

REGIONE SICILIANA



COMUNE DI MARSALA

Provincia di Trapani



PROGETTO DEFINITIVO MARINA DI MARSALA FUTURO PIANO REGOLATORE PORTUALE

Committente: M.Y.R. Marsala Yachting Resort S.r.l

STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO VIA – VAS

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

LUGLIO 2014

Redatto da: ing. Antonio Pio D'Arrigo



INDICE

INDICE	2
1. INTRODUZIONE.....	3
1.1. PREMESSA	3
1.2. LA NORMATIVA INERENTE LE PROCEDURE AMBIENTALI.....	17
1.2.1. PREMESSA	17
1.2.2. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA.....	17
1.2.3. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE	20
1.2.4. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE.....	32
1.2.5. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA.....	39
1.2.6. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE.....	40
1.2.7. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE.....	43
1.2.8. COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE DELLE PROCEDURE VIA - VAS	45
1.3. ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO	46
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	50
2.1. GENERALITÀ	50
2.2. PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO DETTATE NEL S.A.P.I. 50	
2.3. OBIETTIVI E MOTIVAZIONI PROGETTUALI.....	51
2.4. INQUADRAMENTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO	52
2.5. SINTESI DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI	54
2.5.1. PIANO REGOLATORE PORTUALE – ANNO 2003.....	54
2.5.2. PIANO REGOLATORE PORTUALE – ANNO 1953.....	54
2.6. ANALISI NEI SINGOLI SETTORI.....	56
2.6.1. SETTORE TRASPORTI.....	56
2.6.2. SETTORE RELATIVO ALLA PROTEZIONE DEL PAESAGGIO, DELLE AREE VINCOLATE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE PAESAGGISTICA E DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO	60
2.6.3. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A SCALA LOCALE	75
2.7. POLITICHE CULTURALI E TURISTICHE – ETICA DEL TURISMO	77
2.7.1. PREMESSA	77
2.7.2. IL CODICE MONDIALE DI ETICA DEL TURISMO E LE GIORNATE MONDIALI DEL TURISMO ..	78
2.7.3. IL 2002 TRA QUEBEC E JOHANESBURG... E DINTORNI.....	80
2.7.4. L'INTEGRAZIONE DELLE STRATEGIE DI LISBONA E DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE NEL TURISMO EUROPEO: I RISULTATI DEL LAVORO DEL GRUPPO PER LA SOSTENIBILITÀ DEL TURISMO (GST) 81	
2.7.5. ETICA DEL TURISMO E DIPORTO NAUTICO: IL CASO DI MARSALA	83
2.8. VALUTAZIONE DELLE PRESSIONI CONNESSE ALLE FASI DI REALIZZAZIONE	86
2.9. VICINANZA E RAPPORTI CON STRUTTURE SIMILARI	92
3. ALLEGATO 1 – MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE - PARERE SUL S.A.P.I. NUMERO 939 DEL 25 MAGGIO 2012.....	95

1. INTRODUZIONE

1.1. PREMESSA

Nella città di Marsala è presente un Porto polifunzionale classificato come II Categoria - III Classe (porto di rilevanza economica regionale ed interregionale). Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale approvato nel 2003 ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85.

Va notato come, a quasi dieci anni dalla sua approvazione, il PRP vigente risulti fortemente disatteso, anche per quanto attiene le opere di messa in sicurezza, con un conseguente e sostanziale sottoutilizzo del bacino ed un progressivo stato di abbandono e di degrado dell'intera area portuale. Tale condizione palesa nei fatti come alcune soluzioni individuate nel Piano vigente non siano pienamente coerenti con le nuove esigenze di sviluppo economico e sociale del territorio, che risultano essere invece meglio individuate dalle più recenti linee d'indirizzo strategico formulate dalla Regione Sicilia e dall'Amministrazione Comunale di Marsala.

Infatti, la Regione Siciliana, con l'adozione del *Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, approvato con Decreto dell'Assessoriale Regionale al Turismo del 26 maggio 2006 - n.29*, colloca nel bacino portuale di Marsala (congiuntamente a Marina di Ragusa e S. Agata di Militello) uno dei tre porti "hub" Siciliani ai quali è attribuita una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico per l'intera Regione. Tale condizione rappresenta un'opportunità irrinunciabile per la realtà socio-economica dell'intera Sicilia Occidentale ed in particolare per la Città di Marsala. Da tale punto di vista, l'attuale PRP attribuisce invece all'attività diportistica un ruolo marginale, relegandola in aree portuali periferiche e con spazi insufficienti a conseguire gli obiettivi fissati dalla sovraordinata pianificazione di settore.

Ulteriormente, con delibera di G.M. n. 210/2008, l'Amministrazione Comunale di Marsala ha approvato lo studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) al fine dell'attuazione del progetto strategico "*Marsala – il sistema costiero*", in cui viene individuata l'esigenza di riqualificare il water-front cittadino e gli affacci urbani invertendo, rispetto al vigente PRP, l'ubicazione delle funzioni commerciali e pesca con quelle relative al diporto nautico. L'idea sottesa a tale inversione è quella di veicolare il turismo legato al diporto nautico verso il centro storico, consentendo contestualmente di allontanare dalla viabilità cittadina il traffico pesante relativo alle attività commerciali e di indirizzarlo direttamente verso i principali percorsi viari

provinciali e regionali.

Relativamente alla messa in sicurezza del bacino portuale si evidenzia come le opere previste dal vigente PRP non siano state di fatto realizzate e che le stesse, in ogni caso, mal si coniugherebbero rispetto ai nuovi indirizzi individuati dall'Amministrazione, riguardo l'inversione delle funzioni portuali ed ai conseguenti livelli di agitazione interna ammissibili nelle diverse aree del bacino.

In tale contesto, nel 2009, la Società *Marsala Yachting Resort* S.r.l. ha presentato il progetto preliminare dell'approdo turistico hub "*Marina di Marsala*", ai sensi della L.R. n.4 del 16/04/2003 che ha recepito per la regione Sicilia il DPR n. 509 del 1997 (Legge Burlando).

Il progetto, che recepisce pienamente le nuove linee programmatiche espresse dall'Amministrazione Comunale e dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, risulta conseguentemente sviluppato in difformità al vigente PRP. Poiché ai sensi del comma 8 dell'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4 "*l'approvazione del progetto definitivo equivale all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985, n. 21*", la proposta progettuale, nelle aree esterne a quelle richieste in concessione, ha altresì previsto una più idonea soluzione di protezione del bacino portuale, la riallocazione funzionale di tutte le attività portuali esistenti e l'implementazione di tutte le funzioni previste nel DPRS di Classificazione, previa condivisione delle scelte progettuali con gli operatori portuali delle diverse categorie.

A seguito della procedura di gara promossa dalla *Marsala Yachting Resort* S.r.l., ai sensi del DPR 2 dicembre 1997, n. 509, coordinato con le norme recate dall'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4, la Conferenza dei Servizi, nell'ultima seduta all'uopo convocata in data 5 aprile 2011, ha espresso parere favorevole di ammissibilità del progetto preliminare alle successive fasi della procedura.

Il Sindaco del Comune di Marsala, pertanto, con nota del 20/04/2011 - prot. n. 28062, ha comunicato alla M.Y.R. Srl l'invito a redigere il progetto definitivo secondo le indicazioni dell'art. 6 del citato DPR 509/97 al fine dell'ottenimento della Concessione Demaniale Marittima.

A tal merito, va tenuto in considerazione che la Conferenza di Servizi ha richiesto alla *Marsala Yachting Resort* S.r.l. di farsi carico, congiuntamente alla progettazione dell'approdo turistico "*Marina di Marsala*" e alla conseguente riconfigurazione dell'assetto portuale a valersi come futuro PRP, anche della progettazione definitiva e successiva costruzione della nuova diga foranea di messa in sicurezza del bacino

portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW) e delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

A parziale compensazione degli oneri di progettazione e costruzione della diga foranea sarà individuata in sede di accordo di programma, come idonea misura compensativa, un'estensione del periodo concessorio.

Per i suddetti motivi, al progetto definitivo del porto turistico "Marina di Marsala" e futuro Piano Regolatore Portuale, di cui alla presente "relazione generale", sono riferibili anche i seguenti progetti:

- progetto definitivo della Diga Foranea di messa in protezione del bacino portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW);
- progetto definitivo delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

Conseguentemente, il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla scrivente Società al Sindaco di Marsala in data 20/09/2011, il quale con nota nr. 69254 del 21/10/2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui lo stesso Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato l'Accordo di Programma per la data del 26 Marzo 2012.

Sul procedimento in parola, l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Servizio 1 VAS/VIA, con nota nr. 45885 del 12/07/2010, ha evidenziato come, essendo il porto di Marsala classificato Categoria II Classe III, con destinazione funzionale "commerciale, servizio passeggeri, peschereccio, turistica e da diporto", l'autorità competente per la necessaria procedura di VIA fosse il Ministero dell'Ambiente.

A tal merito, l'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs 128/2010 prevede la possibilità di integrare la VIA con la procedura di VAS, stabilendo che: *"qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento"*.

Interpretando l'Art. 6, comma 3 ter sopra citato, il Ministero dell'Ambiente e della

Tutela del Territorio e del Mare ha emesso in Giugno 2011 una “*proposta per il coordinamento e l’integrazione delle procedure VIA – VAS*”, ove viene individuata una procedura integrata VIA – VAS da applicare ai Piani Regolatori Portuali.

