



REGIONE MOLISE

DIREZIONE GENERALE IV - SERVIZIO TRASPORTI SU GOMMA OPERE MARITTIME

REDAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TERMOLI

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE

MANDATARIA



MANDANTE



MANDANTE



RTI presso: PROGER SPA

Via Po 99 - 66020 San Giovanni Teatino (CH) - Tel 085.44411 - Fax 085.4441230 - e-mail proger@proger.it

PROJECT MANAGEMENT
PIANIFICAZIONE PORTUALE
URBANISTICA, URBAN DESIGN
ARCHITETTURA, ARREDO URBANO
OPERE PORTUALI, IDRAULICA MARITTIMA
TRASPORTI, STUDI DI TRAFFICO
GEOLOGIA E GEOTECNICA
STUDI AMBIENTALI

dott. ing. Carlo LISTORTI
dott. ing. Franco GRIMALDI
dott. ing. Paolo VIOLA
dott. arch. Mauro D'INCECCO
dott. ing. Paolo ATZENI
dott. ing. Roberto D'ORAZIO
dott. geol. Mario MASCARUCCI
dott. ing. Carmine MATRICCIANI

CONSULENTI SCIENTIFICI:

prof. Ing. Edoardo BENASSAI
prof. Ing. Guido BENASSAI

Documento Predisposto da:
PROGER SPA

Direttore Tecnico
Dott. Ing. Stefano PALLAVICINI

Progettisti
Dott. Ing. Roberto D'ORAZIO
Dott. Arch. Mauro D'INCECCO

PROPOSTA DI PIANO REGOLATORE PORTUALE

D - STUDI DI SETTORE E SPECIALISTICI D1 - ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI E INFRASTRUTTURALI

Questo elaborato è di proprietà del R.T.I. pertanto non può essere riprodotto né integralmente, né in parte senza l'autorizzazione scritta della stessa. Da non utilizzare per scopi diversi da quelli per cui è stato fornito.		Redatto	D'INCECCO	Commessa	Codice Elaborato			
		Ident. FILE	T-PG022-E rev00_All.dwg	PG022	P	00	00	U ST 01
Data	Rev.	Descrizione	Verificato	Controllato	Approvato	Scala		
29.06.2010	00	EMISSIONE	SP	RDO	SP	-		

IL RESPONSABILE TECNICO DEL PROGETTO E COORDINATORE
DELLA INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
Dott.Ing. Franco GRIMALDI

REGIONE MOLISE
Il Responsabile Unico del Procedimento
Arch. Domenico POLLICE



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

INDICE

1.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	5
1.1.	Contesto euro mediterraneo e nazionale.....	5
1.2.	Rapporto con la città e con l' hinterland	12
1.3.	Valori paesaggistici	13
1.4.	Valori ambientali.....	15
1.4.1.	<i>Il SIC "Foce del Biferno – Litorale di Campomarino".....</i>	16
2.	INQUADRAMENTO STORICO	19
2.1.	Evoluzione storica dell'area portuale ed urbana.....	19
3.	INFRASTRUTTURE PORTUALI	24
3.1.	Territorio di competenza.....	24
3.2.	Configurazione complessiva del porto e specchi acquei.....	24
3.3.	Fondali	26
3.4.	Opere di difesa	26
3.5.	Banchine ed accosti.....	27
3.6.	Viabilità stradale.....	28
3.7.	Aree di sosta, parcheggio ed accumulo	29
3.8.	Impianti e reti di servizio.....	30
3.9.	Segnalamenti marittimi	33
3.10.	Manutenzione portuale.....	33
4.	ASSETTO FUNZIONALE	35
4.1.	Concessioni in atto e loro caratteristiche.....	35



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

4.2.	Funzioni in atto e uso delle aree	37
5.	INFRASTRUTTURE DI ACCESSO E COLLEGAMENTO	38
5.1.	Viabilità urbana e traffico.....	38
5.2.	Potenziamento della viabilità di collegamento del porto con il Nucleo Industriale e con le piattaforme logistiche di prossima realizzazione.	40
6.	PIANI E PROGRAMMI URBANISTICI E TERRITORIALI.....	45
6.1.	Piani nazionali e regionali dei trasporti e dei porti	45
6.1.1.	<i>Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nel territorio molisano</i>	45
6.1.2.	<i>La programmazione nazionale successiva al PGTL</i>	46
6.1.3.	<i>Il Porto di Termoli nel Piano Regionale Trasporti</i>	47
6.1.4.	<i>Il Sistema della Viabilità di accesso al Porto nella programmazione regionale.....</i>	48
6.2.	Piani provinciali di coordinamento territoriale e paesistico	49
6.2.1.	<i>Piano territoriale di vasta scala (PTCP).....</i>	49
6.3.	Piano regolatore generale comunale	51
6.4.	Piano generale del traffico urbano.....	51
6.5.	Piano paesistico	53

FIGURE

Fig. 1.1 - Fig. 1.2	Inquadramento geografico del porto di Termoli nella proiezione al 2020 dei flussi di traffico nel Mediterraneo e nel contesto nazionale.	5
Fig. 1.3	Inquadramento del porto di Termoli nei corridoi paneuropei	6
Fig. 1.4	Inquadramento stradale del porto di Termoli.....	7
Fig. 1.5	Assetto stradale a supporto del porto di Termoli	8
Fig. 1.6 - Fig. 1.7	Inquadramento autostradale del porto di Termoli	9
Fig. 1.8	Assetto ferroviario a supporto del porto di Termoli	11
Fig. 1.9	Evoluzione demografica del Comune di Termoli.....	12
Fig. 1.10	Il Castello Svevo di Termoli	14
Fig. 1.11	Sport acquatici a Termoli.....	15
Fig. 1.12	Rete Natura 2000 e Sovrapposizione IBA e ZPS.....	16
Fig. 1.13	Perimetrazione del SIC “Foce del Biferno - Litorale di Campomarino”	16
Fig. 1.14 - Fig. 1.15	Immagini del SIC “Foce del Biferno - Litorale di Campomarino” ...	17
Fig. 3.1 - Fig. 3.2	Lato esterno del sopraflutto	26
Fig. 3.3	Banchina di riva	28
Fig. 6.1	Raddoppio Pescara - Bari: tratta Termoli – Lesina.....	46
Fig. 6.2	Tracciato della Termoli – San Vittore	47
Fig. 6.3	Piano Paesistico	49
Fig. 6.4	Aree industriali nel bacino d’influenza del Porto di Termoli.....	50
Fig. 6.5	Zonizzazione del PRG vigente nel Comune di Termoli.....	51
Fig. 6.6	PGTU del Comune di Termoli	52
Fig. 6.7	Piano Paesistico	54

1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

1.1. Contesto euro mediterraneo e nazionale

L'Italia si è sempre proposta come elemento catalizzatore del dialogo euro-mediterraneo e questo ruolo ha avuto modo di manifestarsi a Napoli nel 2003 nel corso della VI Conferenza Ministeriale Euro-Mediterranea organizzata dall'Italia che all'epoca deteneva la presidenza semestrale dell'Unione Europea e che si era posta l'obiettivo di dare nuovo slancio al Processo di Barcellona.

Fino agli anni '80 l'Italia guardava al Mediterraneo quasi esclusivamente per acquistare energia e il sistema produttivo registrava contratti con Algeria, Libia ed Egitto, infrastrutture in Nord Africa e Medio Oriente e i primi investimenti nel settore del cemento. Da qualche tempo l'Italia ha invece cambiato passo, individuando nel bacino del mare comune un grande potenziale di mercato, con la convinzione che si può produrre a buon prezzo con alta qualità e che le potenzialità sono molteplici. In questa ottica la maggioranza degli analisti economici e gli istituti di ricerca internazionali sono convinti che le imprese italiane hanno via via sempre di più consolidato la posizione fra i primissimi partner europei e mondiali dell'intera area mediterranea.

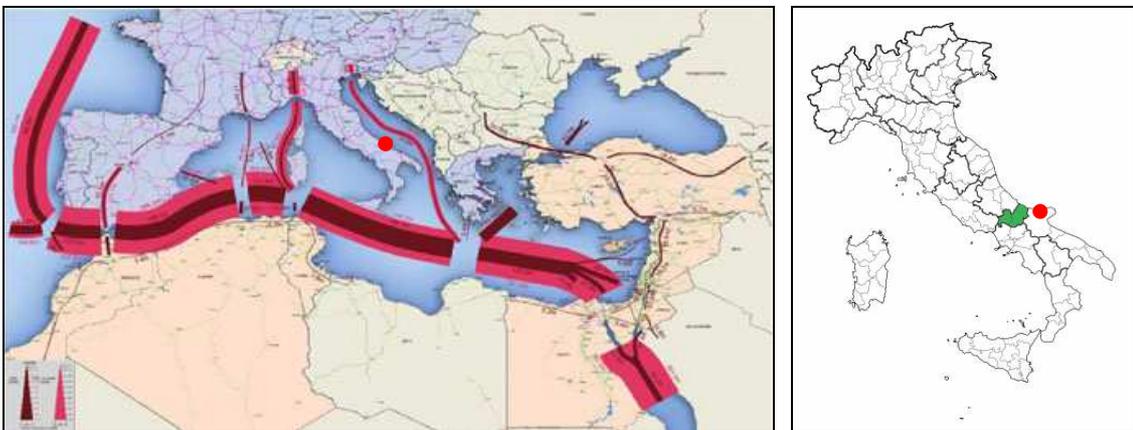


Fig. 1.1 - Fig. 1.2 Inquadramento geografico del porto di Termoli nella proiezione al 2020 dei flussi di traffico nel Mediterraneo e nel contesto nazionale.

(elaborazioni su immagini dell'Università di Palermo e di wikimedia.org)

Il Corridoio V è un'arteria a rete multimodale che appartiene ad uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali che l'Unione Europea si è impegnata a realizzare e collegherà

Lisbona a Kiev, assegnando all'Italia un ruolo strategico rispetto al processo di integrazione verso quei Paesi che dal 1° maggio 2004 sono entrati a far parte dell'Unione Europea. La diramazione “Branch C” (approvata nella Conferenza Paneuropea dei trasporti di Helsinki del 1997) collega Ploce a Sarajevo e Budapest per una lunghezza di circa 600 km.

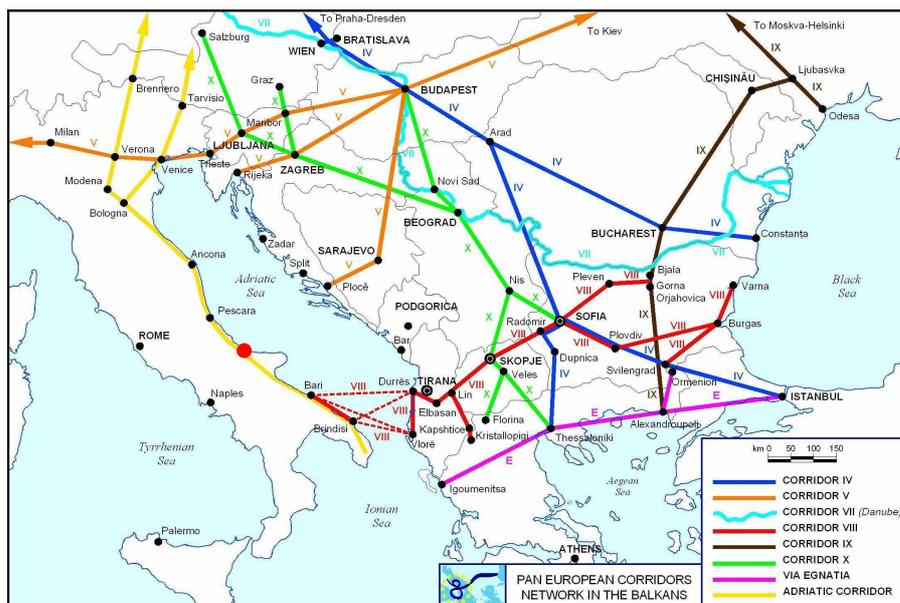


Fig. 1.3 Inquadramento del porto di Termoli nei corridoi paneuropei
(elaborazioni su immagini dello Sportello Unico per le Attività Produttive di Isernia)



Fig. 1.4 Inquadramento stradale del porto di Termoli.

(elaborazioni su immagini dello Sportello Unico per le Attività Produttive di Isernia)

Le infrastrutture nazionali che definiscono l'accessibilità a Termoli sono organizzate secondo una logica a T: l'autostrada A14, la S.S.16 (con la NSA 250 Tangenziale di Termoli) e la ferrovia Adriatica corrono parallelamente all'andamento della costa, mentre con giacitura ortogonale ad esse si dispongono la S.S. 87 e al S.S. 647 di connessione con Campobasso e con la S.S.17.

