE FUNZIONI E DELLE ATTIVITÀ CONSENTITE

categorie di funzioni	funzioni	attività consentite
A - movimentazione merci e passeggeri / merci	A1 - traghetti ferroviari	accosto di navi per il traghettamento dello Stretto di carri ferroviari merci e di passeggeri;
	A2 - RoRo merci	accosto di navi <i>RoRo merci</i> , <i>Multipurpose</i> e similari; movimentazione e sosta di automezzi pesanti, autoarticolati, semirimorchi, <i>trailers</i> , motrici, etc. adibiti esclusivamente al trasporto di merci;
	A3 - RoRo misti (merci e passeggeri)	accosto di navi RoRo "miste" (<i>ferry</i> , <i>cruise ferry</i> e similari); movimentazione e sosta di automezzi pesanti ed altri mezzi come sopra adibiti al trasporto di merci nonché di passeggeri con o senza automobili al seguito;
	A4 - LoLo	accosto di navi <i>general cargo</i> e similari; movimentazione con sistemi LoLo, deposito, magazzinaggio, manipolazione di merci varie – esclusi prodotti energetici e similari – alla rinfusa, in colli ed a numero, pallettizzate e/o comunque confezionate, anche in contenitori di ogni tipo e dimensione;
	A5 - traghetti stradali	accosto di navi per il traghettamento dello Stretto di passeggeri, automobili ed automezzi commerciali pesanti; movimentazione e sosta di automobili nonché di automezzi pesanti, autoarticolati, semirimorchi, trailers, motrici, etc.;
B - trasporto passeggeri	B1 - crociere	accosto di navi da crociera, attività dotazioni attrezzature ed impianti per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il controllo dei bagagli, l'effettuazione di gite turistiche, eccetera;
	B2 - aliscafi, mezzi veloci	accosto di navi e imbarcazioni per trasporto pubblico di passeggeri senza automobili al seguito, gite turistiche, eccetera;
C - servizi per il transito	C1 - banchine di rispetto	accosto temporaneo di navi e imbarcazioni in transito o in sosta non operativa di qualunque tipo, se consentito dalle Autorità competenti e dalle norme vigenti;

categorie di funzioni	funzioni	attività consentite
D - attività industriali	D1 - cantieri navali	accosto, alaggio e varo di imbarcazioni; costruzione, riparazione, manutenzione, rimessaggio anche al coperto di imbarcazioni e loro parti o componenti;
	D2 - mezzi di lavoro	accosto di mezzi nautici di lavoro (pontoni, draghe, bettoline e similari) e relative imbarcazioni di supporto (rimorchiatori, etc.);
	D3 - officine meccaniche	manutenzione e ricovero di automezzi, mezzi meccanici di servizio al porto e similari;
	D4 - rifornimento carburanti	accosto temporaneo di imbarcazioni per rifornimento di carburanti ed eventualmente per apporto ai serbatoi del deposito; stoccaggio e distribuzione di carburanti a natanti;
E - attività terziarie	E1 - commercio e ristorazione	vendita di beni e prodotti al dettaglio, agenzie varie (servizi bancari, di intermediazione, viaggi, ecc.); preparazione e somministrazione di cibi e bevande;
	E2 - culturali ed espositive	attività museali e biblioteche, centri per congressi, esposizioni, sale per spettacoli, mostre, e similari;
	E3 - scientifiche e di ricerca	pubblica istruzione, attività didattiche, di ricerca scientifica e tecnologica, divulgative e similari;
	E4 - ricreative e ludiche	spettacoli e giochi al chiuso ed all'aperto, giochi per ragazzi e bambini.
	E5 - accoglienza e promozione turistica	servizi di informazione, prenotazione, <i>ticketing</i> , esposizione di prodotti regionali, e similari;
	E6 - turistico-alberghiere	attività alberghiera e paralberghiera: alberghi, <i>residence</i> , foresterie, appartamenti per vacanza, comunque destinati alla ricettività turistica;
	E7 - uffici pubbliche amministrazioni	sedi amministrative ed operative dell'Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Pubblica Sicurezza, Carabinieri, Guardia di Finanza, Dogane, Vigili del Fuoco, A.S.L., Enti Locali, eccetera;