In conformità a quanto sopra e sulla base delle indicazioni procedurali identificate dal MATTM, la Società “*Marsala Yachting Resort S.r.l.*”, in qualità di Soggetto Proponente,

ha comunicato con nota del 08/11/2011 di voler dare avvio ad una procedura integrata VIA – VAS relativa al progetto definitivo dell’approdo turistico “*Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale*”.

A seguito di tale comunicazione, la Direzione Valutazione Ambientale - Divisione II Sezione VAS del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a fronte di verifica fatta con il MiBAC e con la Commissione Tecnica VIA-VAS, ha identificato in via definitiva i Soggetti Competenti in Materia Ambientale.

Con nota del 22 dicembre 2011 e con riferimento a tale procedura, la società M.Y.R. (*Marsala Yachting Resort S.r.l.*), in qualità di soggetto proponente, ha comunicato l’avvio della procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell’art. 6, comma 3-ter, del d. lgs. n. 152/2006 ed ha trasmesso agli enti competenti in materia ambientale, precedentemente condivisi con la DVA, la seguente documentazione: un CD-rom contenente lo Studio Preliminare Ambientale Integrato SAPI, i documenti del nuovo PRP, nonché la relativa dichiarazione di conformità, il file generato dall’algoritmo MD5 e l’elenco degli elaborati.

Con nota prot. DVA-2012-0001183 del 18/01/2012 il MATTM ha fissato il periodo di consultazione preliminare in 90 giorni, a partire dal 9 gennaio 2012, al termine del quale, la MYR ha provveduto con nota del 18/04/2012 ad inviare le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

Nel documento si sono illustrati i possibili impatti rilevanti sull’ambiente e sul patrimonio culturale legati alla realizzazione delle opere e agli aspetti urbanistici di Piano. Per dare significatività al documento le valutazioni ambientali sono state riferite ad una scala territoriale idonea a contemplare anche gli effetti indiretti, cumulativi e sinergici con altri progetti, piani o programmi pertinenti (anche in termini di valutazione delle alternative localizzative).

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale, come di seguito indicato:

- a) WWF in qualità di Ente Gestore della Riserva “*Sciare e zone umide di Mazara e*

Marsala” nota prot. 11/12 del 09.01.2012.

- b) Dipartimento Regionale Protezione Civile - ufficio di Trapani nota prot. 6943 del 02.02.2012.
- c) Provincia Regionale di Trapani nota prot. 13244/R.E. del 09.03.2012.

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri sopra indicati, non comprende osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I. e può essere come di seguito sintetizzato:

- Il WWF tiene a precisare che esso gestisce in convenzione per conto della Regione Siciliana, nella provincia di Trapani la “R.N.O. Saline di Trapani e Paceco”, ricadente nei medesimi comuni e la “R.N.I Lago Preola e Gorgi Tondi” ricadente nel territorio comunale di Mazara del Vallo.
- Il Dipartimento Regionale Protezione Civile lamenta l’assenza del Piano di Protezione Civile del comune di Marsala, ed incita quest’ultimo a dotarsi almeno della pianificazione di emergenza in materia di rischio maremoto.
- La Provincia Regionale di Trapani non formula anch’essa osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I.

Sulla base di quanto detto il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con parere n. 939 del 25 maggio 2012 ha espresso parere favorevole sul S.A.P.I. (cfr. allegato 1) e contestualmente ha definito le indicazioni da seguire nella redazione dello Studio Ambientale Integrato.

In particolare la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ha ritenuto opportuno fornire i seguenti spunti:

In merito agli aspetti metodologici

1. I documenti dello Studio Ambientale Integrato, oltre a quanto riportato nella documentazione presentata, dovranno descrivere e motivare chiaramente le metodologie e gli strumenti adottati per prevedere l’entità degli impatti sull’ambiente in modo da consentire in maniera univoca la verifica dei risultati ottenuti, sia per la parte delle infrastrutture a mare che per la parte a terra.

2. Come previsto dall’art. 26, comma 4, d. lgs. n. 152/2006 così come modificato dal d. lgs. n. 128/2010, devono essere attivate e acquisite tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l’esercizio dell’opera o dell’impianto e utili all’emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, che

in prima istanza sono quelli richiamati già in questa fase preliminare ma non necessariamente da intendersi in modo esaustivo.

3. Lo Studio ambientale integrato deve prendere in considerazione le osservazioni ed i pareri già presentati durante la fase preliminare e che saranno espressi nel corso delle successive fasi di consultazioni.

Quadro di riferimento strategico

4. Il SAI deve individuare e motivare l'estensione dell'area di indagine in cui possono prodursi gli effetti ambientali delle azioni e delle misure del Piano per tutte le componenti ambientali tenendo conto di tutti i potenziali impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Il Rapporto Ambientale dovrà contenere quanto richiesto nell'All. VI alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006. In particolare il SAI dovrà contenere:

- 4.1. la descrizione della procedura integrata;*
- 4.2. gli esiti della consultazione preliminare integrata;*
- 4.3. i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;*
- 4.4. la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";*
- 4.5. gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;*
- 4.6. la coerenza degli obiettivi ambientali;*
- 4.7. l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;*
- 4.8. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;*
- 4.9. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;*
- 4.10. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.*

Quadro di riferimento programmatico

5. Il quadro di riferimento programmatico del SAI dovrà contemplare i seguenti

approfondimenti:

5.1. *strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;*

5.2. *sintesi del Piano Regolatore Portuale del 2003, approvato dalla Regione Siciliana ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, del Piano Regolatore Portuale del 1953, approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953, e della programmazione territoriale esistente;*

5.3. *dovrà prendere in considerazione i dati derivanti da politiche culturali/turistiche che evidenzino l'applicazione di un idoneo approccio di "etica del turismo" e di assonanza con progetti di qualità;*

5.4. *dovrà contenere valutazioni delle pressioni, connesse alle fasi di realizzazione dell'opera, che potranno subire le attività turistiche dell'area durante il periodo estivo (in fase progettuale, nel SAI, potranno essere definite specifiche programmazioni Gantt per evitare sovrapposizioni tra cantiere ed attività turistiche.*

Quadro di riferimento progettuale

6. *Lo Studio ambientale integrato deve contenere:*

6.1. *l'analisi dello stato attuale dei luoghi e attività presenti, breve valutazione degli aspetti socio-economici e ricettività del dispositivo portuale, incluso anche affacci urbani e connessioni viarie;*

6.2. *la descrizione degli aspetti di riqualificazione del waterfront, tenendo conto anche del punto di vista dell'osservatore che viene dal mare, anche in termini di riconoscimento della identità dei luoghi, mediante l'uso di essenze vegetazionali autoctone;*

6.3. *la descrizione delle alternative progettuali e dell'alternativa zero con analisi sugli effetti, nell'ipotesi della mancata realizzazione dell'opera;*

6.4. *la descrizione del progetto e dell'articolazione del PRP;*

6.5. *la descrizione dell'iter progettuale delle opere, con adeguati dettagli progettuali;*

6.6. *l'analisi dei traffici portuali e indotti attesi e lo studio trasportistico; dovrà essere elaborato uno studio trasportistico con l'individuazione dei poli di attrazione e la quantificazione dei vettori di traffico, che comprenda anche le fasi di realizzazione del Piano;*

6.7. *la cantierizzazione, con l'organizzazione delle fasi di realizzazione, la stima delle quantità di materiali da approvvigionare, la movimentazione dei materiali, lo*

smaltimento dei materiali da dragaggio e da demolizione, l'indicazione delle cave di prestito e delle discariche. Nell'ambito della cantierizzazione dovrà essere evidenziata l'organizzazione delle fasi di realizzazione con stime del traffico indotto per ciascuna fase e con stime degli impatti sia marittimi (dragaggi, navi ecc.) sia per il traffico indotto. Si dovrà evidenziare la previsione di un piano per la gestione ottimale del materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e il bilancio generale dei movimenti di materiali, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.). Si dovrà tener conto del piano di riutilizzo dei materiali da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii;

6.8. *gli impatti di cantiere e gli interventi di mitigazione con quantificazione per le singole componenti ambientali per la fase dei lavori più impattante;*

6.9. *il piano di sicurezza in fase di cantiere e di esercizio;*

6.10. *l'analisi costi benefici*

6.11. *gli studi specialistici di settore, come studio meteo marino, studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna, studio della circolazione idrica portuale; studio della navigabilità; studio della dinamica costiera, studio della qualità delle acque portuali, manutenzione dei fondali portuali; relazione geologica*

6.12. *l'analisi swot.*

Quadro di riferimento ambientale:

7. *In linea generale lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi: Nell'ambito della descrizione delle componenti ambientali dovrà contenere la caratterizzazione dello stato di fatto riferendosi a dati recenti che, se non disponibili, dovranno essere acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio; Dovrà contenere gli studi su atmosfera, rumore, ambiente idrico che dovranno essere estesi all'area vasta; Dovrà definire la mappa dei recettori sensibili e veri.*

Sulle singole componenti lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

7.1. *Atmosfera: la misura della qualità dell'aria è effettuata tramite analizzatori*

di inquinanti che funzionano in continuo, posizionati all'interno di cabine, presenti negli agglomerati e nelle zone definiti ai sensi del D. Lgs. 351/99. Nel caso di Marsala si potrà fare riferimento alla stazione più vicina localizzata a Trapani. In particolare si dovrà considerare il superamento dei limiti di

- *biossido di zolfo (SO₂);*
- *biossido di azoto (NO₂);*
- *monossido di carbonio (CO);*
- *particolato (PM₁₀);*
- *benzene (C₆H₆);*
- *ozono (O₃).*