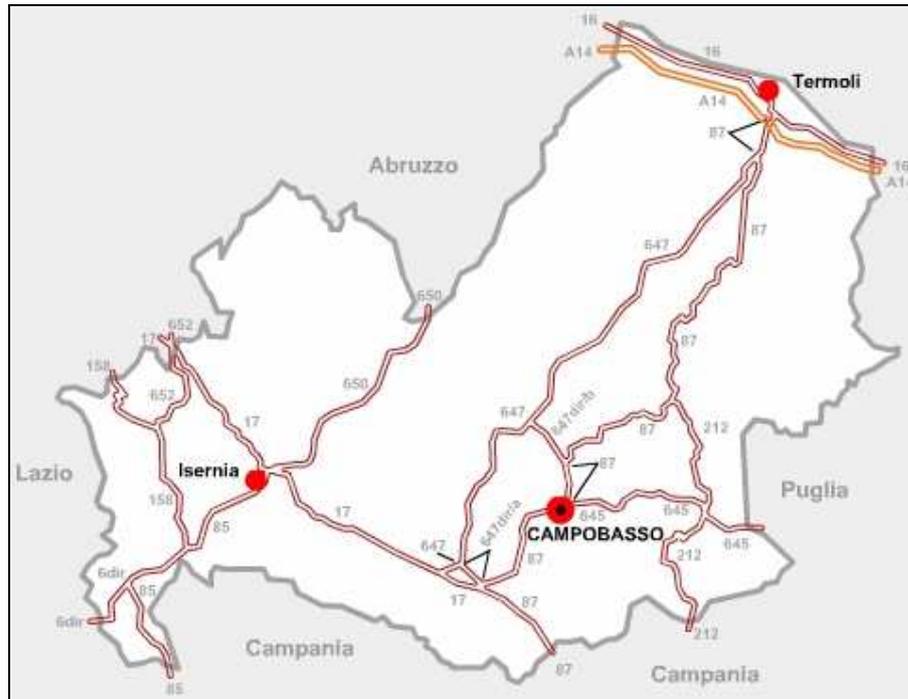


Fig. 1.5 Assetto stradale a supporto del porto di Termoli

(fonte ANAS)

La consistenza della rete è la seguente:

- L'**A14 "Adriatica"** (strada europea E55) è il secondo asse meridiano della penisola italiana, lungo 743,400 km ed è interamente gestito da Autostrade per l'Italia. Il tracciato, a 2 corsie per senso di marcia, attraversa il Molise in cui l'unica uscita è quella di Termoli (al Km 476+000).

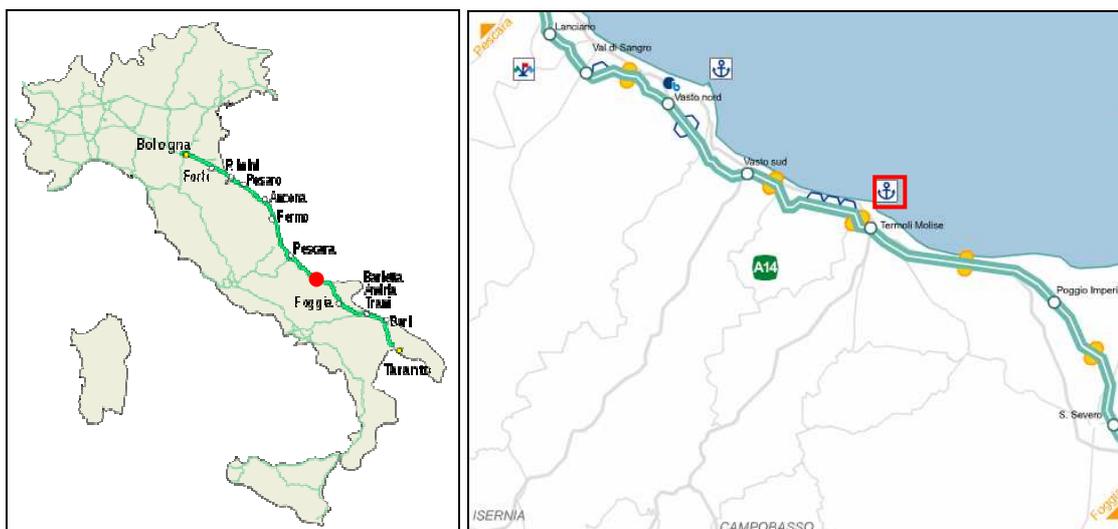


Fig. 1.6 - Fig. 1.7 Inquadramento autostradale del porto di Termoli

(fonte Autostrade per l'Italia)

- La **S.S. 16 Adriatica**¹ attraversa il Molise dal Km 524,600 al Km 559,877 con un'estesa di Km 35,277 e presenta i coefficienti d'importanza riportati nella tabella che segue;

Dal Km	Al Km	Ki
524,600	531,880	2,0
531,880	547,240	4,0
547,240	559,877	2,5
984,205	0,000	2,8

Tab. 1.1 Coefficienti d'importanza, Ki, delle tratte stradali della SS16

(fonte: ANAS)

¹ I capisaldi sono 1° Tratto: Padova - Monselice - Ro vigo - Ferrara - Alfonsine - Ravenna - Rimini - Fano - Variante di Ancona - Porto d'Ascoli - Pescara - Tratto Vasto-S. Antonio Abate in comune con la S.S. n. 86 - San Severo - Foggia - Variante di Cerignola - Barletta - Bari - Svincolo con la S.S. n. 379 presso Fasano; 2° Tratto: Innesto con la S.S. n. 379 presso Brindisi - Innesto con la S.S. n. 613 presso Brindisi; 3° Tratto: Innesto con la S.S. n. 7 Ter presso la stazione di Surbo - Lecce; 4° Tratto: inn esto con la S.S. n. 694 a Sud di Lecce - Otranto.



- La **NSA 250 “Tangenziale di Termoli”** ha un'estesa di Km 12,450 e si innesta alla S.S.16, al Km 535+200, ed alla S.S. n. 87, al Km 219+400, presentando i coefficienti d'importanza riportati nella tabella che segue;

Dal Km	Al Km	Ki
0,000	7,050	4,0
7,050	12,450	4,0

Tab. 1.2 Coefficienti d'importanza, Ki, delle tratte stradali della NSA 250
(fonte: ANAS)

- La **S.S. 87 Sannitica²**, attraversa il Molise dal Km 105,850 al Km 221,183 con un'estesa di Km 115,333 e presenta i coefficienti d'importanza riportati nella tabella che segue;

Dal Km	Al Km	Ki
105,850	125,045	2,0
125,045	142,180	3,0
142,180	169,430	2,0
169,430	200,780	3,0
200,780	221,183	3,0

Tab. 1.3 Coefficienti d'importanza, Ki, delle tratte stradali della SS87
(fonte: ANAS)

- La **S.S. 647 Fondo Valle del Biferno³**, ricade interamente nel territorio molisano, ha un'estesa di Km 75,300 e presenta i coefficienti d'importanza riportati nella tabella che segue;

Dal Km	Al Km	Ki
0,000	75,300	3,0

Tab. 1.4 Coefficienti d'importanza, Ki, delle tratte stradali della SS647
(fonte: ANAS)

² I capisaldi sono l'innesto con la S.S. n. 372 (Masseria Olivola) - Tratto tra Bivio Guardiaregia e Bivio Vinchiaturò in comune con la S.S. n. 17 - Campobasso - Larino - Innesso con la S.S. n. 16 presso Termoli.

³ I capisaldi sono lo svincolo con la S.S. n. 17 presso Boiano - Svincolo per Castropignano - Svincolo per Lucito - Svincolo per Larino - Innesso con la S.S. n. 87 presso la stazione ferroviaria di Guglionesi.

Il porto di Termoli è privo di raccordo ferroviario, tuttavia la stazione di Termoli è ubicata lungo la linea ferroviaria Ancona – Lecce ed è capolinea della tratta Termoli-Venafro.

L'infrastruttura ferroviaria nel Molise si estende complessivamente per 270 km di linee; 4 sono le principali stazioni (classificate come silver). Unica linea della rete fondamentale è la direttrice Adriatica (Vasto S. Salvo)-Montenero-Termoli-(Chieuti), che attraversa da nord a sud il litorale della regione.

Fanno parte della rete complementare:

- la linea Bosco Redole-Carpinone-Isernia-Venafro (-Vairano Caianello), trasversale di collegamento dei principali centri molisani con la linea Roma-Napoli via Cassino e con la linea verso Campobasso-Termoli;
- la linea Sepino-Bosco Redole-Campobasso-Termoli , che a Termoli si collega alla direttrice dorsale Adriatica;
- la linea Carpinone-Castel di Sangro-(Sulmona/L'Aquila).

Ulteriore linea della rete regionale è la Rocca d'Evandro-Venafro, che si sviluppa principalmente nel territorio del Molise e per un breve tratto nella Campania.

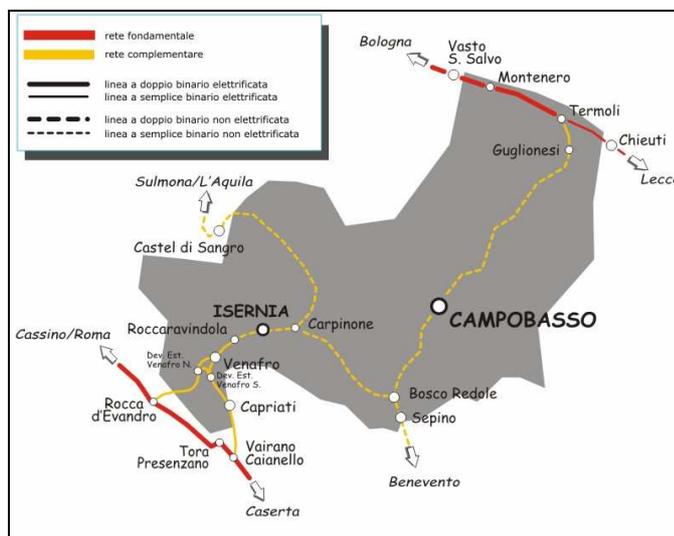


Fig. 1.8 Assetto ferroviario a supporto del porto di Termoli
(fonte RFI)

È prevista la realizzazione di un interporto che rientra nel Piano degli Interporti previsti dalla legge 454/1997, presentato al Parlamento dal Ministero dei Trasporti ed ubicato nel nucleo industriale.

1.2. Rapporto con la città e con l'hinterland

Il porto di Termoli, allo stato attuale, è intercluso nella città costiera che conta circa 32.615 abitanti (15.883m; 16.732f). Si caratterizza per la presenza del promontorio sul quale sorge l'antico borgo marinaro, delimitato da un muraglione che cade a picco sul mare. La città si estende oggi sulla costa e verso l'interno, ma il suo centro propulsore è il promontorio sul mare Adriatico, sede del caratteristico Borgo Antico, topograficamente diviso dal resto della città dalle mura di contenimento e dal Castello.

Nel Molise, Termoli è uno dei comuni di maggior importanza e secondo per numero di abitanti.

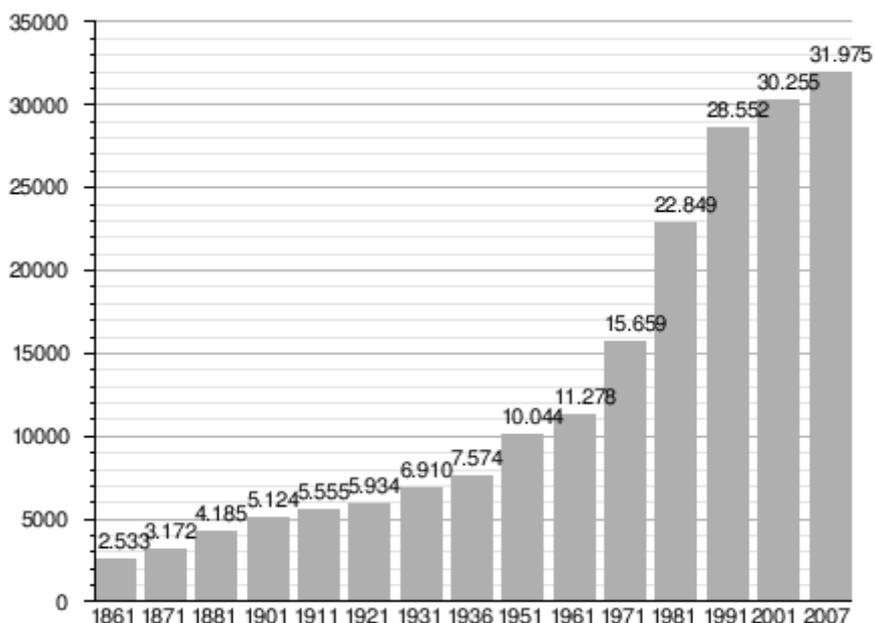


Fig. 1.9 Evoluzione demografica del Comune di Termoli
(fonte ISTAT)

La città, collocata tra il fiume Biferno (a Sud) e il torrente Sinarca (a Nord), si affaccia sul mare Adriatico ed ha un'altezza che va dai 0 ai 178 m sul livello del mare con

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

un'escursione altimetrica di 178 m. È situata nella zona altimetrica della collina litoranea ed è classificata a basso rischio sismico.

Lo sviluppo della città è dovuto oltre al turismo balneare, alla costruzione di grossi impianti industriali, *in primis* quello della Fiat Powertrain Technologies (nato nel 1972). Il Polo industriale di Termoli è, tutt'oggi, il fulcro dell'economia del Basso Molise, ed è caratterizzato da diverse tipologie di impianti industriali. Per favorire le condizioni necessarie per lo sviluppo delle attività produttive presenti nel nucleo, è stato istituito il Cosib (Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno).

Lo stabilimento bassomolisano⁴, che produce motori e cambi, è considerato strategico per la FIAT: da esso partì la produzione del motore FIRE e nel maggio 2009 lo stabilimento ha avviato la produzione del nuovo motore Multiair.

È di recente costruzione una centrale turbogas a ciclo combinato da 770 MW dal costo di circa 400 milioni di euro di proprietà della Sorgenia S.p.A. Altra importante industria è lo Zuccherificio del Molise, unico zuccherificio del centro-sud Italia.