	E8 - uffici privati	uffici di operatori portuali e spedizionieri, per attività commerciali e professionali, anche industriali ed artigianali se legate all'attività portuale.
	E9 - servizi doganali	servizi di controllo doganale dei passeggeri e delle merci;
categorie di funzioni	funzioni	attività consentite
	E10 – servizi di varco	servizi al pubblico in entrata ed uscita dal porto, compresi uffici di pubbliche amministrazioni ed anche di privati che devono essere localizzati in prossimità dell'ingresso o dell'uscita del Porto;
	E11 – servizi ai passeggeri	servizi di ristorazione, di accoglienza e di promozione turistica dedicati ai passeggeri in imbarco e sbarco dalle navi;
	E12 – servizi di pubblica utilità	pronto soccorso, infermeria, ufficio postale, bancomat, servizi igienici, etc.;
F- servizi pubblici portuali	F1 – presidi pubbliche amministrazioni	presidi operativi di Marina Militare Polizia di Frontiera, Squadra Navale, Carabinieri, Pubblica Sicurezza, Guardia di Finanza, Sanità Marittima, Vigili del Fuoco, accosto di imbarcazioni di servizio e relativi rimessaggi;
	F2 – servizi tecnico-navali	presidi operativi per le attività ancillari alla navigazione (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori e simili); accosto di imbarcazioni di servizio e relativi rimessaggi;
G - mobilità	G1 - viabilità	viabilità stradale, pedonale;
	G2 - ferrovie	transito e sosta di convogli ferroviari;
	G3 - parcheggi	sosta di automezzi ed automobili in aree pubbliche e/o soggette a restrizioni d'uso; a raso se non indicato diversamente;
	G4 - varchi	transito e controllo degli accessi di automezzi e pedoni in entrata ed uscita dalla cinta doganale e da aree gestite in regime di concessione, ispezioni fiscali e doganali, ispezioni per <i>security</i> ;
H – attività sportive	H1 – diporto nautico	accosto di imbarcazioni a vela ed a motore da diporto, di uso privato o per noleggio (<i>charter</i>); tutti i servizi, di varia natura, alle barche e alle persone,

		ad integrazione al porto turistico;
	H2 – grandi yachts	accosto di imbarcazioni private da diporto a motore ed a vela di lunghezza di norma superiore a 25 m;
	H3 - marineria	piccola marineria locale;
	H4 - charter	accosto di imbarcazioni a motore ed a vela per noleggio con o senza <i>skipper</i> ;
categorie di funzioni	funzioni	attività consentite
	H5 - sport nautici	attività di formazione, addestramento, agonistiche, sociali nel campo degli sport nautici (vela, canottaggio, <i>diving</i> , <i>surf</i> , <i>waterpolo</i> , pesca amatoriale e simili); alaggio e varo di imbarcazioni sportive;
	H6 - impianti sportivi	esercizio di attività sportive prevalentemente non nautiche;
	H7 - balneazione	attività e stabilimenti balneari e simili con relativi servizi;
I - aree di rispetto	I1 - verde attrezzato	giardini pubblici con piantumazioni, aiuole e trattamenti a prato, con attrezzature per la sosta, il ristoro, i giochi, percorsi pedonali e arredi (fontane, gazebo, panchine, ecc.);
	I2 - verde di rispetto	aree verdi non attrezzate di rispetto alle strade e ai corsi d'acqua;
	I3 - spazi e percorsi pedonali	spazi aperti destinati al libero transito pedonale e pubblico con attrezzature e arredi per la sosta e il ristoro;
	I4 - assi verdi	prospettive di grande impatto visivo, realizzate con più filari di alberi, aiuole e trattamenti a prato;
L - residenza	L1 - residenza	residenze, alberghi ed attività ricettive in genere;