7.2. *Caratterizzazione atmosfera e clima acustico e modelli di previsione:* *lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli devono essere effettuati su aria vasta, ricomprendere la componente vibrazioni. Qualora per le aree in esame non fossero disponibili reti di monitoraggio fisse e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline e dei fonometri dovrà essere concordato con ARPA, sia per l'ante operam che per cantiere ed esercizio). L'analisi delle componenti atmosfera e rumore dovrà comprendere anche la stima quantitativa delle emissioni, il calcolo delle concentrazioni delle ricadute degli inquinanti e delle previsioni dei livelli di emissione acustica presso i recettori, da effettuare attraverso simulazioni con appositi modelli matematici, sulla base dei rilevamenti effettuati in loco, anche utilizzando i dati dei monitoraggi in essere.*

7.3. *Dragaggi, realizzazione delle colmate, movimentazione dei sedimenti:* *Lo Studio Ambientale Integrato deve verificare con modelli specifici la fattibilità e la previsione di assestamento delle colmate. Dovranno essere caratterizzati i terreni, forniti i dettagli progettuali e le fasi di lavorazione, i macchinari utilizzati con le specifiche mitigazioni. Si dovranno riportare i risultati dei campionamenti effettuati per i dragaggi, secondo il protocollo ICRAM-APAT, con indicazione dei valori massimi e minimi rilevati rispetto ai valori limite;*

7.4. *Traffico navale:* *Si dovranno riportare, i dati aggiornati dei traffici navali del porto di Marsala e precisamente:*

- *Distinguere il traffico navale con rotte in entrata e in uscita dall'ambito portuale e fornire i dati della situazione ante operam e delle previsioni di traffico al 2020 per*

tipologia di naviglio;

- *Specificatamente per la nautica da diporto: valutare il parco nautico attuale registrato e i mezzi nautici minori, quali le imbarcazioni non soggette a registrazione;*
- *Per quanto riguarda il porto peschereccio, valutare il parco peschereccio attuale registrato distinto in settori di pesca, altura, piccola pesca, ecc.*

7.5. *Idrodinamica:* *Si dovranno riportare i risultati dei modelli idrodinamici e delle modifiche della linea di costa (riportando anche le modifiche storiche). Gli studi dovranno comprendere le simulazioni per la qualità delle acque (ossigeno disciolto) e verificare il ricambio idrico per le aree interne per le fasi ante e post operam, evidenziando gli eventuali peggioramenti o miglioramenti delle situazioni, indicare le eventuali misure di mitigazione necessarie;*

7.6. *Reti idrografiche:* *Si dovrà riportare il reticolo idrografico superficiale, riportando anche i contenuti del P.A.I.;*

7.7. *Aree natura 2000 e Valutazione di Incidenza:* *Il SAI dovrà contenere lo Studio di Incidenza per le aree “Natura 2000” presenti in area vasta. In tale studio dovranno essere, in particolare per le aree ZPS, evidenziate le possibili interferenze con le specie maggiormente protette. In considerazione dell’elenco, presentato dal proponente, dei SIC, ZPS e IBA, prossimi all’ambito indagato con lo Studio Preliminare Ambientale, dovrà essere fornita la Valutazione di incidenza rispetto ai siti Natura 2000 presenti entro un raggio di 10 km nonché sulle aree stesse della rete ecologica “Natura 2000”. Gli Studi di incidenza dovranno essere prodotti e pubblicati contestualmente allo Studio Ambientale Integrato. Si richiede inoltre di esplicitare eventuali vincoli esistenti ed applicabili alle aree ed agli specchi acquei di intervento;*

7.8. *Ecosistemi marini:* *Lo Studio Ambientale Integrato dovrà produrre carte batimorfologiche e biocenotiche dei fondali interessati dalle opere e di tutta l’area portuale. In base alla diversa movimentazione del traffico navale dovrà fornire una Valutazione dell’impatto sugli ecosistemi marini per ciascuna componente, in tale ambito dovrà essere effettuata con apposita strumentazione, un’accurata documentazione dello stato effettivo e della densità della eventuale Posidonia oceanica, anche in raffronto con eventuali studi effettuati in sito e anche allo scopo di poter considerare le capacità di recupero della prateria a seguito della turbativa provocata*

dalla risospensione del sedimento e fornire le opportune mitigazioni. Dovranno essere effettuati campionamenti ante operam di fito zooplancton, benthos e prodotto ittici. Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale vegetazione, flora e fauna, dovrà essere verificata ed analizzata la presenza di eventuali habitat naturali e prioritari. Dovranno essere in particolare analizzati e valutati gli effetti sulla fauna ittica. Particolare attenzione dovrà essere posta con riguardo alle possibili interferenze, che dovranno essere evidenziate, con la *Posidonia oceanica*, *Cymodocea nodosa* e *Pinna nobilis*. Dovrà essere analizzata e valutata l'incidenza delle correnti marine sul trasporto dei sedimenti durante le attività di cantiere, anche attraverso modelli di simulazione a scala vasta ai fini della valutazione di eventuali effetti sulla prateria di *Posidonia oceanica*. Sarà utile verificare i risultati degli studi sulla biocenosi condotti dal Genio Civile di Trapani nelle aree interne ed esterne del porto di Marsala;

7.9. Suolo e sottosuolo: Nell'ambito dell'analisi della componente suolo e sottosuolo, dovranno essere riportati i risultati delle indagini geognostiche e geotecniche effettuate sull'area a terra e sui fondali marini interessati dal progetto al fine di verificare l'assenza di contaminazioni. Dovranno essere effettuate analisi ai fini della caratterizzazione fisico-chimica e microbiologica dei terreni e dei fondali interessati dai lavori, con intervalli di prelievo di almeno 500 metri oltre ad ogni variazione geolitologica. Dovranno essere definite le alterazioni delle caratteristiche morfologiche, geomorfologiche e idrogeologiche del suolo e le condizioni di pericolosità geomorfologica e idraulica in relazione alle escavazioni previste dal progetto, sia a terra che a mare;

Sono altresì necessarie le analisi riguardanti:

- il contesto storico e paesaggistico;
- l'uso del suolo;
- le infrastrutture viarie;

7.10. Valutazione delle interferenze: Valutazione delle interferenze, delle analisi di rischio, e/o delle analisi sugli impatti cumulativi con eventuali progetti che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale, approvati o in corso di istruttoria di VIA nazionale e/o regionale insistenti nell'area portuale;

7.11. PMA: i Piani di Monitoraggio Ambientali previsti dal SAI dovranno tenere conto di possibili monitoraggi già in corso nell'area, con particolare riferimento a

quelli in essere per la qualità delle acque e per gli ecosistemi marini;

7.12. Rifiuti: *Lo Studio Ambientale Integrato deve contenere un'analisi dei rifiuti prodotti distinti per tipologia durante le varie fasi e per destinazione di conferimento, in accordo con l'eventuale Piano di Gestione Rifiuti Portuale;*

7.13. Mitigazioni e compensazioni: *Le misure di mitigazione degli impatti dovranno essere riferite a tutte le infrastrutture di progetto, sia a mare che a terra, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Si richiede l'approfondimento rispetto agli eventuali interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che dovranno comprendere l'individuazione e descrizione delle misure dirette ad evitare, ridurre e, se possibile compensare gli impatti negativi del piano e dei progetti ed un programma dei lavori e specifiche tecniche relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere introdotte nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'infrastruttura (capitolati d'appalto);*

7.14. Paesaggio: *Le volumetrie degli edifici delle aree del PRP devono essere indicate come ingombro massimo e distacchi, presi dalle norme di attuazione del Piano, e devono essere effettuate simulazioni della fase post operam. Si raccomanda che i punti di vista corrispondano ai punti reali panoramici.*

Nella Conferenza dei Servizi del 10 Aprile 2014, relativa al progetto definitivo del "Marina di Marsala e futuro PRP", è stata approvata, con prescrizioni da parte degli enti competenti, la complessiva configurazione di pianificazione del bacino portuale e la definizione planivolumetrica ed architettonica degli edifici di progetto.

In data 16 Aprile 2014 con nota prot. n. 33072 del 16/04/2012 il Comune di Marsala ha richiesto alla MYR di dare seguito al conseguente adeguamento del complessivo progetto definitivo.

In data 12 Giugno 2014 la MYR ha provveduto alla consegna del progetto definitivo in cui gli aggiornamenti documentali apportati corrispondono pienamente alla configurazione portuale e planivolumetrica, già approvata con seduta della Conferenza dei Servizi del 10.04.2014, ed integrano tutte le indicazioni e prescrizioni espresse dalle amministrazioni competenti.

A seguito di quanto detto è stato redatto il presente Studio Ambientale Integrato (S.A.I.)

(in base a quanto previsto per la VIA dall'Art. 21 comma 2), il quale comprende i contenuti del Rapporto Ambientale della VAS (allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) e dello Studio di Impatto Ambientale della VIA (allegato VII del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.).

Il SAI, come consigliato dalla proposta di coordinamento e l'integrazione delle procedure (*predisposto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - divisione VAS - Giugno 2011*), ha mantenuto l'impostazione solitamente utilizzata per la VIA e la suddivisione, in quadri (quadro programmatico, quadro progettuale, quadro ambientale, definiti dal D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e s.m.i., contenente le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale). Questi tre quadri sono stati integrati da un "quadro strategico", con lo scopo di ampliare la scala di analisi della portata degli effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale (beni culturali e paesaggio) ad una dimensione "strategica"; includendo dunque i contenuti di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativi alla VAS, tenendo conto degli aspetti relativi alle problematiche di area vasta che non sono trattati nei tre quadri previsti dal D.P.C.M. 27/12/1988 e s.m.i e dei risultati del SAPI.