1.3. Valori paesaggistici

La metodologia sviluppata dalla Società Italiana degli Urbanisti, per il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ai fini dell'applicazione della Convenzione Europea del Paesaggio⁵ individua tre categorie di risorse paesaggistiche classificabili in base ad accertamento o riconoscimento di rilevanza:

- Risorse paesaggistiche fisico-naturalistiche;
- Risorse paesaggistiche storico-culturali;
- Risorse paesaggistiche sociali e simboliche.

⁴ Nel 2003 lo stabilimento ha risentito dell'alluvione che ha colpito la zona, subendo una perdita di 30.000 motori che si è ripercossa sulle vendite Fiat dello stesso anno.

⁵ La Convenzione Europea del Paesaggio è un documento adottato dal Comitato dei Ministri della Cultura e dell'Ambiente del Consiglio d'Europa il 19 luglio 2000. Le procedure di preparazione e definizione della Convenzione sono state curate dall'Italia che ha ospitato la cerimonia di apertura alla firma il 20 ottobre 2000, nella prestigiosa cornice del Salone dei Cinquecento di Palazzo Vecchio a Firenze.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 13 di 54

Dal porto di Termoli, è possibile raggiungere, più velocemente rispetto ad ogni altro scalo portuale (sia della Puglia che dell'Abruzzo), una delle maggiori risorse fisico-naturalistiche, ma anche simboliche, italiane: le Isole Tremiti. Inoltre, è attivo un servizio estivo di collegamento veloce con la Croazia.

Dal punto di vista delle risorse storico-culturali, il Castello Svevo, che affaccia sul porto, è per Termoli il simbolo più rappresentativo della città. La sua architettura improntata a gran semplicità, priva di qualsiasi ornamento, e le sue caratteristiche difensive, lasciano supporre che sia stato costruito in epoca normanna (XI secolo). È interamente realizzato in pietra calcarea e arenaria ed è ubicato nei pressi di una preesistente torre longobarda. Esso è tuttavia definito "svevo" in seguito alla ristrutturazione e fortificazione voluta da Federico II di Svevia nel 1240, dopo i danni arrecati da un attacco della flotta veneziana. Data la sua ubicazione, era il fulcro di un più ampio sistema di difesa, costituito da un robusto muro che cingeva l'intero perimetro della città e da diverse torrette merlate, di cui una si è conservata intatta ed è situata all'ingresso del Borgo antico.



Fig. 1.10 Il Castello Svevo di Termoli
(fonte: [wikimedia.org](https://www.wikimedia.org))

Analizzando le risorse sociali, il vero rito sportivo si compie sulla cresta dell'onda: la particolare conformazione della costa e dell'immediato retroterra fanno delle spiagge di questa zona un luogo in cui il vento è ospite costante. La spiaggia di Rio Vivo, ove ha

sede uno dei circoli surf più famosi d'Italia, ospita annualmente manifestazioni agonistiche di livello nazionale ed internazionale, anche di Windsurf ed Optimist, inoltre il litorale sud è anche meta di appassionati di Kitesurf, Surf e Bodyboard.



Fig. 1.11 Sport acquatici a Termoli

(fonte: wikimedia.org)

1.4. Valori ambientali

Rete Natura 2000 è un sistema coordinato e coerente di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione Europea, cioè una "Rete Ecologica" costituita al fine della conservazione degli habitat e delle specie animali e vegetali ritenute meritevoli di protezione a livello continentale. Essa è attualmente composta da due tipi di aree:

- i SIC - Siti di Importanza Comunitaria (Direttiva 92/43/CEE "Habitat");
- le ZPS - Zone di Protezione Speciale (Direttiva 79/409/CEE "Uccelli").

Il D.M. n. 184 del 17 ottobre 2007, che integra la disciplina afferente la gestione dei siti che formano la Rete Natura 2000 in attuazione delle direttive "Habitat" e "Uccelli", è stato recepito dalla Regione Molise con DGR 889/2008. La deliberazione individua le tipologie delle ZPS presenti sul territorio regionale molisano e le relative misure di conservazione.

Inoltre, la Giunta Regionale, con deliberazione n° 230 del 06 marzo 2007, ha individuato nell'Important Bird Areas (IBA) n.125 "Fiume Biferno", un'unica ZPS, di circa 28.700 ettari, che include 14 SIC, ma che comunque non interessa il territorio comunale di Termoli.

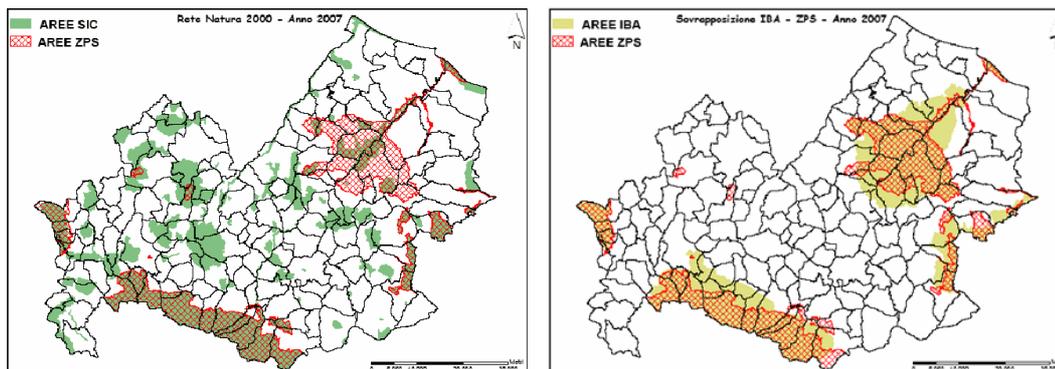


Fig. 1.12 Rete Natura 2000 e Sovrapposizione IBA e ZPS
(fonte: Regione Molise, 2007)

1.4.1. Il SIC “Foce del Biferno – Litorale di Campomarino”

Diversamente il sito IT7222216 – “Foce Biferno - Litorale di Campomarino” interessa l’ambito costiero comunale termolese a Sud del porto.

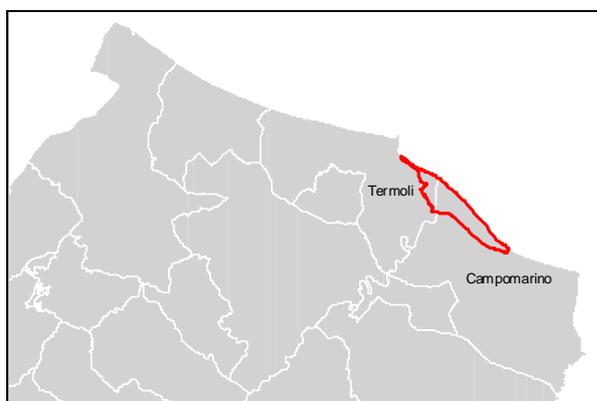


Fig. 1.13 Perimetrazione del SIC “Foce del Biferno - Litorale di Campomarino”
(fonte: Regione Molise, 2007)

Il sito è occupato per quasi la metà del suo territorio da superfici artificiali ed aree agropastorali (49%), di cui il 28% risulta attribuito a pascolo, soprattutto a ridosso della foce del fiume Biferno.

Le aree forestali e semi-naturali occupano il 38% del territorio con una netta dominanza delle praterie secondarie, per lo più pascoli o aree in abbandono culturale. Altri aspetti

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

del paesaggio di questo sito ad alta diversità di ambienti sono le zone umide palustri e i boschi litoranei di conifere.

Per quanto riguarda gli habitat, va segnalato che il sito è uno dei più ricchi di tutta la regione e presenta habitat di avanduna che coprono nell'insieme il 5% ca. del territorio, oltre a numerosi altri habitat di ambienti umidi salsi molto rari lungo il litorale adriatico.

Il sito in questione è estremamente ricco di habitat dunali e retrodunali, pertanto risulta avere un alto valore naturalistico e di rappresentatività a livello nazionale. Gli habitat dunali sono qui sottoposti a fenomeni erosivi della linea di riva particolarmente aggressivi e sono soggetti in diversi tratti ad una elevata pressione antropica legata allo sfruttamento del litorale a scopi turistico-ricreativi.

La conservazione di questa alta biodiversità è vincolata ad una gestione sostenibile delle aree costiere, che preveda la riduzione dei fenomeni erosivi della linea di riva, predisponendo interventi legati a ripristinare il naturale ripascimento delle spiagge (es. riduzione dei prelievi in alveo nel fiume Biferno, opere di compensazione per realizzazione di strutture antropiche, mantenimento della naturale morfologia dunale e degli ecosistemi ad essa legati)

Nella porzione retrodunale, l'impatto delle opere di bonifica e l'agricoltura intensiva hanno ridotto fortemente la distribuzione di diversi habitat. Si auspica quindi una destinazione d'uso che consenta la sopravvivenza di ambienti naturali e il ripristino dell'equilibrio idrogeologico.



Fig. 1.14 - Fig. 1.15 Immagini del SIC “Foce del Biferno - Litorale di Campomarino”
(fonte: abruzzomolisenatura.forumfree.it)

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 17 di 54



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRP\CONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX

PG022

UST01 – Rev. 00

Pag. 18 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

2. INQUADRAMENTO STORICO

2.1. Evoluzione storica dell'area portuale ed urbana

La genesi storica della città di Termoli non è stata ancora rintracciata con certezza sulla base dei reperti archeologici e letterari disponibili.

L'origine del suo nome è incerta, in quanto esistono diverse interpretazioni:

- a) Interamnia: posta tra le acque dei fiumi Sinarca a nord e Biferno a sud;
- b) Buca: città frentana e poi romana con porto commerciale;
- c) Civitas Thermularum: dai ruderi delle terme ritrovate nella zona di Rio Vivo;
- d) Ter Molis: tre moli che caratterizzavano l'antico approdo;
- e) Terminus: confine settentrionale del territorio di Puglia;
- f) Thermulantes: terre appartenenti alla Chiesa;
- g) Thermon: nome dato da Diomede, re di Etolia;
- h) Clietornola: terra degli scampati da Cliternia.

Quale che sia la esatta origine del suo nome, i reperti archeologici rinvenuti nel Borgo Antico e nelle necropoli di Contrada Airino dimostrano come la sua storia inizi agli albori dei tempi della civiltà moderna e proceda senza soluzione di continuità fino ai giorni nostri.

Le tracce delle origini della città sono venute alla luce molto spesso in maniera involontaria, a seguito della esecuzione di altri lavori, tuttavia mostrano un continuum di elevata qualità, come di seguito riportato:

- la campagna di scavo eseguita agli inizi degli anni '90 sotto la cripta della Cattedrale e sotto la residenza del Vescovado per la realizzazione di un percorso guidato ha portato al rinvenimento di tracce di vasellame colorato con vernice nera e decorato in maniera tipica delle civiltà Fenicia ed Egiziana;
- il consolidamento delle strutture portanti della Cattedrale ha permesso il rinvenimento del preesistente pavimento a mosaico sotto il piano di calpestio, datato all'epoca romana precristiana (tempio di Castore e Polluce);

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 19 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

- il rifacimento della rete fognante lungo le strade del Borgo Antico ha consentito la scoperta di abitazioni preesistenti a quelle attualmente visibili, poste ad una quota di poco superiore al livello medio marino, costituenti le vere fondazioni delle stesse abitazioni e del castello svevo;
- le operazioni di cuci e scuci delle mura perimetrali del Borgo Antico hanno mostrato la presenza di gallerie e cunicoli attraversanti l'intero abitato;
- le necropoli individuate in Contrada Airino sono state datate su tutto il periodo medioevale;
- il castello svevo, la Cattedrale e l'intero Borgo Antico risalgono al tardo medioevo ed al successivo periodo rinascimentale;
- le costruzioni realizzate al di fuori della originaria cinta muraria ci riportano all'ottocento ed ai successivi periodi di espansione urbanistica.

Le varie vicende storiche rintracciate negli archivi di tutta Italia inseriscono Termoli in una posizione rimarchevole nella evoluzione delle situazioni del centro-sud, come si può evincere dalle seguenti circostanze:

- a) assalto dei Longobardi nel 557;
- b) assalto dei Saraceni nell'827;
- c) Comitatus Thermuliensis nel secolo X nella guerra tra Benevento e Bisanzio;
- d) assalto di Lotario III nel 1137;
- e) destinazione per Curia Solenne di re Tancredi nel 1191;
- f) saccheggio e distruzione da parte di Crociati e Veneziani nel XIII secolo;
- g) ricostruzione da parte di Federico II di Svevia nel XIV secolo;
- h) pestilenza nel 1343;
- i) donazione di Ferdinando II di Aragona al principe Andrea de Capoa nel 1494;
- j) terremoto distruttivo nel 1456;
- k) assalto e distruzione da parte di Piali Pascià nel 1566;
- l) terremoto distruttivo nel 1625;

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 20 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

m) parziale distruzione nella guerra 1915-1918;

n) sbarco nel 1943 delle forze armate inglesi.

Tutta la storia di Termoli è stata quindi legata al mare ed ai traffici commerciali e militari che su esso si sono svolti nei secoli, per cui l'approdo portuale ha rappresentato da sempre un punto cruciale nella organizzazione sociale ed urbanistica dell'abitato.