ARTICOLO 4.3

DEFINIZIONI

La terminologia usata nelle presenti norme relativamente al territorio è la seguente:

circoscrizione	con il termine circoscrizione si intende il complesso delle aree demaniali marittime e degli antistanti spazi acquei comprese tra i limiti territoriali individuati per Decreto (cfr. art. 6 comma 7 della L. 84/94 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministero dei Trasporti e della Navigazione));
ambito portuale	l'ambito portuale (non necessariamente coincidente con la circoscrizione territoriale della Autorità Portuale) è l'insieme delle aree normate dal Piano Regolatore Portuale;
sottoambito	è una parte di ambito portuale costituita da unità geografica e da omogeneità delle funzioni; nel caso di Messina si configurano quattro diversi sottoambiti e precisamente i due sottoambiti operativi del porto di Messina e del porto di Tremestieri e i sottoambiti di interazione città-porto del Waterfront urbano e della Falcata;
area funzionale	per area funzionale si intende una porzione del territorio (quindi una ulteriore articolazione dei sottoambiti) caratterizzata dalla omogeneità delle funzioni in essa esistenti e/o previste; l'area assume nella disciplina introdotta dal Piano il ruolo di unità territoriale elementare, in base alla quale viene organizzato l'assetto funzionale del porto;

I termini relativi alla funzionalità ed alle destinazioni d'uso del territorio sono:

funzione	per funzione si intende il complesso di attività, tra loro connesse ed integrate, che si svolgono o che si possono svolgere su un determinato territorio;
prevalente	per funzione prevalente si intende la funzione più significativa, o più impattante, o semplicemente più caratterizzante, di quelle ammesse in un'area funzionale;
funzione compatibile	funzioni che si possono svolgere insieme e/o in alternativa sulla stessa area funzionale in quanto comportano carichi urbanistici ed ambientali equivalenti o similari;
funzioni accessorie	funzioni indotte e/o necessarie per lo svolgimento delle attività connesse alla funzione prevalente;
categoria di funzioni	per categoria di funzioni si intende l'insieme di funzioni assimilabili fra loro per tipologia;

I termini relativi agli interventi edilizi sono:

interventi consentiti	si intendono, a precisazione del complesso di attività proprie di ciascuna funzione, i principali interventi (opere, infrastrutture, strutture, edifici, impianti, etc.) consentiti nelle diverse aree funzionali per lo svolgimento delle attività previste. Sono comunque consentiti gli interventi relativi alla viabilità ed ai parcheggi strettamente necessari a ciascuna funzione;
area coperta	il sedime degli edifici, ovvero l'insieme delle superfici occupate dagli edifici al livello del piano terreno (o del piano di banchina) esclusi porticati e pensiline;
altezza degli edifici	espressa in metri, la quota dell'intradosso dell'ultimo solaio rispetto alla quota del corrispondente spiccatto dell'edificio;
numero di piani	il numero dei solai - o di orizzontamenti - sovrapposti di un edificio, compreso il piano terreno ed escluso quello della copertura;
area verde	l'insieme di superfici non edificate né coperte, non destinate alla viabilità e ai parcheggi, prevalentemente attrezzate a giardini, luoghi di sosta e percorsi pedonali o ciclabili, arredi e decori come fontane, aiuole, eccetera;
sup. lorda (S.L.P.)	la superficie lorda di pavimento (S. L. P.) è la somma degli orizzontamenti di un edificio, compresi quelli del piano terreno e di eventuali soppalchi con altezza libera superiore a m 1,80 ma escluso quello della copertura, calcolati sul perimetro esterno del corpo di fabbrica ai vari piani e al lordo di strutture, tavolati, vani scale, ascensori e quant'altro contenuto nel suddetto perimetro;

Infine gli acronimi utilizzati nel testo delle norme hanno il seguente significato:

PRP	Piano Regolatore Portuale (relativo all'ambito portuale)
PRG	Piano Regolatore Generale (relativo al territorio comunale)
PIO	Piano di Inquadramento Operativo (relativo ad una o più aree funzionali)
POM	Porto Operativo di Messina (sottoambito del)
POT	Porto Operativo di Tremestieri (sottoambito del)
WAT	Waterfront (sottoambito di integrazione città-porto)

FAL	Falcata (sottoambito di integrazione città-porto)
RoRo	Nave "Roll on – Roll off"
LoLo	Nave "Lift on – Lift off"
PP.AA.	Pubbliche Amministrazioni (Guardia Costiera, Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, ecc.)
VVFF	Vigili del Fuoco
SIA	Studio di Impatto Ambientale
NTA	Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Portuale
DPR	Decreto del Presidente della Repubblica
TU	Testo Unico
LL.PP.	Lavori Pubblici
CDAC	Centro di Documentazione di Arte Contemporanea