Il modello che si propone prevede la seguente articolazione di contenuti:

- **Quadro strategico (Q.S):** fornisce informazioni sulla coerenza tra le strategie progettuali (obiettivi, motivazioni riferibili ad un livello di disegno pianificatorio) rispetto allo scenario più generale di programmazione/pianificazione (territoriale/di settore); tutti gli elementi qui considerati non dovranno essere analizzati nel Quadro Programmatico.
- **Quadro programmatico (Q.Pr):** fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata (sulla base delle caratteristiche riferibili ad uno stadio di progettazione definitivo) e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale, tenendo conto, come previsto dall'Art. 10 comma 5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., degli esiti di valutazione del Quadro strategico. Si valuteranno inoltre le relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione paesaggistica, i provvedimenti di dichiarazione culturale e paesaggistica.
- **Quadro progettuale (Q.Pg):** Il quadro di riferimento progettuale descrive la soluzione progettuale prescelta, motivandone le ragioni adottate sotto il profilo ambientale ed in base agli esiti degli studi effettuati (anche tenendo conto di quanto indicato nello Studio Ambientale Preliminare Integrato); viene inoltre delineato l'ambito di analisi, inteso come sito e come area vasta (per la cui

definizione si dovrà fare riferimento evidentemente alle ricadute sulle scelte pianificatorie/assetto territoriale). Infine vengono indicate misure, provvedimenti ed interventi, anche non strettamente riferibili al progetto, che il proponente ritiene opportuno adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente e della salvaguardia dei beni culturali, del paesaggio e dei siti UNESCO presenti.

- **Quadro ambientale (Q.A):** Il quadro di riferimento ambientale include:
 - a. l'individuazione dei sistemi ambientali e gli ambiti paesaggistici interessati, sia direttamente che indirettamente, entro cui è da presumere che possano manifestarsi effetti significativi sulla qualità degli stessi, ponendo in evidenza l'eventuale criticità degli equilibri esistenti;
 - b. la definizione delle componenti, dei fattori ambientali, gli ambiti paesaggistici e le relazioni tra essi esistenti, che manifestano un carattere di eventuale criticità, al fine di evidenziare gli approfondimenti di indagine necessari al caso specifico;
 - c. l'individuazione dei beni culturali, dei beni paesaggistici e dei siti Unesco presenti e le soluzioni idonee a garantirne la salvaguardia;
 - d. la documentazione degli usi plurimi delle risorse, la priorità negli usi delle medesime e gli ulteriori usi potenziali coinvolti dalla realizzazione del progetto;
 - e. l'individuazione dei livelli di qualità preesistenti all'intervento per ciascuna componente ambientale e paesaggistico/culturale interessata e gli eventuali fenomeni di degrado in atto;
 - f. la stima qualitativa e quantitativa degli impatti indotti dalle opere progettuali (che rientrano nella tipologia da sottoporre a VIA) sul sistema ambientale, sul paesaggio, sui beni culturali e siti Unesco, nonché le interazioni degli impatti con le diverse componenti/fattori ambientali, anche in relazione ai rapporti esistenti;
 - g. la descrizione della prevedibile evoluzione, a seguito dell'intervento, delle componenti e dei fattori ambientali e paesaggistico/culturale, anche in relazione alla presenza di siti Unesco, delle relative interazioni e del sistema ambientale complessivo anche in relazione alla modifica, sia nel breve che nel lungo periodo, dei livelli di qualità preesistenti;
 - h. la definizione degli strumenti di gestione e di controllo, e delle modalità di intervento da attuare nell'ipotesi di emergenze particolari.

- **Misure previste in merito al monitoraggio:** contestualmente alla stesura del SAI saranno descritte le misure che si intendono predisporre in merito al monitoraggio ai sensi dell'Art. 18 e dell'Art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m., tenendo conto sia dell'aspetto strategico, relativo agli effetti a medio e lungo termine e a scala vasta, sia degli impatti riconducibili alle caratteristiche progettuali, sulla base degli esiti della valutazione del Quadro ambientale.
- **Sintesi non tecnica:** il documento riassume i contenuti del SAI, ed ha finalità divulgative; deve essere dunque utilizzare un linguaggio facilmente comprensibile al pubblico, essere facilmente riproducibile e agevolare la lettura e la comprensione dei contenuti del SAI.

1.2. LA NORMATIVA INERENTE LE PROCEDURE AMBIENTALI

1.2.1. PREMESSA

Lo scopo del presente capitolo è quello di presentare un breve *excursus* sulla normativa europea, nazionale e regionale rilevante ai fini dell'elaborazione dello studio ambientale preliminare.

Affinché sia possibile applicare i principi della sostenibilità ambientale agli strumenti di pianificazione, sono necessari, oltre ad un solido apparato teorico-metodologico di riferimento, anche strumenti normativi forti, in grado cioè, di garantire l'applicazione di metodologie di valutazione della sostenibilità ambientale degli strumenti della pianificazione.

Mentre l'apparato normativo concernente la valutazione dei progetti è da tempo consolidato, sia alla scala europea che a quella nazionale e regionale, e possiede metodologie e tecniche ormai da tempo sperimentate, quello per la valutazione dei piani sta nascendo solo recentemente, anche con repentine modifiche, e non possiede ancora metodologie e tecniche consolidate. Di seguito si riportano quindi le normative di riferimento a partire dalla direttiva europea per arrivare alla attuale normativa regionale di riferimento.

1.2.2. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA.

La procedura di VIA risultante dalle Direttive **85/337/CEE** e **97/11/CE** costituisce ancor oggi l'imprescindibile modello minimo di riferimento per i legislatori dei vari Stati membri ed il parametro per giudicare la conformità delle diverse soluzioni adottate

a livello nazionale rispetto ai principi comunitari dettati in materia.

La Direttiva 85/337/CEE è stata emanata al fine di ravvicinare le legislazioni in materia di VIA vigenti nei vari Stati membri, eliminando così quelle disparità che rischiavano di falsare le condizioni di concorrenza, in violazione del Trattato istitutivo della CEE. Il fondamento giuridico della Direttiva è dunque rappresentato dagli artt. 100 (ora art. 94) e 235 (ora art. 308) del Trattato.

L'ambito di applicazione della Direttiva è individuato dall'art. 1, laddove è detto che la VIA riguarda *“progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante”*, con l'esclusione dei *“progetti destinati a scopi di difesa nazionale”* e di quelli *“adottati nei dettagli mediante un atto legislativo nazionale specifico”*, in quanto in tale ipotesi si è ritenuto che gli obiettivi della VIA, in particolare quello della disponibilità delle informazioni, siano assicurati dalla procedura legislativa.

I criteri in base ai quali determinare il carattere *“importante”* dell'impatto ambientale di un progetto sono individuati dal successivo art. 2 nella natura, nelle dimensioni e nell'ubicazione dell'opera da realizzare.

Lo stesso art. 2, però, per definire i progetti da sottoporre a VIA rinvia espressamente all'art. 4, il quale a sua volta li suddivide in due distinte classi in base al diverso grado di impatto che possono avere sull'ambiente, operando un rinvio agli elenchi contenuti negli allegati alla Direttiva.

Il primo gruppo, il cui elenco è contenuto nell'allegato I, riguarda i progetti il cui impatto è più elevato, e devono obbligatoriamente essere assoggettati a VIA.

Il secondo gruppo, il cui elenco è contenuto nell'allegato II, riguarda i progetti la cui sottoposizione a VIA è rimessa alla discrezionalità degli Stati membri, secondo il principio della sussidiarietà. Nell'effettuare questo cosiddetto screening, che può avvenire o in base al metodo concreto, ossia con un esame caso per caso, o in base al metodo astratto, ossia mediante la fissazione di criteri cui far riferimento, gli Stati membri devono tener conto dei criteri di selezione individuati dall'allegato III nelle caratteristiche dei progetti, nella localizzazione degli stessi e nelle caratteristiche dell'impatto potenziale.

La Direttiva 85/337/CEE contiene inoltre alcune rilevanti definizioni. In particolare, con il termine *“progetto”* si indica sia *“la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere”*, sia gli *“altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo”*, comprendendo non solo interventi che diano luogo alla costruzione di *“opere”*, ma anche semplici *“attività”* come, ad esempio, quelle di rimboscimento e disboscamento o ancora quelle minerarie

(menzionate ai punti 1 e 2 dell'allegato II). Per "committente" si intende "il richiedente dell'autorizzazione relativa ad un progetto privato o la pubblica autorità che prende l'iniziativa a un progetto". La "autorizzazione" va identificata nella "decisione dell'autorità competente o delle autorità competenti, che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto stesso". Infine, le "autorità competenti" sono quelle che gli Stati membri designano per assolvere i compiti derivanti dalla presente Direttiva.

La Direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla Direttiva 97/11/CE, ha dunque predisposto una procedura ad hoc, che si configura come ulteriore sia rispetto ai procedimenti già previsti dai singoli ordinamenti interni a tutela di specifici profili ambientali, sia rispetto ai procedimenti finalizzati all'autorizzazione definitiva del progetto, ma in essi opportunamente integrata.