La principale attività produttiva del popolo termolese è stata per lunghi tratti la pesca ed infatti il Borgo Antico rappresenta in realtà un borgo marinaro fortificato per la difesa dagli attacchi via mare.

La baia naturale determinata verso sud dal promontorio del Borgo Antico è protetta dai venti predominanti settentrionali, per cui ha rappresentato un approdo spontaneo per le imbarcazioni di qualsiasi epoca.

Non si ha oggi alcuna traccia documentale e/o archeologica del porto pre-romano, di quello tardo romano e di quello medioevale, tuttavia tali strutture sono sicuramente esistite per consentire i traffici navali commerciali verso il vicino e medio oriente e per accogliere le flotte militari sia di difesa che di invasione.

Le tracce documentali disponibili sono datate dai primi anni del '900 fino ai giorni nostri e sono allegate alla presente relazione secondo il riepilogo riportato in calce.

La progettazione dello scalo portuale ha rispettato fundamentalmente i seguenti criteri di base:

1. realizzare un molo di sopraflutto sul lato sud del promontorio del Borgo Antico con la radice disposta in senso perpendicolare alla linea di riva;
2. prolungare il molo Nord fino ad una quota batimetrica soddisfacente per poi curvarlo parallelamente alla riva al fine di proteggere il bacino acqueo interno dai venti e dal moto ondoso prevalente della traversia principale di Nord-Nord Ovest;
3. realizzare un molo di sottoflutto a sud di quello sopraflutto per proteggere il bacino interno dalla traversia secondaria e dall'insabbiamento;
4. consentire una navigazione sicura con l'ingresso in porto delle navi orientato in modo da avere di prua il vento predominante.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\IRAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 21 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

Il prolungamento verso il largo dei moli ha avuto un progressivo incremento con il passare degli anni a causa dell'aumento del numero delle imbarcazioni locali e del loro maggiore pescaggio.

La massima quota batimetrica del bacino interno è così passata dagli iniziali 2,50 metri fino agli attuali 6,00 metri e le previsioni di sviluppo del porto tendono ad incrementare ulteriormente detto valore.

L'attuale porto è stato studiato nella sua impostazione fin dai primi anni del '900 mediante un Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici per poi passare attraverso numerose revisioni teoriche e pratiche fino alla attuale conformazione.

I documenti allegati alla presente relazione reperiti nell'archivio storico termolese sono i seguenti:

1. 1904 - Commissione per lo studio del Piano Regolatore dei principali porti del Regno a seguito del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 26.1.1904;
2. 1908 - Promemoria della commissione molisana alla commissione reale per la concessione di un finanziamento per la costruzione del porto di Termoli;
3. 1922 - Relazione sul porto di Termoli del Comm. Enrico Graziani, Consigliere Provinciale del Mandamento di Termoli;
4. 1927 - Relazione al Capo del Governo del Podestà di Termoli, Avv. Angelo Cieri, per la classificazione del porto di Termoli come 1^a categoria militare;
5. 1953 - proposta di legge dell'On.le Francesco Colitto per la iscrizione del porto di Termoli nella prima categoria come porto rifugio;
6. 1960 - Relazione sullo stato del porto di Termoli e sulla sua evoluzione nel corso dei secoli per la classifica a prima categoria;
7. 1965 - Relazione sul porto di Termoli di carattere storico e propositivo dello storiografo termolese Carlo Cappella;
8. 1967 - Relazione dell'Ing. Guido Ferro per la ipotesi di variante al Piano Regolatore del Porto di Termoli;

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 22 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

9. 1967 - Relazione di Mauro De Gregorio come proposta della marineria termolese alla modifica del porto di Termoli;
10. 1973 - Relazione di Ettore Candela sulla progettazione e costruzione dell'attuale porto di Termoli.

Tutti gli studi condotti nel '900 sul porto di Termoli fanno riferimento al preesistente porto di epoca frentana, romana e normanna, andato distrutto a seguito degli eventi sismici del XV secolo, per cui la tradizione marinara è stata sempre radicata nelle genti locali e continua a manifestarsi con la pressante richiesta di nuovi spazi e di una nuova zonizzazione delle varie attività, in modo da creare un vero volano per tutte le attività produttive della Regione.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 23 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

3. INFRASTRUTTURE PORTUALI

3.1. Territorio di competenza

L'ambito territoriale del porto di Termoli è stato definito dalla Giunta Regionale ed è compreso, per le aree demaniali marittime a terra e per gli specchi acquei antistanti, tra la radice del molo Nord dell'attuale porto e la foce del fiume Biferno, con parziale estensione in destra idrografica.

Il porto di Termoli è stato classificato di seconda classe e quarta categoria, ai fini commerciali, mediante il R.D. 8.11.1921.

La legge n.84 in data 28.1.1994 ha attuato all'art.4 una nuova classificazione dei porti italiani e secondo tale nuova definizione il porto di Termoli dovrebbe essere classificato di seconda categoria e terza classe, anche se i decreti di formale classificazione non sono stati ancora emanati.

3.2. Configurazione complessiva del porto e specchi acquei

La infrastruttura portuale è situata ad est del Borgo Antico di Termoli comprende il molo Sud, la banchina di riva, la banchina di ingresso, il molo Nord, la banchina di Nord Est, la banchina di Sud Est ed il molo martello.

Le dimensioni in pianta degli elementi costitutivi del porto, prescindendo dalle opere foranee di difesa, possono desumersi dalla seguente tabella riassuntiva.

denominazione	superficie in m ²
molo Sud	3.200
banchina di riva	31.400
banchina di ingresso	1.300
molo Nord	4.100
banchina di Nord Est	33.500
banchina di Sud Est	13.300
molo martello	3.000
<i>totale</i>	89.800

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 24 di 54

Tab. 3.1 Dimensioni caratteristiche delle superfici a terra del porto di Termoli
(elaborazione)

Gli specchi acquei attualmente utilizzabili sono quelli del porto interno propriamente detto (compreso tra il molo Sud, la banchina di riva, la banchina di ingresso ed il molo Nord) e dell'avamposto (delimitato dalla banchina di Nord Est, dalla banchina di Sud Est e dal molo martello).

Le dimensioni in pianta degli specchi acquei portuali attualmente utilizzati per l'attracco dei natanti e per le evoluzioni delle imbarcazioni nelle manovre di accosto e di ormeggio sono riassunte, per sommi capi, nella seguente tabella.

specchio acqueo	superficie in m ²
porto interno	79.300
avamposto	91.200
<i>totale</i>	170.500

Tab. 3.2 Dimensioni caratteristiche delle superfici a terra del porto di Termoli
(elaborazione)

La attuale ripartizione degli specchi acquei strettamente disponibili per l'ormeggio e/o l'accosto tra le varie attività portuali è stata verificata mediamente nel modo seguente:

funzione	specchio acqueo (m ²)
traffico passeggeri	6.600
pesca	13.300
traffico commerciale	4.600
diporto nautico	2.200
cantieristica navale	5.000
<i>totale</i>	31.700

Tab. 3.3 Ripartizione specchio acqueo portuale tra le diverse funzioni presenti nel porto di Termoli
(elaborazione)

3.3. Fondali

Il porto di Termoli è attualmente costituito da uno specchio acqueo interno di profondità media 3,5 metri, da un avamposto di profondità media 4,5 metri e da una canaletta di accesso di profondità media 5,0 metri collegante l'avamposto con i fondali esterni.

L'insabbiamento dei fondali è generato dall'effetto combinato del fenomeno di diffrazione generato al molo martello dalle mareggiate di maestrale da Nord – Nord Ovest e dal riporto di sabbia causato dalle mareggiate di Scirocco da Est – Sud Est.

3.4. Opere di difesa

Le opere di difesa sono costituite da un molo di sopraflutto principale composto da due bracci. Il primo, radicato a terra, è lungo circa 380 m e orientato per 80°N mentre il secondo che termina con un risvolto a martello, è lungo circa 500 m ed è orientato per 135°N.

Il paramento esterno del sopraflutto è realizzato in massi di origine lapidea con una scarpa di circa 2:1 con pezzatura compresa tra la III e IV categoria (da 3 a 12 t)

Il muro paraonde è alto circa 2.8 m sul piano del massiccio di coronamento. Quest'ultimo presenta una parte orizzontale verso mare larga circa 3 m ed ha una quota di circa +3.50 m s.l.m.m.



Fig. 3.1 - Fig. 3.2 Lato esterno del sopraflutto

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

Il sopraflutto termina con un prolungamento, oltre il risvolto “a martello” di circa 80 m traccimabile e senza muro paraonde con quota di circa 3 m s.l.m.m. e massi di IV categoria.

Il sottoflutto, a Sud, è costituito da due bracci raccordati con un gomito in cui è presente una sporgenza aggettante verso l'esterno. Il primo braccio è lungo 300 m ed orientato per 80°N mentre il secondo è lungo circa 120 m ed è orientato per 350°N verso l'interno del porto. Il molo è caratterizzato da una mantellata in massi di II categoria con una scarpa di circa 3:2. Dato che il molo è interessato da onde di piccola entità il molo non è dotato di muro paraonde.

3.5. Banchine ed accosti

Il porto interno è attualmente tutto banchinato con alcuni pontili nel versante sud dove è presente l'area diportistica.

Le banchine di accosto hanno una quota da 1.5÷2 m s.l.m.m..

Sono dotate di bitte e non dappertutto sono presenti parabordi.

La banchina di riva sembra essere realizzata con due diverse modalità (vedi **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) a parete verticale piena con impalcato posato su setti o pilastri. Anche la banchina del molo nord e nord est è realizzata con questa tipologia. (??)

Il nuovo porto turistico è ancora in fase di cantiere ed è attrezzato con pontili galleggianti disposti parallelamente alle sponde del bacino. Sono presenti inoltre altri due pontili galleggianti perpendicolari al molo sud.

Il vecchio molo sud è banchinato sul lato sud con massi naturali ciclopici sovrapposti mentre sul lato nord la banchina è del tipo “a giorno” su pali e impalcato di legno rinforzato con putrelle di acciaio.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 27 di 54



Fig. 3.3 Banchina di riva

Non si hanno particolari informazioni riguardo le banchine NE, SE e molo martello, in ogni caso si tratta comunque tutte di banchine accostabili.

3.6. Viabilità stradale

Oggi il porto di Termoli è raggiungibile dalla grande viabilità, d'interesse nazionale, tramite:

- l'Autostrada Adriatica (A/14), attraverso l'omonimo casello. Quest'ultimo è interconnesso con la Strada Statale Sannitica (SS. 87) e, quindi, tramite la Via Corsica (ex variante litoranea alla SS. 16 "Adriatica") alla nuova "Strada di collegamento del porto di Termoli con la viabilità esterna", ovvero il Viale Marinai D'Italia. Tale viabilità, che è stata realizzata recentemente con fondi del POR Molise 2000-2006 (FESR - Misura 6.1), ha migliorato sostanzialmente l'accessibilità portuale, a meno del tratto più settentrionale della Via Corsica, ove permane tutt'ora l'interferenza delle contigue attività commerciali e residenziali con la mobilità diretta al porto;
- la Strada Statale Adriatica (SS 16), tramite la Tangenziale di Termoli (NSA 250 e NSA 250 bis) e, quindi, tramite gli svincoli che confluiscono sulle direttrici vie Amerigo Vespucci –Martiri della Resistenza –Corsica, ovvero vie Madonna Delle Grazie - Corsica, rispettivamente da NORD o da Ovest, mentre il collegamento da SUD è garantito dalla stessa percorrenza individuata con provenienza dalla A 14 (via Corsica). Anche in questo caso l'accessibilità in prossimità del porto è garantita dalla nuova "Strada di collegamento del porto di Termoli con la viabilità esterna", ovvero il Viale Marinai D'Italia;

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

- di particolare importanza per i collegamenti con la provincia di Campobasso e l'entroterra molisano sono la SS 647 di "Fondo Valle del Biferno", la SS 87 "Sannitica", la ex 483 "Termolese" e la SS 16 Ter "Adriatica".

3.7. Aree di sosta, parcheggio ed accumulo

Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Termoli (PGTU) ha evidenziato dei flussi consistenti aventi come origine e destinazione il porto, con la particolarità della manifestata necessità di parcheggi in ambito portuale di durata medio lunga.

La durata del periodo di sosta delle autovetture e dei mezzi di trasporto commerciale in ambito portuale varia con la tipologia dell'utilizzatore, secondo il seguente prospetto medio:

- a) turisti per le Isole Tremiti: 7 – 14 giorni;
- b) operatori portuali: 6 – 12 ore;
- c) diportisti: 2 – 6 ore;
- d) operatori del commercio: 1 – 2 ore;
- e) privati cittadini: 1 – 4 ore.

La quantificazione dei posti auto necessari per il parcheggio di tutti gli utilizzatori portuali varia molto nei diversi periodi dell'anno, raggiungendo il culmine nei mesi di luglio ed agosto, in coincidenza con il maggiore utilizzo dei traghetti per le Isole Tremiti, per un totale stimato di circa 400 unità contemporanee giornaliere.

Attualmente il porto dispone di circa 250 posti auto tra parcheggi liberi, parcheggi custoditi a pagamento, parcheggi riservati ai residenti del Borgo Antico e parcheggi riservati ai mezzi pubblici di linea su gomma, con una evidente carenza di offerta rispetto alla domanda.