Di seguito si riportano le norme emesse dalla CEE in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale:

- **Direttiva 85/337/CEE del Consiglio, 27 giugno 1985** concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. Essa introduce la VIA quale procedimento finalizzato alla previsione, valutazione e prevenzione degli effetti di un progetto su una pluralità di fattori biotici (uomo, fauna, flora), abiotici (suolo, acqua, aria, clima, paesaggio) e le rispettive interazioni (ecosistema, beni materiali, patrimonio culturale). La Direttiva include tre allegati: l'allegato I elenca i progetti che devono essere sottoposti alla VIA; l'allegato II elenca i progetti per i quali la necessità di soggezione alla VIA è determinata dagli Stati membri sulla base delle loro caratteristiche; l'allegato III specifica le informazioni relative al progetto e agli effetti del progetto sull'ambiente che devono essere fornite dal committente. Il termine per il recepimento da parte degli Stati membri era fissato al luglio 1988.
- **Convenzione di Espoo del 25 febbraio 1991** inerente la valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero. Essa regola le procedure nel caso che un progetto possa avere un impatto ambientale negativo al di là delle frontiere dello Stato nel cui territorio si intende realizzarlo. E' entrata in vigore nel 1997. Direttiva 96/61/CE inerente la prevenzione e la riduzione integrata dell'inquinamento (IPPC - *Integrated Pollution Prevention Control*) che introduce un approccio integrato nella procedura di autorizzazione all'esercizio di una vasta gamma di impianti industriali. E' presa in considerazione nella Direttiva 97/11/CE che prevede la possibilità di istituire una procedura unica per i nuovi impianti e per le modifiche sostanziali di

impianti esistenti rientranti nel campo di azione delle due Direttive (VIA e IPPC).

- **Direttiva 97/11/CE del Consiglio, 3 marzo 1997.** Modifica alla Direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. Integra le disposizioni della Direttiva del 1985, estendendo le categorie dei progetti degli allegati I e II, ed includendo un ulteriore allegato relativo ai criteri di selezione dei progetti dell'allegato II. Il recepimento da parte degli Stati membri era previsto entro il 14 marzo 1999. (In G.U.C.E. 14 marzo 1997, n. L 073).
- **Direttiva 2001/42/CE del Consiglio, 27 giugno 2001** concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

Il 26 maggio 2003 il Parlamento Europeo ed il Consiglio hanno approvato la **Direttiva 2003/35/CE** che prevede la "*Partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica delle Direttive del consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia*".

1.2.3. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE

A livello nazionale si distinguono due gruppi di disposizioni: un primo complesso che riguarda le opere di competenza statale ed un secondo complesso che riguarda le opere di competenza regionale. La distinzione ricalca, grosso modo, quella tra opere elencate rispettivamente negli allegati I e II alla Direttiva 85/337/CEE (come ora modificata dalla Direttiva 97/11/CE del 3 marzo 1997), che costituisce il fondamento della disciplina statale, da ritenersi, tuttavia, ancora in fase transitoria.

Di seguito si riporta l'elenco dei principali atti normativi emanati in materia a livello nazionale:

- **L. 349/86:** Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale. **Modificata dalla L. 265/99, dalla L. 388/00 e dalla L. 93/01.**
- **D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377:** Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della L. 8 luglio 1986, n. 349.
- **D.P.C.M. 27 dicembre 1988:** Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del

D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377. Modificato dal D.P.R. 2 settembre 1999, n. 348.

- **L. 241/90:** Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi.
- **L. 640/94:** Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, con annessi, fatto a Espoo il 25 febbraio 1991.
- **D.P.R. 12 aprile 1996:** Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della L. 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale.
- **D.P.R. 11 febbraio 1998:** Disposizioni integrative al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla L. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6. Completa il quadro di recepimento della Direttiva 85/337/CEE, estendendo l'elenco delle opere sottoposte a VIA nazionale ad altre opere dell'allegato II della Direttiva non trasferite alla competenza regionale con il D.P.R. 12 aprile 1996.
- **D.lg. 112/98:** Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 59/97. Modificato dal D. Lgs. 7 settembre 2001, n. 343. L'art. 35 assegna la competenza alle Regioni relativamente ai permessi di ricerca e alle concessioni di coltivazione di minerali solidi e delle risorse geotermiche sulla terraferma, a condizione che esse abbiano provveduto o provvedano a disciplinare la procedure a livello regionale. L'art. 71 stabilisce che il trasferimento alle Regioni di altre competenze avvenga entro 8 mesi, a condizione che le regioni abbiano legiferato in materia di VIA in ottemperanza all'atto di indirizzo e coordinamento.
- **D.P.R. 3 luglio 1998:** Termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale.
- **Dirett. D.P.C.M. 4 agosto 1999:** Applicazione della procedura di valutazione di impatto ambientale alle dighe di ritenuta.
- **D.P.C.M. 3 settembre 1999:** Atto di indirizzo e coordinamento che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della L. 22 febbraio 1994, n. 146, *concernente disposizioni in materia di valutazione dell'impatto ambientale.*

- **D.P.R. 2 settembre 1999**, n. 348: Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere.
- **D.P.R. 3 dicembre 1999**, n. 549: Regolamento recante norme di organizzazione delle strutture di livello dirigenziale generale del Ministero dell’Ambiente.
- **L. 340/2000**: Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi. Modifiche alla L. 241/90.
- **L. 93/2001**: *Disposizioni in campo ambientale*.
- **D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190**: Attuazione della L. 21 dicembre 2001, n. 443 , per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse *nazionale*.
- **Circolare 25 novembre 2002 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio**: Integrazione delle circolari 11 agosto 1989, 23 febbraio 1990, n. 1092/VIA/A.O.13.I e 15 febbraio 1996 del Ministero dell’Ambiente, concernente “Pubblicità degli atti riguardanti la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale di cui all’art. 6 della L. 8 luglio 1986, n. 349, modalità dell’annuncio sui quotidiani”.

Tra i dispositivi legislativi introdotti dall’ordinamento italiano si segnala il **D. Lgs n. 190/02 “Attuazione della legge n. 443/01 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”**. In tale decreto il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Il DL n. 315/03, convertito in legge n.5/04, concernente “*Disposizioni in tema di composizione delle Commissioni per la Valutazione di Impatto Ambientale e di procedimenti autorizzatori per le infrastrutture di comunicazione elettronica*”, sostituisce l’articolo 19, comma 2, del D.Lgs n. 190/02. In particolare essa modifica la composizione delle Commissioni VIA e VIA speciale, portando rispettivamente il numero dei membri da quaranta a trentacinque e da venti a diciotto, oltre il presidente; inoltre, integra la composizione delle stesse, ove ricorre un interesse regionale concorrente ovvero sussistano interessi regionali inerenti al governo del territorio, con un componente designato dalle Regioni o dalle Province autonome interessate al fine di consentire la partecipazione degli Enti territoriali coinvolti nel procedimento.

Il D.Lgs. 190/02, e sue successive modifiche, individua la disciplina speciale che regola la progettazione, l’approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera adottata dal CIPE il 21 dicembre 2001.

La procedura prevista da tale decreto si articola in due fasi:

- il progetto preliminare dell'infrastruttura corredato dal SIA viene trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e, ove competenti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per le Attività produttive ed al Ministero per i Beni e le attività culturali, alle regioni o Province autonome competenti per territorio ed agli enti gestori delle interferenze. Le Amministrazioni rimettono le proprie valutazioni al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti entro 90 giorni dalla ricezione del progetto preliminare. Nei successivi 60 giorni il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti formula la propria proposta al CIPE che si pronuncia nei successivi 30 giorni. L'approvazione del CIPE, che non prevede una procedura di Conferenza di Servizi, viene assunta a maggioranza. L'approvazione determina "l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati[...]". La Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale provvede all'istruttoria tecnica sul progetto e, entro 60 giorni dalla presentazione del progetto, rende il proprio parere. Il provvedimento di valutazione di compatibilità ambientale viene quindi trasmesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al Ministero delle Infrastrutture e alle Regioni interessate e viene adottato dal CIPE contestualmente all'approvazione del progetto preliminare;
- il progetto definitivo viene rimesso a ciascuna delle Amministrazioni interessate ed ai gestori di opere interferenti. Detti soggetti, nel termine perentorio di 90 giorni dal ricevimento del progetto possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni o varianti migliorative che non modifichino la localizzazione e le caratteristiche essenziali dell'opera. Tali proposte vengono acquisite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite una Conferenza di Servizi con finalità istruttoria non disciplinata dalla procedura ordinaria, in esito alla quale, nei 90 giorni successivi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti valuta le proposte pervenute e formula la propria proposta al CIPE. L'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, da rendersi entro 30 giorni, ha effetto di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera e sostituisce ogni altra autorizzazione, parere, approvazione comunque denominato rendendo quindi l'opera definitivamente realizzabile.

L'art. 12 dei DPCM 16 dicembre 2003 e DPCM 23 gennaio 2004, istitutivi delle “nuove” Commissioni VIA, titolato “Sistemi innovativi”, pone a carico del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'obbligo di individuare, con proprio decreto, “le linee guida per l'utilizzo di sistemi innovativi di cui sia scientificamente verificata la validità e l'efficacia per l'abbattimento e la mitigazione dell'inquinamento ambientale”. Il Decreto MATT 1 aprile 2004 costituisce, pertanto, un adempimento a tale statuizione.

La legge n. 239/04 di riordino del settore energetico stabilisce che al fine di garantire la sicurezza del sistema energetico, la costruzione e l'esercizio degli elettrodotti sono soggetti a un'autorizzazione unica (180 gg) rilasciata dal MAP di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Il MATTM provvede alla VIA e alla verifica della conformità delle opere al progetto autorizzato. Esito positivo VIA costituisce parte integrante e condizione necessaria per procedimento autorizzativo.