Il PGTU ipotizza la realizzazione di un parcheggio coperto multipiano alla base del muraglione di Via del Croix, tuttavia obiettive valutazioni di impatto ambientale sconsigliano di adottare questa soluzione, in favore di un ampliamento delle aree di parcheggio a raso sui piazzali esistenti e non ancora completati nella pavimentazione.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 29 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

3.8. Impianti e reti di servizio

Le reti dei servizi pubblici nell'attuale bacino portuale sono state realizzate e dimensionate sulla base delle esigenze delle singole attività e si possono riassumere nel modo seguente:

- | | |
|---|---|
| a) rete idrica; | f) rete di distribuzione dei carburanti; |
| b) rete fognante; | g) servizio di raccolta rifiuti; |
| c) rete elettrica e di pubblica illuminazione; | h) servizio di recupero oli esausti; |
| d) servizio di manutenzione impianti di segnalazione; | i) servizio di pulizia degli specchi acquei; |
| e) rete telefonica; | j) servizio pubblico di trasporto passeggeri. |

La rete idrica serve tutte le banchine portuali, ma è realizzata in modo diverso nei vari tratti, in quanto è inserita in appositi cunicoli protetti sulla banchina di riva e su quella di ingresso, è semplicemente interrata sul molo Nord e sulla banchina di Nord Est, mentre è costituita da tubi "volanti" non interrati sul molo Sud e su un tratto della banchina di Sud Est.

La situazione esistente di questa rete di servizio è chiaro indice della mancata programmazione che ha caratterizzato il porto di Termoli nei decenni passati, senza un Piano Regolatore Portuale completamente approvato ed operante.

Tutte le banchine portuali sono prive di colonnine di utilizzazione dei servizi, per cui l'approvvigionamento di acqua sulle imbarcazioni avviene in modo estemporaneo per mezzo di tubazioni mobili collegate con i pozzetti di ispezione della rete idrica.

La situazione della rete fognante è ancora più precaria, in quanto risultano realizzati due soli tratti di piccolo diametro collegati con il depuratore comunale posto alla radice della banchina di ingresso e tali tratti raggiungono da un lato la sede della Capitaneria di Porto ed il cantiere navale Ciarabellini e dall'altro il bar Marinucci posto alla punta del molo Nord.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 30 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

Tutti gli altri operatori portuali sono privi di collegamento in rete con la fognatura comunale e sono organizzati con sistemi di accumulo dei liquami che vengono periodicamente svuotati.

Questa situazione risulta particolarmente grave per la ditta Cantieri Navali Termoli S.p.A. (posta sulla banchina di Nord Est ed operante con circa sessanta addetti) e per gli operatori del molo Sud (che operano per il diporto nautico turistico e per la coltura dei mitili).

La rete elettrica è diffusa su tutte le banchine portuali, ma deve essere verificata interamente nei confronti delle norme di sicurezza degli impianti, in quanto risulta costituita per alcuni tratti da cavi “volanti” precariamente collegati ai muri paraonde e privi dei sistemi di protezione dagli agenti esogeni, mentre i quadri generali di controllo sono ubicati in posizioni non adeguate.

La rete di pubblica illuminazione risente chiaramente delle successive trasformazioni subite negli anni dal porto di Termoli, per cui permangono da un lato tratti di banchina non illuminati e dall’altro piazzali con specifiche torri – faro di forte impatto visivo.

I recenti finanziamenti regionali hanno consentito di riprogettare integralmente la rete elettrica, quella di pubblica illuminazione e quella degli impianti di segnalazione, prevedendo appositi alloggiamenti sotterranei protetti ed ispezionabili ed una complessiva revisione delle condizioni di sicurezza e tali lavori sono in corso di esecuzione.

La rete telefonica è diffusa su tutte le banchine e segue sia nei tracciati che nelle carenze strutturali quella elettrica, tuttavia le recenti progettazioni del rifacimento delle banchine, della stazione marittima, del mercato ittico e del porto turistico hanno previsto un sostanziale miglioramento della situazione, con un ampliamento del servizio ed una razionalizzazione dei percorsi di rete.

La rete di distribuzione dei carburanti destinati alle imbarcazioni è stata curata dalla ditta AGIP, la quale, in collaborazione con la Motopesca s.c.a.r.l., ha realizzato i serbatoi di accumulo, le reti di adduzione ed i punti di bunkeraggio sulle banchine.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 31 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

Gli impianti sono stati di recente adeguati alla normativa vigente con la previsione di appositi cunicoli ispezionabili ad esclusivo uso delle condotte per il carburante e con il rifacimento della stazione di rifornimento in adiacenza del faro posto alla radice della banchina di Nord Est.

Il servizio di raccolta dei rifiuti è gestito dal Comune di Termoli su apposito contributo concesso dalla Regione Molise e si esplica con la assegnazione di due – tre unità operative fisse destinate solo al porto.

Nel periodo estivo si registrano a volte delle carenze nel servizio, in corrispondenza di feste o manifestazioni pubbliche, tuttavia i piazzali risultano costantemente curati.

La raccolta dei rifiuti speciali è curata dallo stesso Comune di Termoli per mezzo di una ditta autorizzata allo svolgimento di tale compito, tuttavia sono molto carenti i raccoglitori di tali rifiuti.

Il servizio di recupero degli oli esausti è stato reso obbligatorio dalla normativa vigente ed è attuato da un consorzio specializzato in tale settore, tuttavia i raccoglitori degli oli sono costituiti da bidoni privi di qualsiasi protezione e con precaria stabilità, per cui si rende necessario prevedere una apposita “isola ecologica” nella quale ubicare speciali cisterne di raccolta di tali oli esausti per un periodico prelevamento in condizioni di sicurezza.

Il servizio di pulizia degli specchi acquei è stato affidato dalla Regione in concessione a ditte private per intervalli di tempo irregolari, in concomitanza con le disponibilità finanziarie del bilancio regionale.

La corretta gestione delle imbarcazioni presenti in porto consente oggi di avere uno specchio acqueo interno relativamente pulito, tuttavia si rende urgente provvedere in via continuativa alla attribuzione di questa competenza.

Il servizio pubblico di trasporto passeggeri in ambito portuale è gestito direttamente dal Comune di Termoli, il quale, nella stagione estiva, in accordo con le Ferrovie dello Stato, istituisce delle navette di collegamento con la stazione ferroviaria ed il terminal autobus.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 32 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

Tale servizio può essere potenziato a servizio dei turisti con la permanenza di un mezzo di collegamento tra le aree di parcheggio e la zona di imbarco dei traghetti, in modo da recare aiuto nel trasporto dei bagagli e delle attrezzature dei passeggeri.

3.9. Segnalamenti marittimi

Gli impianti di segnalamento per la sicurezza della navigazione sono gestiti in concessione dal Comune di Termoli, il quale provvede alla periodica verifica e sostituzione degli elementi deteriorati. La rete elettrica di servizio di tali impianti deve essere verificata ed adeguata alla recente normativa in materia.

3.10. Manutenzione portuale

Nel quinquennio 1995-1999 sono stati eseguiti interventi consistenti in ambito portuale, utilizzando finanziamenti del bilancio regionale e della Unione Europea, con le seguenti finalità:

- a) manutenzione delle banchine portuali sul lato nord mediante pali di grande diametro in calcestruzzo cementizio armato con armature "a perdere" in acciaio, trave di collegamento in testa a sbalzo e tiranti in micropali;
- b) rifacimento e completamento della pubblica illuminazione portuale mediante torrifaro di limitata altezza diffuse sulle varie banchine, con conseguente adeguamento alla normativa europea ed italiana sulla sicurezza;
- c) rifacimento integrale del cavidotto in calcestruzzo cementizio armato destinato a tutte le reti di servizio sulla banchina di ingresso, sul molo Nord e sulla banchina di Nord Est, completo di colonnine di attacco per acqua, luce e telefono;
- d) dragaggio dei fondali portuali nella canaletta di ingresso e nell'avamposto con conseguente scarica delle sabbie su un sito concordato con il Ministero dell'ambiente posto a circa tre miglia marine di distanza dalla riva;
- e) sostituzione dei precari approdi lungo il tratto terminale interno del molo Sud con un pontile fisso su pali in acciaio e con calpestio in legno;
- f) sostituzione parziale dei parabordi, delle bitte e degli anelli di approdo sulla banchina di ingresso, sul molo Nord e sul molo Sud;

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 33 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

- g) adeguamento dei serbatoi destinati al contenimento del carburante per le imbarcazioni alle norme di sicurezza europee ed italiane;
- h) progettazione e parziale realizzazione di "isole ecologiche" per la raccolta e l'allontanamento dei rifiuti urbani e di quelli pericolosi;
- i) rifacimento delle pavimentazioni carrabili e pedonali sulla banchina di riva, sulla banchina di ingresso, sul molo Nord e sulla banchina di Nord Est;
- j) rinnovo della concessione al Comune di Termoli per la pulizia e la disinfezione degli spazi portuali.

Il completamento dei lavori sopra descritti ha dato un nuovo volto allo scalo portuale di Termoli, tuttavia quest'opera di rinnovamento dovrà avere un seguito con la esecuzione di ulteriori interventi quali quelli di seguito riportati per grandi linee:

- a) completamento della banchina di Nord Est mediante palancole in calcestruzzo cementizio armato prefabbricato, trave di testa e tiranti in micropali;
- b) completamento della pavimentazione del triangolo adiacente alla banchina di Nord Est con annessa chiusura degli sfiati naturali oggi esistenti;
- c) banchinamento interno ed esterno del molo Sud con inserimento anche della rete fognante collegata al depuratore comunale;
- d) ripristino della pavimentazione di Via d'Aubry di accesso all'ambito portuale mediante opportuna sistemazione del sottofondo;
- e) completamento dell'ambito portuale attuale mediante la realizzazione del porto turistico con annessa cantieristica, zona servizi e ristoro.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 34 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

4. ASSETTO FUNZIONALE

4.1. Concessioni in atto e loro caratteristiche

Viene di seguito riportato l'elenco degli Enti e degli operatori che svolgono la propria attività in ambito portuale

ELENCO ENTI ED OPERATORI PORTUALI	CATEGORIA
Sindacato Italiano Balneatori C.da Mucchiotti – 86039 Termoli (CB)	balneazione
Cantieri Navali Termoli S.p.A. c/o Molo Sud Est – Porto di Termoli	cantieristica
Ciarabellini Umberto – Molo Sud porto – 86039 Termoli (CB)	cantieristica
Raimondo Paolo e C. s.n.c. – SS 87 km 204 – 86035 Larino (CB)	cantieristica
Barile Carmela – Corso Umberto – 86039 Termoli (CB)	commercio
Consorzio per il Nucleo Industriale Termoli (CB)	commercio
Marinucci Valter – Via Mario Pagano n.18 – 86039 Termoli (CB)	commercio
PROMACO Associati s.n.c. – Via Corsica n.66 – 86039 Termoli (CB)	commercio
Senese Bettina – Via Mario pagano n.18 – 86039 Termoli (CB)	commercio
Comando Compagnia Carabinieri - Via Martiri della Res.– 86039 Termoli	controllo
Commissariato di Polizia - Via Cina – 86039 Termoli (CB)	controllo
Postazione Doganale - c/o Porto di Termoli	controllo
Circolo della Vela – Via Rio Vivo – 86039 Termoli (CB)	diporto turistico
Circolo Nautico – Molo Sud – Porto di Termoli	diporto turistico
Marinucci Yachting Club s.r.l. – Molo Sud – Porto di Termoli	diporto turistico
Amministrazione Provinciale – Campobasso	Ente
Comune di Campomarino (CB)	Ente
Comune di Termoli (CB)	Ente
Società Adriatica di Navigazione – Zattere, 1411 – 20123 Venezia	passaggeri
Società Libera Navigazione del Golfo – Molo Beverello – 80100 Napoli	passaggeri
Società Navigargano – Corso Fazzini n.44 – 71019 Vieste (FG)	passaggeri
Cannarsa Michelangelo – Via Ruffini n.39 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Catterino Basso e C. – Via Oberdan – 86039 Termoli (CB)	pesca
D'Abramo Ippolito – Corso F.lli Brigida n.125 – 86039 Termoli (CB)	pesca
D'Ippolito Giuseppe – Via Asia n.91 – 86039 Termoli (CB)	pesca

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 35 di 54



ELENCO ENTI ED OPERATORI PORTUALI	CATEGORIA
Del Cinque Alberto – Via Ancona n.6 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Iacobucci Rocco – Via san Marino n.14 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Lanzone Bruno – Via Mazzini n.3 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Lanzone Francesco – Via Sauro n.8 – 86030 San Giacomo d. Sc. (CB)	pesca
Marino Mercurio – Via catania n.24 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Marinucci Antonio – Via Mario pagano n.18 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Marinucci Mario – Via Giappone – 86039 Termoli (CB)	pesca
Mascilongo Basso – C.so V. Emanuele III n.55 – Termoli (CB)	pesca
Menadeo Marco – Via del Ciclismo n.4 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Montesanto Luca – Via Mario Pagano n.15 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Mugnani Antonio – Via delle Rose n.13 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Perfetto Sebastiano – Via Arno n.223 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Perfetto Venittelli – Via Montecarlo n.33/11 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Rampa Basso – Via Maratona n.34 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Recchi Roberto e Massimiliano – Via F. D'Ovidio n.22 – Termoli (CB)	pesca
Sciarretta Michele – Via Tevere n.33 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Società Cooperativa Motopesca c/o Porto di Termoli	pesca
Troilo Antonio – Via IV Novembre n.32 – 86039 Termoli (CB)	pesca
Agenzia Marittima Fusco Antonio – C.da Fucilieri – 86039 Termoli (CB)	servizi
Agenzia Marittima Intercontinental – 86039 Termoli (CB)	servizi
Agenzia Marittima TER.MAR. – 86039 Termoli (CB)	servizi
AGIP S.p.A. – Via Martiri della Resistenza n.125 – 60100 Ancona	servizi
De Gregorio Eolo ed eredi – Via Belvedere n.6 – 86039 Termoli (CB)	servizi
Marinucci Pasqualino – C.da Marinelle – 86039 Termoli (CB)	servizi
Mangione Angelo – Molo Sud Est – Porto di Termoli	sicurezza

Tab. 4.1 Elenco degli enti e degli operatori portuali presenti nel porto di Termoli
(elaborazione)

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

4.2. Funzioni in atto e uso delle aree

Le attività attualmente svolte in ambito portuale corrispondono sostanzialmente con quelle indicate al comma 3 dell'art.4 della legge n.84/1994 per porti a valenza polifunzionale e sono le seguenti:

- a) pesca;
- b) traffico passeggeri;
- c) diporto turistico;
- d) cantieristica navale;
- e) traffico commerciale.