L'istruttoria si conclude una volta acquisita la VIA o acquisito l'esito della verifica di assoggettabilità alla VIA. La VIA per le attività di ricerca e per la concessione di coltivazione degli idrocarburi in terraferma si conclude entro tre mesi per le attività in terraferma e quattro mesi per le attività a mare e costituisce parte integrante e condizione necessaria del procedimento autorizzativo.

Da sottolineare che con legge n. 308/04, il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore, uno o più decreti legislativi di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative nei settori e materie, tra cui al punto f) procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA), per la valutazione ambientale strategica (VAS) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC). I decreti legislativi devono essere informati agli obiettivi di massima economicità e razionalità, anche utilizzando tecniche di raccolta, gestione ed elaborazione elettronica di dati e, se necessario, mediante ricorso ad interventi sostitutivi, sulla base di principi e criteri specifici. In particolare il punto f) prescrive di garantire il pieno recepimento delle Direttive 85/337/CEE e 97/11/CE e della direttiva 2001/42/CE e semplificare le procedure di VIA che dovranno tenere conto del rapporto costi – benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Inoltre con decreto GAB/DEC/007/2005 in data 21 gennaio 2005 è stata istituita la Commissione, prevista dall'art. 1, comma 11, della suddetta legge n. 308/2004, di cui si avvale il MATTM, per la predisposizione dei decreti attuativi, con riferimento anche alle procedure per la VIA, per la VAS e per l'autorizzazione ambientale integrata.

Con il **DM del 7 giugno 2005** vengono definite le “Modalità di consultazione delle organizzazioni sindacali e imprenditoriali e delle associazioni nazionali riconosciute, per la tutela dell'ambiente e per la tutela dei consumatori, ai fini della predisposizione dei decreti legislativi attuativi della L. 15 dicembre 2004, n. 308”

In ultimo si segnala la **Legge Comunitaria 2004 (legge n. 62/05)** di recepimento dell'articolo 5, paragrafo 2, della Direttiva 85/337/CEE in materia di VIA. In particolare, per i progetti sottoposti a VIA è facoltà del Proponente, prima dell'avvio del procedimento di VIA, richiedere alla competente direzione del MATTM un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nel SIA (fase di *scoping*). A tale fine il Proponente presenta una relazione che, sulla base dell'identificazione degli impatti ambientali attesi, definisce il piano di lavoro per la redazione del SIA, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento. Il MATTM, anche nel caso in cui detto parere sia stato reso, può chiedere al Proponente, successivamente all'avvio della procedura di VIA, chiarimenti e integrazioni in merito alla documentazione presentata. L'individuazione dei progetti da sottoporre obbligatoriamente a procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza statale ex art. 6, L. 349/86, è stata effettuata dal D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, attraverso il sistema dell'elencazione tassativa.

Tale elenco, contenuto nell'art. 1, comma 1, riprende quasi integralmente la lista di cui all'allegato I della Direttiva comunitaria, ed è stato integrato e modificato dalla L.220/92, dal D.P.R. 27.04.1992 e dal D.P.R. 11.02.1998.

Il **3 aprile 2006** dopo anni di attesa e tra polemiche di tipo sia politico che tecnico, è entrato in vigore il **Decreto Legislativo 152/2006 "Norme in materia ambientale"** (Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14 aprile 2006) e intraprendeva la riorganizzazione della legislazione italiana in materia ambientale e cercava di superare tutte le dissonanze con le direttive europee pertinenti. Il testo è così suddiviso:

- Parte I - Disposizioni comuni e principi generali
- Parte II - procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC);
- Parte III - difesa del suolo, lotta alla desertificazione, tutela delle acque dall'inquinamento e gestione delle risorse idriche;
- Parte IV - gestione dei rifiuti e bonifiche;
- Parte V- tutela dell'aria e riduzione delle emissioni in atmosfera;

- Parte VI - danno ambientale.

Ma le polemiche non si placano ed interviene subito il cosiddetto "Decreto Milleproroghe" (entrato in vigore, con la legge n. 17 del 26 febbraio 2007 che reca "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 dicembre 2006, n. 300) il quale reca proroga di termini previsti da disposizioni legislative. All'articolo 5, comma 2, proroga al 31 luglio 2007 la parte II del decreto legislativo 152/2006 sulle norme in materia ambientale, riguardante le procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC).

Fin dall'entrata in vigore, le difficoltà interpretative e metodologiche sono state molte per cui si è richiesto l'elaborazione di un nuovo decreto, che avrebbe dovuto portare alla produzione da parte del Governo italiano di una revisione della parte seconda del D.lgs 152/06 in materia di VIA, VAS e IPPC.

Nella consapevolezza della ben più elevata complessità del tema degli strumenti di valutazione ambientale a supporto dei processi decisionali, l'Associazione Analisti Ambientali suggeriva come prioritari i seguenti aspetti:

- *Il recepimento della Direttiva VAS 2001/42/CE deve avvenire in tempi rapidi, essendo ormai abbondantemente scaduti i tempi previsti. A tal fine dovranno essere rispettati i tempi indicati dal governo per il recepimento (gennaio 2007) della direttiva VAS con una norma specifica. Tale norma, rispetto al punto successivo, dovrà in ogni caso considerare anche le modalità raccordo con la VIA ed impostare, per la parte valutativa, il rapporto con le future leggi di governo del territorio.*
- *Il precedente provvedimento di recepimento della direttiva VAS dovrà configurarsi come anticipo di una più generale norma di riordino della governance ambientale nel suo complesso. Dovrà comunque contenere un sistema di principi e raccomandazioni che possano costituire riferimento e guida per lo sviluppo delle norme regionali. Tale norma dovrà considerare le relazioni reciproche (procedurali e tecniche) degli strumenti di valutazione ambientale (VIA, VAS, IPPC, VINCA, studi di fattibilità e di pre-fattibilità ambientale per le opere pubbliche, strumenti volontari) e potrà per la sua complessità richiedere tempi più lunghi di predisposizione che dovranno essere indicati programmaticamente.*

- *La VAS sarà intesa come processo che affianca il piano sin dalle fasi iniziali, e non come una procedura esterna che aggiunge un giudizio di compatibilità ambientale in una fase avanzata del processo.*
- *Per evitare problemi di autoreferenzialità, i requisiti di qualità del piano sotto il profilo ambientale dovranno essere il risultato del concerto, nell'ambito consentito dalle leggi vigenti, tra autorità titolare e soggetti responsabili per gli aspetti ambientali, il cui ruolo dovrà essere efficace e ben precisato. Dovrà in ogni caso essere garantita distinzione e autonomia tra i ruoli del soggetto che sviluppa il piano e del soggetto responsabile del processo di VAS, anche ove ricondotti alla medesima istituzione.*
- *Nel caso si procedesse ad un riordino della VIA in tempi rapidi, il processo complessivo di VIA dovrà essere in grado di orientare il progetto sin dalle sue fasi iniziali. A tal fine anche a livello di progetto preliminare e di relativi strumenti di governo tecnico degli effetti (vedi studi di pre-fattibilità ambientale) dovranno essere previsti strumenti di informazione e la possibilità per i soggetti interessati di esprimere osservazioni sulle possibili opzioni. (per esempio attraverso la fase di scoping opportunamente formalizzata).*
- *Ci dovrà essere chiarezza nei criteri di ripartizione delle procedure fra Stato e Regioni sia in materia di VAS che di VIA. A tal fine dovranno essere evitati sia meccanismi genericamente liberatori di silenzio-assenso, sia meccanismi di silenzio-negazione di fatto generatori di blocchi amministrativi.*
- *Dovrà essere eliminato il castello di rigidità nella definizione del campo di applicazione della VIA, per quanto riguarda i livelli di competenza (nazionale o regionale) e le modalità per le verifiche di screening. Dovrà essere evitato un problema analogo per la VAS. A tal fine dovrà essere effettuato il riordino delle attuali liste di progetti, senza aggiungere ulteriori rigidità, complessità e diversificazioni; si andrà piuttosto ad una semplificazione, ad un ritorno ai contenuti iniziali della Direttiva, a criteri conservativi ma di facile applicazione in caso di dubbio interpretativo.*
- *I tempi dei processi di VAS e delle procedure di VIA dovranno essere congrui. Tenuto conto che negli anni passati, nonostante frequenti accuse generiche, le reali cause di allungamento dei processi decisionali non hanno riguardato la VIA ma sono state altre (procedure per le gare di affidamento, contenziosi), meglio allungare ufficialmente i tempi di una valutazione partecipata che mantenere le premesse per blocchi successivi dei processi stessi.*

- *Dovranno essere garantite in sede di VIA e di VAS le possibilità di una efficace partecipazione da parte dei soggetti interessati . A tal fine si verificherà anche la possibilità, sfruttando le potenzialità del web, di momenti prefissati periodici in cui l'Amministrazione informi sul complesso delle decisioni relative agli interi processi di pianificazione o progettazione in cui sarà coinvolta nei tempi successivi, e raccolga le osservazioni del pubblico interessato sulle possibili opzioni.*
- *Dovranno essere migliorati e resi efficaci gli strumenti tecnici a supporto delle analisi, previsioni e valutazioni ambientali, così come le valutazioni post progettuali. A tal fine si affronterà in modo innovativo l'annoso problema delle linee guida in materia di indicatori, cartografie delle aree sensibili, modelli previsionali, strumenti a supporto delle decisioni; se cogenti (norme tecniche) si creano grandi rigidità nell'approvazione e nell'aggiornamento, se genericamente orientative, le linee guida vengono di fatto disattese. La soluzione dovrà prevedere un sufficiente livello di coerenza, una temporalizzazione (es. 2 anni), la partecipazione indipendente ai processi di revisione da parte di soggetti nel mondo tecnico-scientifico (Università, Associazioni, Enti, ecc.).*

Il **Dlgs 16 gennaio 2008, n. 4, cosiddetto "Correttivo unificato"**, ha introdotto nel *Dlgs 152/2006* diverse novità. Di seguito vengono trattate sole le modifiche in materia di valutazione ambientale.