La limitatezza delle banchine portuali e degli specchi acquei disponibili, a fronte dei numerosi utilizzatori portuali, genera un inevitabile intreccio di flussi di lavoro ed una vicinanza di funzioni a volte incompatibili tra di loro per la sicurezza del lavoro, la necessità di spazi, la sicurezza della navigazione, etc., per cui il porto risulta in pratica sottoutilizzato.

In termini riassuntivi, la ubicazione attuale delle varie funzioni portuali può riassumersi nel modo seguente:

- a) pesca:
 - attracco: banchina di riva, banchina di ingresso, molo Nord,
 - commercio: banchina di riva, molo Sud.
- b) traffico passeggeri: banchina di Nord Est,
- c) diporto turistico: molo Sud,
- d) cantieristica navale: molo Sud, banchina di riva, molo di Sud Est,
- e) traffico commerciale: banchina di Nord Est, banchina di Sud Est,
- f) servizi alle imbarcazioni (rete idrica, rete fognante, gasolio, riparazioni, sicurezza): banchina di riva, banchina di ingresso, molo Nord, banchina di Sud Est, molo Sud.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRP\CONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1 ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 37 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

5. INFRASTRUTTURE DI ACCESSO E COLLEGAMENTO

5.1. Viabilità urbana e traffico

La evoluzione urbanistica di Termoli dai primi del '900 fino ad oggi è stata prorompente e tale da far elevare la popolazione da 5.000 fino a 30.000 abitanti residenti, più i domiciliati residenti nei paesi vicini, più i turisti del periodo estivo, per un totale, nel periodo di massima affluenza, di circa 60.000 persone.

Le problematiche connesse ad una evoluzione così rapida sono quelle ormai classiche e tipiche delle città italiane di nuova urbanizzazione: edilizia spontanea, quartieri dormitorio, carenza di servizi nelle zone periferiche, scarsa attenzione per la salvaguardia ambientale, etc.

Il nucleo storico dell'abitato è rimasto sede delle principali attività cittadine quali: Municipio, Ufficio Postale, stazione ferroviaria, terminal autobus, scuole materne, elementari e medie inferiori, sedi delle banche, cinema e teatri, ristoranti tipici, commercio, per cui la vecchia rete stradale si è trovata a dover sopportare un carico veicolare certamente sproporzionato alle sue potenzialità originarie, rimaste invariate.

Il porto ha risentito in pieno di questo fenomeno di congestione del traffico urbano, in quanto le uniche due vie di accesso carrabile, all'epoca, erano Via Carlo del Croix e Via Aubry, le quali attraversano entrambe il cuore del centro cittadino, per cui tutti i mezzi diretti al porto dovevano necessariamente transitare per il centro urbano, con ulteriore deterioramento della qualità della vita dei residenti e degli automobilisti utenti del centro.

La limitatezza della carreggiata stradale delle due vie di accesso al porto determinava anche difficoltà di transito, nel caso di incrocio tra due veicoli procedenti in senso opposto, per cui questo ha rappresentato fino al recente passato uno degli elementi disincentivanti l'utilizzo della struttura portuale.

Nell'ambito del programma di finanziamento P.O.P. 1994 – 1999 la Regione Molise ha finanziato la realizzazione della strada di collegamento diretto tra il porto e la viabilità esterna mediante un percorso che parte dalla radice del molo Sud, costeggia la collinetta di Rio Vivo, imbocca il sottopasso ferroviario e risale fino alla S.S. n.16 Adriatica all'altezza di Via Tremiti, ovvero l'attuale Viale Marinai d'Italia .

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 38 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

La realizzazione ha determinato un sostanziale decongestionamento del traffico urbano e un netto miglioramento dell'accessibilità e quindi dell'utilizzo della infrastruttura portuale.

La tipologia del traffico che raggiunge il porto è molto composita, in quanto gli utilizzatori portuali sono di vario tipo:

- g) turisti che utilizzano l'imbarco per le Isole Tremiti;
- h) operatori portuali della pesca, della cantieristica e degli uffici demaniali;
- i) diportisti che raggiungono gli attracchi a loro destinati;
- j) operatori del commercio per il carico e scarico delle merci;
- k) cittadini che si recano nei luoghi del commercio al minuto del pescato;
- l) cittadini che utilizzano il tempo libero per pescare o per visitare il porto.

Un ulteriore aspetto della sicurezza stradale in ambito portuale è dato dal precario stato di manutenzione delle pavimentazioni, per lo più realizzate con cubetti di porfido posti su uno strato di base costituito da materiale di riporto ed in tempi in cui l'intensità e la portata del traffico erano di molto inferiori ai livelli attuali.

La presenza di buche, fossi, avvallamenti o addirittura di caverne generate da smottamenti sulle carreggiate stradali rende problematica la guida ed insicura la incolumità dei passeggeri.

Ciò premesso l'osservazione delle attuali problematiche, connesse all'accessibilità portuale peraltro persistenti anche a seguito dell'importante realizzazione di cui sopra, induce a ritenere che vi siano ulteriori margini di miglioramento, sia riguardo il collegamento dalla grande viabilità a quella portuale (argomento trattato nel prossimo paragrafo), sia nell'ambito della viabilità locale.

Infatti, nella stesura del nuovo PRP si è dato consistente peso alla riqualificazione ed al potenziamento della viabilità locale ed in genere dell'accessibilità portuale, tramite:

- adeguamento della sede stradale;

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 39 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

- realizzazione di idonee rotatorie;
- assetto circolatorio e segnaletica;
- opportuna disposizione e adeguamento dei parcheggi;

tutto ciò al fine di agevolare e velocizzare le operazioni di accesso ed uscita. La riqualificazione della viabilità locale dovrà consentire anche di recuperare l'attuale stato di insufficiente manutenzione, che oggi riguarda limitati tratti stradali prossimi all'ambito portuale.

In ultimo, passando dal trasporto privato al pubblico, l'attuale presenza di servizi di Trasporto Pubblico Locale per il collegamento tra l'approdo dei traghetti e le aree di parcheggio con la stazione ferroviaria, determina la necessità di prevedere nel nuovo layout portuale, un'idonea area riservata alla manovra ed alla fermata operativa di tali mezzi.

5.2. Potenziamento della viabilità di collegamento del porto con il Nucleo Industriale e con le piattaforme logistiche di prossima realizzazione.

Il PRP dispone e programma interventi nell'ambito portuale, tuttavia in quanto infrastruttura di valenza regionale, la problematica della sua accessibilità e delle relazioni di mobilità merci e passeggeri tra l'infrastruttura marittima, la grande viabilità, le altre infrastrutture logistiche e le aree produttive, diviene argomento centrale da analizzare ed affrontare anche nel PRP, per la successiva attuazione da parte degli Enti competenti.

Nei precedenti paragrafi è stato affrontato il tema dell'attuale assetto dell'accessibilità portuale, favorita dalla grande viabilità longitudinale (A 14, SS 16 /NSA 250/NSA 250 bis), e trasversale (SS 647), nonché dalla recente realizzazione della nuova "Strada di collegamento del porto di Termoli con la viabilità esterna", ovvero il Viale Marinai d'Italia, mentre di seguito esamineremo le problematiche residuali connesse:

1. alla efficacia delle tratte stradali intermedie, ovvero quelle deputate alla connessione tra la grande viabilità e quella locale, ed alle possibilità di miglioramento delle stesse;

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPI\CONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 40 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

2. alla necessità di favorire soprattutto l'accessibilità reciproca tra le aree produttive del Nucleo industriale del Biferno, nonché della piattaforma logistica ferro – gomma di Termoli in via di definitiva scelta localizzativa, ed il Porto;
3. alla necessità di definire soluzioni logisticamente ed economicamente corrette, al fine di garantire il reciproco trasferimento di carichi unitizzati dal vettore marittimo a quello ferroviario - e viceversa - senza dover immaginare improbabili soluzioni di raccordo dell'infrastruttura portuale.

In merito a questi ultimi obiettivi, nel corso del processo di analisi e proposizione per lo sviluppo del nuovo PRP, sono state sviluppate le seguenti proposte che, se condivise, dagli Enti competenti, potranno essere utilmente sviluppate nell'ambito della loro programmazione:

- a) in merito al precedente punto "1", nell'elaborato grafico A4, denominato "inquadramento urbanistico, proposta d'interconnessioni", si è provveduto a sviluppare una ipotesi di potenziamento della esistente via delle Acacie, quale asse alternativo ed integrativo di collegamento al porto. Infatti, il tratto urbano della SS 16, ovvero via Corsica, ha un'ampia carreggiata oggi sicuramente adeguata ai traffici in transito. Tale viabilità, tuttavia, è gravata da una promiscuità di traffici locali e di attraversamento (di penetrazione urbana, diretti al porto, nonché quelli locali connessi alle attività commerciali presenti sulla via) che potranno determinare con il passare degli anni una possibile saturazione dell'arteria nelle ore di punta. Pertanto, si è provveduto a sviluppare l'ipotesi di potenziamento della predetta via delle Acacie, in due distinte ipotesi:
 - a.1) la prima che richiede la realizzazione di una nuova, breve, asta (ml. 140 circa: tratto A-B, nel grafico citato) interconnessa con la via Corsica all'altezza della spalla SUD del viadotto santa Maria;
 - a.2) la seconda, certamente molto più onerosa (ml. 900 circa: tratto A-C, nel grafico citato), ma che consente di risolvere l'importante problematica che esamineremo di seguito. Essa prevede la prosecuzione della via Acacie in viadotto sul fosso Santa Maria e la realizzazione di due brevi gallerie (la prima di ml. 75 e la seconda di ml. 90, circa), con connessione di tale nuova asta, tramite rotatoria, con viale Marinai d'Italia.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 41 di 54



In entrambi i casi la via Delle Acacie andrebbe potenziata con un adeguamento della carreggiata dall'incrocio di via Dei Meli, fino alla interconnessione con la SS 87, interconnessione quest'ultima da potenziare con la realizzazione di una incrocio a piani sfalsati (rotatoria a – m. 8 dall'attuale piano strada con bracci di raccordo alla "Sannitica").

Nel corso dello studio e delle analisi per lo sviluppo del nuovo Piano Regolatore Portuale, sono stati affrontati anche i seguenti temi riguardanti il miglioramento della accessibilità all'infrastruttura e ai servizi portuali, in prossimità e in ambito portuale:

- a.3) definizione di un idoneo sistema di distribuzione del traffico, tramite l'adeguamento dell'asta terminale di Via dei Marinai D'Italia;
- a.4) fattibilità di una galleria di collegamento della Via dei Marinai D'Italia, all'altezza di Piazzale del Porto, con Lungomare Cristoforo Colombo (incrocio con Via Milano);
- a.5) programmazione, nell'ambito del PRP, di una serie di parcheggi interrati e di superficie a servizio degli utenti delle attività e dei servizi portuali.

Il punto a.3), consiste nell'adeguamento del Viale Marinai d'Italia, con la regolarizzazione della piattaforma stradale, al tipo C1, la realizzazione di marciapiedi in corrispondenza dell'edificato esistente e di progetto e la realizzazione di una rotatoria di distribuzione di adeguate dimensioni per l'iscrizione del traffico commerciale (R = 30 m.), da realizzare all'altezza della radice del nuovo molo posto a Sud dello specchio portuale.

La previsione di cui al punto a.4), inserita nell'ambito del programma, ha la "storica" finalità di consentire la connessione diretta dei traffici futuri, in transito sul Viale Marinai D'Italia, con il Lungomare Cristoforo Colombo: ciò, senza dover necessariamente e impropriamente occupare la viabilità portuale e quella cittadina. La concreta realizzazione dovrà essere sostenuta da approfondimenti progettuali geologici – geotecnici e idraulici, in grado di confermare e orientare la scelta circa la quota di progetto della galleria e, conseguentemente, la tipologia della stessa (artificiale / naturale a doppia carreggiata e/o a canne sovrapposte).