- ***Principi generali (Parte Prima del Dlgs 152/2006)***

Il *Dlgs 4/2008* introduce nella Prima Parte del *Dlgs 152/2006* alcuni principi fondamentali, ossia:

1. principio sulla "produzione del diritto ambientale", in base al quale le disposizioni generali ex *Dlgs 152/2006* sono "principi fondamentali" e "norme fondamentali di riforma economico-sociale" che - in conformità al Titolo V della Costituzione - limitano la potestà legislativa di Regioni ordinarie ed Enti ad autonomia speciale;
2. principio dello "sviluppo sostenibile", in base al quale la P.a. deve dare priorità alla tutela ambientale;
3. principio di "prevenzione" e principio di "precauzione", in base ai quali occorre in primis evitare di creare rischi per l'ambiente, e solo in subordine cercare di arginare quelli esistenti;

4. principio del "chi inquina paga", che obbliga all'integrale ripristino dello "status quo ante" dell'ambiente;
5. principio di "sussidiarietà", in base al quale lo Stato interviene solo per inefficacia delle azioni poste a livello inferiore;
6. principio del libero "accesso alle informazioni ambientali" senza necessità di un interesse giuridicamente rilevante.

- 2) Via/Vas (Parte Seconda del Dlgs 152/2006)

Il provvedimento prevede la totale riscrittura delle norme sulla Valutazione di impatto ambientale e sulla Valutazione ambientale strategica contenute nel Dlgs 152/2006 al fine di accogliere le censure avanzate dall'Unione europea in merito alla non corretta trasposizione nazionale delle regole comunitarie. Le principali novità previste dal decreto legislativo di riscrittura coincidono con:

1. la riformulazione delle procedure di Via e Vas per garantire loro piena autonomia;
2. l'allargamento del campo di applicazione della procedura Vas;
3. l'inclusione dei "piani e programmi relativi agli interventi di telefonia mobile" nella procedura di valutazione ambientale;
4. l'obbligo di integrare ed aggiornare la valutazione ambientale per le opere strategiche in relazione alle quali il progetto definitivo si discosta notevolmente da quello preliminare;
5. un più netto confine tra le competenze statali e quelle regionali, prevedendo al contempo una uniformazione delle procedure per evitare inutili discrasie tra Stato e Regioni;
6. riduzione a 150 giorni del termine massimo per l'espressione del parere della Commissione Via, ad eccezione delle opere particolarmente complesse per le quali si potrà arrivare a 12 mesi.

Da aprile 2008, sono in vigore ulteriori modifiche apportate alla Parte III dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Tutela delle acque) dal **D.L. 8 aprile 2008, n. 59**. Con la pubblicazione del **D.L. 23 maggio 2008, n. 90**, (Misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile) ai fini del contenimento della spesa pubblica e dell'incremento dell'efficienza procedimentale, il numero dei commissari che compongono la **Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale**, è ridotto da sessanta a cinquanta membri. Inoltre in deroga ad alcune disposizioni del D.Lgs.

152/2006 e s.m.i. per la procedura di VIA relativa all'apertura delle discariche ed all'esercizio degli impianti in Campania, il Sottosegretario di Stato può procedere alla convocazione di una conferenza di servizi che è tenuta a rilasciare il proprio parere entro e non oltre sette giorni dalla convocazione. Il Consiglio dei Ministri si deve esprimere entro i sette giorni successivi in caso di inadempienza o parere negativo.

Le modifiche apportate nel 2008 al testo originario del 2006 danno una risposta a molte delle necessità procedurali e tecniche che erano state evidenziate dalla relazione sull'andamento della VIA in Europa del 2003.

Il **D.Lgs 29 giugno 2010, n. 128** è in vigore dal 26 agosto 2010, ed interviene sulla Parte I (disposizioni generali), nonché sulle Parti II (Via, Vas, Ippc) e V (Aria) del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 .

In sintesi alcune modifiche del testo riguardano:

- Il recepimento della Direttiva 2008/1/Ce del 15 gennaio 2008 sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (IPPC) e conseguente abrogazione del D.Lgs. 18 febbraio 2005 n.59, che riguardano la più accurata definizione all'interno della Parte II, della disciplina dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (Aia);
- la definizione della VIA come PROCEDIMENTO non più come Processo (la VAS è un Processo, l'AIA un Provvedimento);
- l'inserimento della definizione dei termini: sostanze, inquinamento, impianto, impianto esistente, impianto nuovo, emissione, valori limite di emissione, norma di qualità ambientale, modifica sostanziale di un progetto-opera-impianto, migliori tecniche disponibili, verifica di assoggettabilità di un piano o programma, parere motivato, AIA, gestore;
- la VIA riguarda progetti che possono avere impatti significativi e NEGATIVI sull'ambiente e sul patrimonio culturale;
- l'autorità competente in sede statale valuta caso per caso se devono essere sottoposti a VIA i progetti relativi ad opere ed interventi non destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nei Contratti segreti o che esigono particolari misure di sicurezza;
- i progetti sottoposti ad AIA vengono elencati all'interno dell'Allegato VIII e XII;
- all'interno del perimetro delle aree marine e costiere protette per scopi di tutela ambientale, sono vietate le attività di ricerca, di prospezione e di coltivazione di

idrocarburi liquidi e gassosi in mare. Il divieto è stabilito anche nelle zone di mare poste entro 12 miglia marine dal perimetro esterno delle aree marine e costiere protette, oltre che per i soli idrocarburi liquidi nella fascia marina compresa entro 5 miglia lungo l'intero perimetro costiero nazionale. Al di fuori di questi limiti le attività sono autorizzate previa sottoposizione alla procedura di VIA, sentito il parere degli enti locali posti in un raggio di 12 miglia dalle aree marine e costiere interessate dalle attività. V. Art. 6 comma 17;

- la Commissione AIA viene definita all'art. 8 bis;
- il provvedimento di VIA per i progetti elencati nell'allegato XII, per i quali la relativa valutazione spetta allo Stato, fa luogo dell'AIA;
- verifica di assoggettabilità, Art. 20: il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, o nei casi di particolare difficoltà, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti: elencati nell'allegato II e IV; inerenti le modifiche o estensioni dei progetti dell'allegato II. L'autorità competente sulla base dell'allegato V e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente. Entro la scadenza del termine l'autorità competente deve comunque esprimersi e può, per una sola volta, richiedere integrazioni documentali o chiarimenti al proponente;
- definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale, Art. 21: la documentazione deve essere presentata dal proponente in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà, anche su supporto cartaceo;
- studio di impatto ambientale, Art. 22, la documentazione è depositata su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà, anche su supporto cartaceo;
- art. 23 comma 4: Entro 30 giorni l'autorità competente verifica la completezza della documentazione e l'avvenuto pagamento del contributo. Qualora l'istanza risulti incompleta, l'autorità competente richiede al proponente la documentazione integrativa da presentare entro un termine non superiore a 30 giorni. È fatta salva la facoltà per il proponente di richiedere una proroga del termine per la presentazione della documentazione integrativa;
- art. 23 comma 9: Entro 30 giorni successivi alla scadenza del termine, il proponente può chiedere di modificare gli elaborati, anche a seguito di osservazioni o di rilievi emersi nel corso dell'inchiesta pubblica o del contraddittorio. Se accoglie l'istanza, l'autorità competente fissa per

l'acquisizione degli elaborati un termine non superiore a 45 giorni, prorogabili su istanza del proponente per giustificati motivi, ed emette il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro 90 giorni dalla presentazione degli elaborati modificati;

- art. 23 comma 9-bis. L'autorità competente, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone che il proponente ne depositi copia e dia avviso dell'avvenuto deposito. Entro il termine di 60 giorni dalla pubblicazione del progetto, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi in relazione alle sole modifiche apportate agli elaborati. In questo caso, l'autorità competente esprime il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro 90 giorni dalla scadenza del termine previsto per la presentazione delle osservazioni;
- art. 23 comma 10., l'autorità competente pubblica la documentazione presentata, sul suo sito web, comprese le osservazioni, le controdeduzioni e le modifiche eventualmente apportate al progetto;
- decisione, Art. 26: L'autorità competente conclude con provvedimento espresso e motivato il procedimento di VIA nei 150 giorni successivi alla presentazione dell'istanza (come nel D.Lgs 4/2008);
- monitoraggio, Art. 28, comma 1-bis: qualora dalle attività di monitoraggio risultino impatti negativi ulteriori e diversi, o di entità superiore rispetto a quelli previsti e valutati, l'autorità competente, può modificare il provvedimento di VIA ed apporvi condizioni ulteriori. Qualora dall'esecuzione dei lavori o dall'esercizio dell'attività possano derivare gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, l'autorità competente può ordinare la sospensione dei lavori o delle attività autorizzate, nelle more delle determinazioni correttive da adottare;
- al Titolo III-bis, viene definita l' Autorizzazione Integrata Ambientale.

1.2.4. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE.

Ancor prima dell'attuazione della Direttiva CEE ad opera della legislazione nazionale,

alcune Regioni avevano adottato una propria normativa in materia di VIA, sia pure limitatamente a taluni settori.