Infine per la soluzione di cui all'ultimo punto a.5), è stata inserita tra le previsioni la realizzazione di due parcheggi interrati, della superficie totale di 32.200 mq., in



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

grado di ospitare 980 posti per auto e veicoli commerciali leggeri, oltre naturalmente ai parcheggi scoperti previsti dal nuovo PRP nell'ampio piazzale triangolare del molo di sopraflutto, nelle aree retrostanti la banchina di riva e nell'ambito del molo di sottoflutto. I parcheggi coperti potranno essere modulari, al fine di consentire una realizzazione progressiva a saturazione avvenuta dei parcheggi di prima fase. Parte dei parcheggi interrati potrà essere progettato e realizzato per poter ospitare anche al rimessaggio di piccole imbarcazioni.

b) circa il precedente punto "2" si registra l'interesse dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB) a localizzare:

b.1) in un'espansione dell'area industriale posta in prossimità della foce del fiume Biferno, un sito da desinare alla delocalizzazione della cantieristica navale pesante, oggi presente nell'ambito portuale. Tale opportunità, tenuto conto della possibilità del PRP di regolamentare le sole attività interne all'ambito portuale peraltro già definito dalle competenti Amministrazioni (Regione e comune di Termoli), è di fatto demandata allo stesso Consorzio, unitamente al Comune di Termoli. Il COSB, a tal riguardo, ha posto quali requisiti della nuova localizzazione, anche la definizione di efficaci connessioni stradali e ferroviarie da quest'ultima con il porto e con la piattaforma logistica ferro – gomma, in via di localizzazione da parte dello stesso COSIB, della Regione e del Comune di Termoli. Di quest'ultima parleremo di seguito, mentre per i collegamenti stradali si segnala che quelli attuali appaiono oggi adeguati anche per i traffici ordinari merci - anche unitizzati - ed in futuro adeguabili con i potenziamenti appena descritti. Il collegamento, viceversa, oggi non appare possibile per taluni trasporti eccezionali che superano la sagoma limite, provenienti / diretti al porto. Infatti la viabilità d'accesso al Porto è gravata da due gallerie artificiali realizzate con sagoma limite stradale (piattaforma: H = m. 4,80; carreggiata H = m. 5,00), nonché dal sottoattraversamento del viadotto della SS 16 (via Corsica) da parte del viale Marinai d'Italia, che ha i medesimi vincoli. Pertanto la possibilità di realizzare trasporti eccezionali dal nuovo sito fino al porto, da destinare a cantieristica pesante, è demandata alla possibilità di effettuare un potenziamento completo della via Delle Acacie, comprensivo anche nel tratto "A-C" descritto in precedenza", con caratteristiche idonee al transito di trasporti eccezionali fuori sagoma;

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

- b.2) la piattaforma logistica ferro – gomma, in un’area prossima alla stazione di Portocannone. Tale localizzazione deriva dalla possibilità di reperire aree dimensionalmente adeguate, facilmente raccordabili alla viabilità di grande comunicazione, nonché collegabili ad un impianto ferroviario di adeguate prestazioni;
- c) circa il terzo ed ultimo punto, nel rilevare che detta localizzazione possiede tutti i requisiti di cui sopra, si segnala l’opportunità, una volta realizzata la piattaforma, di concentrare su quest’ultima l’intero traffico da destinare al vettore ferroviario proveniente dal nucleo industriale e dalla cantieristica pesante, se del caso raccordati ferroviariamente con un operatore dedicato su rete proprietaria, nonché quello carrellato su gomma dal Porto, ciò in ragione delle nuove regole organizzativo - economiche disposte da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per i raccordati interessati all’inoltro su rete RFI .

In ultimo, nell’elaborato “A5: Inquadramento Urbanistico – Proposta di Interconnessioni” è stata sviluppata anche una soluzione per la razionalizzazione dell’uscita del Casello A714 di Termoli e della sua connessione con l’accesso alla SS 87 ed alla viabilità del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB) . Tale soluzione è destinata, una volta realizzata, a migliorare fortemente l’accessibilità reciproca del Porto con le aree del COSIB e di entrambe con la grande viabilità.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 44 di 54

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

6. PIANI E PROGRAMMI URBANISTICI E TERRITORIALI

6.1. Piani nazionali e regionali dei trasporti e dei porti

6.1.1. Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nel territorio molisano

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), sviluppato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel gennaio 2001, individua nel capitolo 8) la rete d'interesse nazionale, che assume la denominazione di SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti).

Lo SNIT, che comprende le reti ferroviarie, autostradali, stradali, portuali, aeroportuali, interportuali, è inteso come un sistema dinamico, che dovrà evolversi in parallelo allo sviluppo della domanda di trasporto ed avere come principale obiettivo quello della integrazione modale, volta a sostenere e favorire lo sviluppo socio – economico del Paese.

La rete SNIT, esistente e di progetto, che interessa il territorio della Regione Molise e che garantisce l'accessibilità del Porto di Termoli alle "reti lunghe" è costituito dalle seguenti infrastrutture:

- a) Rete longitudinale adriatica, costituita dalla:
 - a.1) Rete autostradale (A/14);
 - a.2) Stradale (SS 16);
 - a.3) Ferroviaria (Bologna – Bari);
- b) Asse trasversale Lazio Molise:
 - b.1) San Vittore – Isernia – Campobasso – Termoli;
- c) Interporto di Termoli.

Il porto di Termoli non è compreso nello SNIT, in quanto ritenuto d'interesse regionale, mentre nello stesso PGTL si prevedono i seguenti potenziamenti in capo alla rete SNIT, nell'ambito regionale:

- a.3) Ferroviaria (Bologna – Bari), raddoppio e potenziamento tecnologico;

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 45 di 54

- b.1) San Vittore – Isernia – Campobasso – Termoli, potenziamento delle SS 647, SS 17, SS 85, ss 6 Dir, SS 6, SS 430 da carreggiata unica a due carreggiate tipo III CNR:
- d) Interporto di Termoli, realizzazione dell'intervento a valere sui fondi della L. 341/95, per £ 21,30 Mld..

Quindi, anche la dorsale ferroviaria adriatica, è in fase di potenziamento con il raddoppio della tratta Termoli – Lesina che, per l'appunto interessa l'ambito territoriale contiguo all'infrastruttura portuale (vedi descrizione dell'intervento riportata di seguito).

Descrizione:

L'intervento si sviluppa per un'estesa di circa 35km, parte in affiancamento e parte in variante, circa metà in territorio molisano fino al torrente Saccione e metà in quello pugliese e comprende la realizzazione della nuova stazione di Chieuti.



Fig. 6.1 Raddoppio Pescara - Bari: tratta Termoli – Lesina

(fonte RFI)

Quindi il PGTL, di fatto, pone il porto regionale di Termoli all'incrocio del cosiddetto "corridoio adriatico", oggetto di previsione di potenziamento, con la nuova trasversale Termoli – San Vittore, oggetto come vedremo di seguito di ulteriori atti programmatori nonché, in ultimo, dell'ulteriore previsione di realizzazione della piattaforma logistica terrestre, d'interesse nazionale, oltre che regionale.

6.1.2. La programmazione nazionale successiva al PGTL

La trasversale Termoli – Campobasso – Bojano – Isernia – Venafro – S. Vittore è stata confermata tra le Infrastrutture Strategiche, anche dalle previsioni contenute nel 6° DPEF (Giugno 2008).

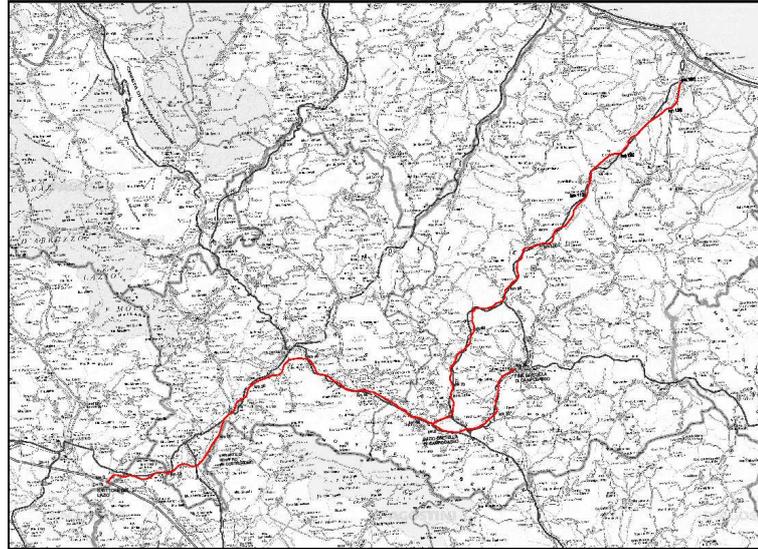


Fig. 6.2 Tracciato della Termoli – San Vittore

(fonte *stradeanas.it*)

L'opera, dal costo stimato di tre miliardi e mezzo di euro, ha una lunghezza complessiva di 150 chilometri e una volta realizzato collegherà velocemente il Tirreno all'Adriatico, determinando una nuova centralità di Termoli rispetto il cosiddetto "Corridoio Adriatico" e quello "Tirrenico".

L'opera prevede distinte fasi di realizzazione:

1. il primo lotto, della lunghezza di 80 Km, collegherà San Vittore (Frosinone) a Campobasso, e avrà un costo di circa un miliardo e mezzo di euro;
2. successivamente sarà costruito il secondo tratto che collegherà il capoluogo molisano a Termoli e, quindi, alla A14 Bologna - Taranto.

6.1.3. Il Porto di Termoli nel Piano Regionale Trasporti

Il Piano regionale dei trasporti del settembre del 2003, nel ribadire gli indirizzi e gli obiettivi generali comuni a quelli del PGT, conferma i potenziamenti previsti dall'ANAS sulla rete principale costituita dalle SS 17, 16, 647, mentre gli interventi infrastrutturali ed organizzativi, previsti nei prossimi anni, che possono avere un impatto con il porto di Termoli, sono i seguenti (in ordine decrescente per rilevanza):

- il Corridoio autostradale Termoli – San Vittore;

	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

- il sistema interportuale di Termoli;
- l'istituzione di un'Agenzia Regionale per la logistica e la mobilità;
- interventi di miglioramento sulla rete RFI;
- il collegamento ferroviario Lucera – Campobasso.

Rispetto tale quadro programmatico le previsioni di potenziamento del porto sono destinati a creare valore aggiunto in ragione della capacità che hanno le piattaforme logistiche di connettere l'economia dei territori con i mercati, rendendo maggiormente competitiva l'economia regionale.

6.1.4. Il Sistema della Viabilità di accesso al Porto nella programmazione regionale

La programmazione delle nuove infrastrutture di collegamento al territorio termolese, in quanto in grado di generare traffici crescenti verso l'infrastruttura portuale, richiede particolare attenzione nella definizione di adeguate soluzioni d'accessibilità all'infrastruttura marittima che, nel contempo, siano in grado di evitare impatto ed interferenza con le attività antropiche.

Oggi, infatti, il porto di Termoli è raggiungibile dall'Autostrada Adriatica (A/14), attraverso l'omonimo casello. Quest'ultimo è interconnesso con la Strada Statale Sannitica (SS. 87), e quindi tramite la Via Corsica (ex variante litoranea alla SS. 16 "Adriatica") alla nuova "Strada di collegamento del porto di Termoli con la viabilità esterna", ovvero il Viale Marinai D'Italia.

Tale viabilità, che è stata realizzata recentemente con fondi del POR Molise 2000-2006 (FESR - Misura 6.1), ha migliorato sostanzialmente l'accessibilità portuale, a meno del tratto più settentrionale della Via Corsica, ove permane tutt'ora l'interferenza delle contigue attività commerciali e residenziali con la mobilità diretta al porto.

Le possibili soluzioni della problematica sono già state analizzate nei precedenti paragrafi del presente elaborato.

G:\PG022 - PRP DI TERMOLI\PROPOSTA_PRPICONSEGNA_PROPOSTA_PRP_30_06_10\RAPPORTO D.1_ASPETTI TERRITORIALI_V06.DOCX	
PG022	
UST01 – Rev. 00	Pag. 48 di 54

6.2. Piani provinciali di coordinamento territoriale e paesistico

6.2.1. Piano territoriale di vasta scala (PTCP)

Secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP

Termoli gode di un supporto logistico di ottimo livello (autostrada, direttrice ferroviaria adriatica, porto marittimo e, prossimamente di interporto), testato da grandi imprese multinazionali insediate nell'area ed è attrezzata in modo adeguato con particolare riguardo ai servizi ambientali nonchè è inserita in un contesto territoriale caratterizzato da alti tassi di sviluppo. Questo consente di instaurare con facilità forme di cooperazione produttiva e di godere di un ambiente attrezzato dal punto di vista dei servizi alle imprese.

Tra gli elementi puntuali afferenti al patrimonio storico culturale il piano ascrive il Castello di Termoli, ubicato immediatamente a ridosso del porto che al momento della redazione del PTCP rivestiva un carattere esclusivamente locale di pesca e di diporto.

Accanto alle potenzialità rinvenibili in questa infrastruttura, il PTCP sottolinea l'importanza delle iniziative tese al potenziamento dell'asse Termoli-S.Vittore, al quale attribuisce una rilevanza prioritaria d'interesse nazionale, e la delocalizzazione del previsto Interporto di Termoli nell'area del Consorzio Industriale.

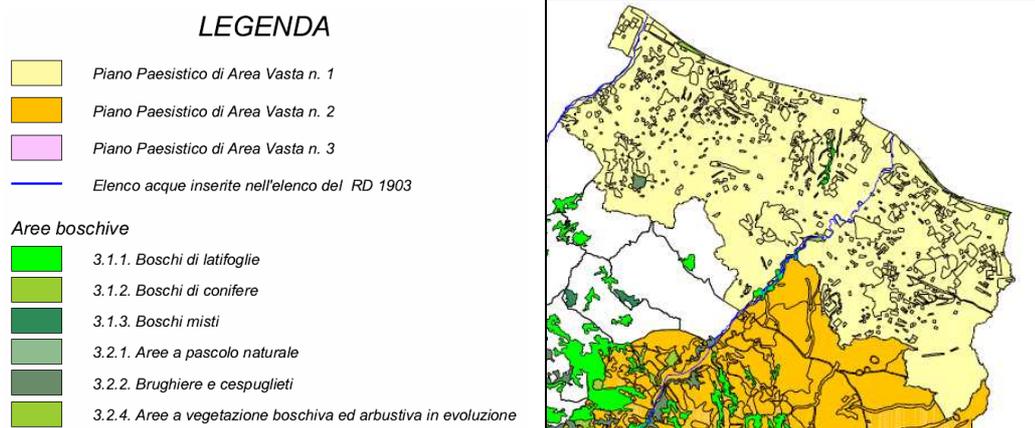


Fig. 6.3 Piano Paesistico

(fonte Regione Molise)

Gli agglomerati di industriali presenti nel contesto di Termoli sono sintetizzati dal PTCP di Campobasso con lo schema seguente in cui si evidenziano le aree destinate al Consorzio Industriale di Termoli ed al PIP di Termoli.

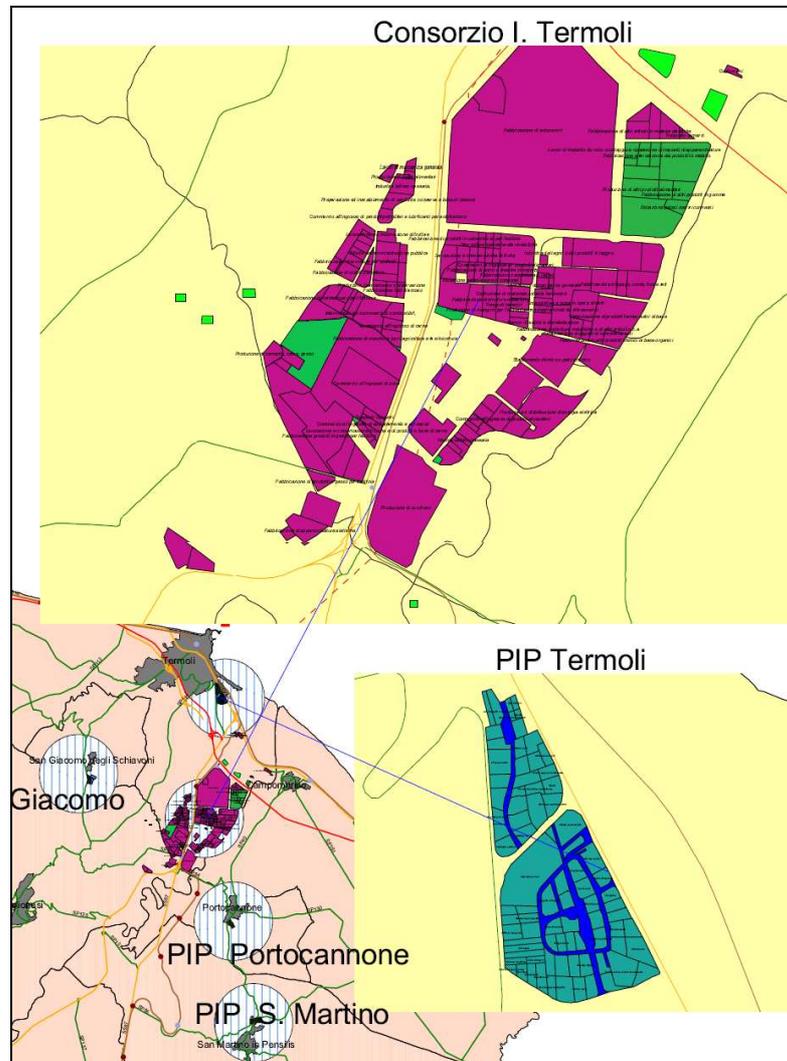


Fig. 6.4 Aree industriali nel bacino d'influenza del Porto di Termoli
(fonte: PTCP di Campobasso)

6.3. Piano regolatore generale comunale

Il Piano Regolatore Generale Comunale – PRG vigente è sintetizzato dal PTCP di Campobasso che ricostruisce il mosaico della pianificazione provinciale.

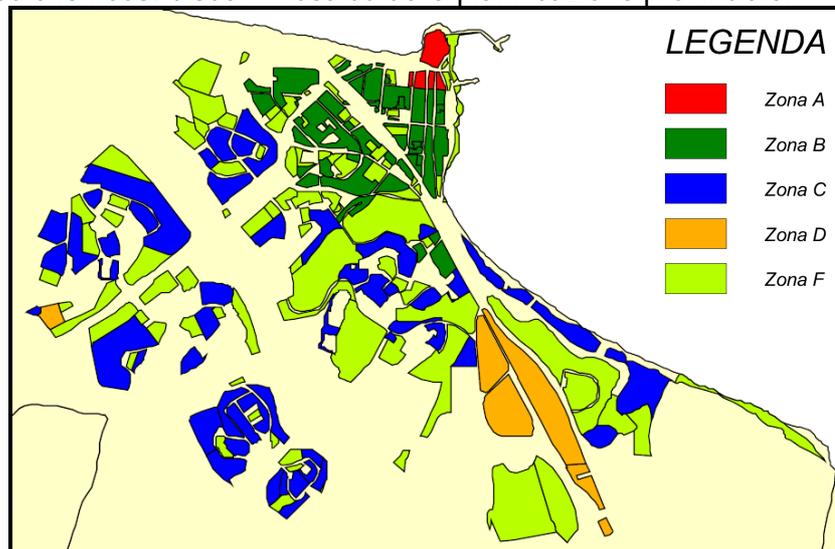


Fig. 6.5 Zonizzazione del PRG vigente nel Comune di Termoli

(fonte: PTCP di Campobasso)

Inoltre, il territorio del comune di Termoli e l'area del Nucleo Industriale in esso ricadente (comprensorio territoriale consortile interessato dal Piano Regolatore Territoriale del Nucleo) risultano direttamente interessati da:

- Progetti Integrati di Sviluppo Urbano (PISU);
- Progetti di Innovazione Regionale (PIR).

6.4. Piano generale del traffico urbano

Con delibera G. C. n° 270 del 21/12/2006, l'Amministrazione comunale ha avviato l'attività di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, con priorità d'intervento del centro cittadino compreso nel perimetro tratteggiato di seguito rappresentato (ferrovia – mare – rotatoria di via Rio Vivo – rotatoria di via Magellano).

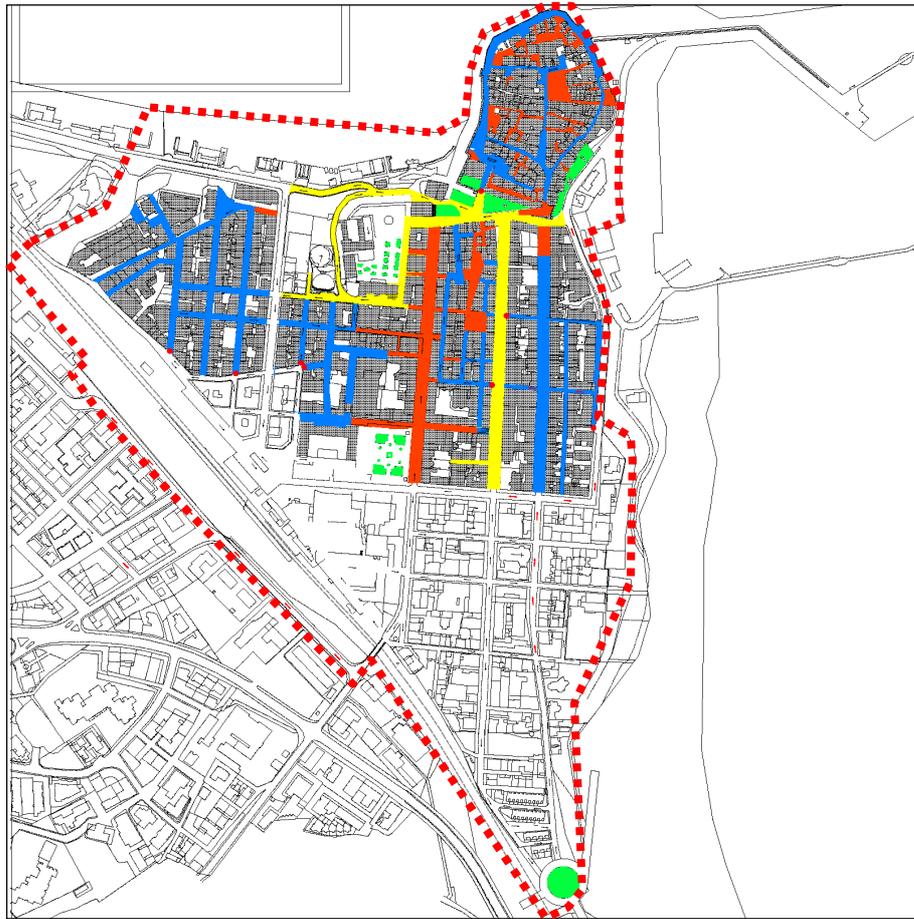


Fig. 6.6 PGTU del Comune di Termoli

(fonte: Comune di Termoli)

L'aggiornamento del PGTU, fa seguito anche agli accordi assunti dal Comune con il Ministero dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), il 27/10/2006, per il raddoppio della tratta Termoli – Lesina della Ferrovia Adriatica.

L'accordo prevede la realizzazione di circa 1.200 posti auto interrati a ridosso di via Trieste, in gran parte su suolo di proprietà RFI, collegati con il centro cittadino tramite passaggi pedonali protetti, nonché l'adeguamento di via Duca Degli Abruzzi e la sua prosecuzione tra le piazze Garibaldi e Bega.

Nelle more della realizzazione di detti interventi l'Amministrazione ha programmato la regolamentazione della predetta area con la parziale pedonalizzazione (rappresentate nella planimetria con retino rosso), Zone a Traffico Limitato (rappresentate nella planimetria con retino azzurro e giallo), e della sosta.

Il bilancio totale dei parcheggi nel centro cittadino precedenti e successivi all'adozione del piano sono riportati di seguito:

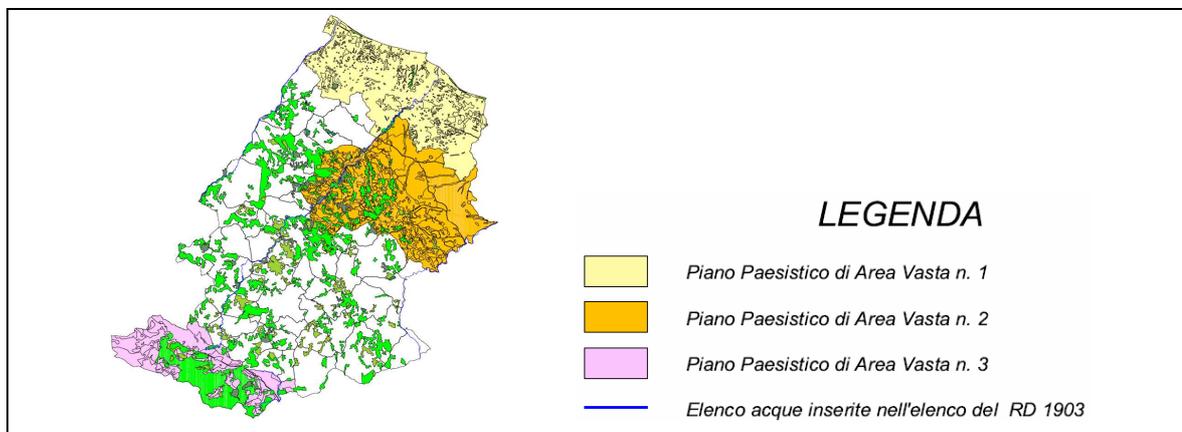
DENOMINAZIONE	Tipo di parcheggio					TOT.
	libero	pagamento	Handicap	Car./scar.	Riservati	
TOTALI PARCHEGGI ESISTENTI	1.098	333	84	20	111	1.646
TOTALI PARCHEGGI DI PIANO	1.011	258	80	17	408	1.774
DIFFERENZA	-87	-75	-4	-3	+297	+128

Tab. 6.1 Parcheggi presenti nel Comune di Termoli
(elaborazione)

Detto programma di aggiornamento ed attuazione del PGTU, che non tiene ovviamente conto delle previsioni del PRP, non si sovrappone quindi alle nuove realizzazioni di parcheggi previsti da quest'ultimo Piano.

6.5. Piano paesistico

Il Piano Territoriale Paesistico - Ambientale di Area Vasta – PTPA è introdotto dalla L.R. 1 dicembre 1989, n. 24 che ne disciplina la procedura di formazione ed i contenuti. Il Comune di Termoli ricade nell'ambito del Piano Paesistico di Area Vasta n.1.



	REGIONE MOLISE
	Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.
	D.1 ASPETTI TERRITORIALI, PROGRAMMATICI ED INFRASTRUTTURALI

Fig. 6.7 Piano Paesistico
(fonte Regione Molise)