Successivamente, l'art. 6 della L. 349/86 ha prefigurato, in materia, un rigido impianto centralistico, che lasciava alle Regioni un ruolo meramente consultivo. Tuttavia, permanendo lo stato di attuazione transitoria della Direttiva ed il conseguente confuso quadro legislativo di riferimento, alcune Regioni, specie quelle ad autonomia speciale, hanno adottato una propria disciplina.

In tal modo veniva a crearsi una sovrapposizione di competenze che rese necessaria l'adozione di una legge organica, diretta a definire e precisare i poteri regionali in materia, evitando duplicazioni di procedure e frantumazione degli interventi. In tale quadro si colloca l'emanazione della L. 22 febbraio 1994, n. 146, art. 40, comma 1, e del successivo D.P.R. 12 aprile 1996.

In particolare, con il D.P.R. 12 aprile 1996, "*Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della L. 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale*", sono stati definiti condizioni, criteri e norme tecniche per l'applicazione della procedura di VIA da parte delle Regioni e delle Province autonome. L'obiettivo del D.P.R. era quello di assicurare il sostanziale recepimento della Direttiva 85/337/CEE, consentendo l'applicazione dell'allegato II, e offrendo gli indirizzi fondamentali per l'attività delle Regioni, cui vennero concessi nove mesi per adeguarsi alla nuova normativa.

Successivamente, il predetto D.P.R. è stato integrato e modificato dal D.P.C.M. 3 settembre 1999 e dal D.P.C.M. del 1 settembre 2000. Tali aggiornamenti sono stati resi necessari a seguito dell'emanazione del D.Lgs. 112/98 recante "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 59/97", la cui applicazione ha comportato un parziale mutamento nel riparto delle competenze.

Il quadro normativo denota una continua evoluzione, anche in considerazione del fatto che le modifiche alla Direttiva 85/337/CEE in materia di VIA, nel frattempo introdotte dalla Direttiva 97/11/CE, hanno comportato un notevole incremento dell'attività legislativa in materia da parte delle Regioni e delle Province Autonome.

Le Regioni hanno provveduto ad emanare propri provvedimenti di attuazione del predetto decreto, ovvero di adeguamento ad esso della normativa previgente. La maggioranza delle Regioni ha recepito il D.P.R. 12 aprile 1996 attraverso atti legislativi ad hoc, mentre altre attraverso deliberazioni di Giunta. In ogni caso, insieme alle leggi

regionali di recepimento, sono state emanate numerose D.G.R. e circolari esplicative al fine di rendere più completa ed esaustiva la corretta applicazione delle norme stesse.

Alcune Regioni hanno, inoltre, recepito anche le successive modificazioni apportate, come sopra accennato, al D.P.R. 12 aprile 1996.

La normativa statale sulla VIA non prende in considerazione le opere ex allegato II della Direttiva 85/337/CEE. Ciò ha indotto la Commissione Europea ad invitare lo Stato italiano ad adottare le misure necessarie per applicare la procedura VIA anche ai progetti di cui al predetto allegato II. A tale incombenza ha provveduto l'atto di indirizzo e coordinamento, contenuto nel D.P.R. 12 aprile 1996. Le categorie di progetti da sottoporre a VIA regionale, sostanzialmente coincidenti con le tipologie di opere di cui all'allegato II della Direttiva comunitaria, sono presi dunque in considerazione dall'atto di indirizzo e coordinamento, che li suddivide in due distinti elenchi (allegati A e B del D.P.R. 12 aprile 1996), a seconda della loro diversa potenzialità inquinante e della diversa incidenza sulla conformazione del territorio.

I predetti allegati A e B sono stati oggetto di modifica ed integrazione da parte di un successivo atto di indirizzo e coordinamento, emanato con il D.P.C.M. 3 settembre 1999, che ha introdotto nuove tipologie progettuali da sottoporre a VIA regionale.

La procedura di VIA regionale è obbligatoria per i progetti di cui all'allegato A:

- Recupero di suoli dal mare per una superficie che superi i 200 ha.
- Utilizzo non energetico di acque superficiali nei casi in cui la derivazione superi i 1.000 litri al minuto secondo e di acque sotterranee ivi comprese acque minerali e termali, nei casi in cui la derivazione superi i 100 litri al minuto secondo.
- Fabbricazione di pasta di carta a partire dal legno o da altre materie fibrose con una capacità di produzione superiore a 100 tonnellate al giorno.
- Trattamento di prodotti intermedi e fabbricazione di prodotti chimici, per una capacità superiore alle 35.000 t/anno di materie prime lavorate.
- Produzione di pesticidi, prodotti farmaceutici, pitture e vernici, elastomeri e perossidi, per insediamenti produttivi di capacità superiore alle 35.000 t/anno di materie prime lavorate.
- Stoccaggio di prodotti chimici pericolosi, ai sensi della legge 29 maggio 1974, n. 256, e successive modificazioni, con capacità complessiva superiore a 40.000 tonnellate.
- Impianti per la concia del cuoio e del pellame qualora la capacità superi le 12 tonnellate di prodotto finito al giorno.

- Porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri.
- Impianti di incenerimento e di trattamento di rifiuti con capacità superiori a 100 t/giorno.
- Stazioni di trasferimento di rifiuti con capacità superiore a 200 t/giorno.
- Discariche di rifiuti urbani ed assimilabili con una capacità superiore a 100.000 mc.
- Discariche di rifiuti speciali, ad esclusione delle discariche per inerti con capacità sino a 100.000 mc.
- Centri di stoccaggio provvisorio dei rifiuti speciali con potenzialità superiore a 150.000 mc.
- Impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 100.000 abitanti equivalenti. Cave e torbiere con più di 500.000 m³/a di materiale estratto o di un'area interessata superiore a 20 ha.
- Dighe ed altri impianti destinati a trattenere, regolare o accumulare le acque in modo durevole, ai fini non energetici, di altezza superiore a 10 m e/o di capacità superiore a 100.000 mc.

La procedura di VIA regionale è, invece, soltanto eventuale per i progetti dell'allegato B, ossia qualora l'intervento ricada all'interno di aree naturali protette (così come definite dalla L. 394/91 "Legge quadro sulle aree protette"), ovvero, pur non ricadendo in un'area protetta, presenti caratteristiche tali da richiedere, sulla base dei criteri indicati dall'allegato D, comunque, lo svolgimento della procedura di VIA.

Alle Regioni è, poi, attribuita la facoltà di disporre un incremento o un decremento (nella misura massima del 30%) delle soglie di cui all'allegato B per determinate tipologie di progetti e/o di aree, mentre restano esclusi dalla procedura di VIA gli interventi disposti in via d'urgenza per salvaguardare l'incolumità delle persone da un pericolo imminente o in seguito a calamità per le quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza.

In riferimento al D.P.R.3 si riporta nel seguito un elenco delle opere di difesa del suolo inserite negli allegati A e B del D.M. 16 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni, per le quali sono obbligatorie le procedure di VIA, seppur con alcune limitazioni (vedi allegato B).

Sono state considerate come opere di difesa del suolo tutte quelle opere i cui effetti rientrano tra gli obiettivi generali espressi dalla L. 183/89 (ad es. gli impianti di depurazione, i collettori fognari, ecc.)

Opere comprese nell'allegato A (*progetti assoggettati alla procedura di valutazione d'impatto ambientale*):

- sistemazione delle coste quando sia prevista la realizzazione di porti di determinate caratteristiche (porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri);
- impianti di depurazione con determinate caratteristiche (impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 100.000 abitanti equivalenti).

Opere comprese nell'allegato B (*progetti assoggettati alla procedura di valutazione d'impatto ambientale se ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla L. 6 dicembre 1991, n. 394, altrimenti sottoposti a verifica da parte delle autorità competenti se le caratteristiche del progetto richiedono lo svolgimento della procedura di valutazione d'impatto ambientale*):

- interventi di protezione dei versanti da fenomeni di erosione quando sia prevista la forestazione di superfici superiori a 20 ha;
- realizzazione di strade extraurbane nell'ambito di sistemazione di aree in frana o di aree di pertinenza fluviale;
- realizzazione di opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare;
- opere di regolazione del corso dei fiumi e dei torrenti, canalizzazione e interventi di bonifica ed altri simili destinati ad incidere sul regime delle acque, compresi quelli di estrazione di materiali litoidi dal demanio fluviale e lacuale;
- interventi di sistemazione delle coste che prevedano la realizzazione di porti turistici con paramenti inferiori di quelli nella lettera h dell'allegato A;
- impianti di depurazione con determinate caratteristiche (impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 10.000 abitanti equivalenti).

Per maggiore completezza si riporta uno specchietto riepilogativo delle leggi in vigore nella Regione Sicilia.

Normativa	Rubrica	Articolo e/o argomento di riferimento
Circ. Ass. 9 settembre 1989, n. 58604	Legge n. 64/86 . Formulazione del IV Piano annuale di attuazione - Coordinamento e programmazione degli interventi di competenza dell'Assessorato del territorio e dell'ambiente.	Per quanto attiene alla VIA, si richiama l'art. 6 della LN n. 349/86 ed anche il DPCM n. 377/88 e DPCM n. 27 dicembre 1988.
Circ. Ass. 25 febbraio 1993, n. 14380	Nulla osta in materia di impatto ambientale delle opere pubbliche previsto all'art. 30 della LR n. 10/93.	I. Premessa. II. Ambito di operatività. III. Contenuti dello studio di impatto ambientale. IV. Opere ed interventi da sottoporre a nulla osta ex art. 30 LR n. 10/93 e contenuti dello studio di impatto ambientale.
LR 3 ottobre 1995, n. 71	Disposizioni urgenti in materia di territorio e ambiente.	Art. 6, c. 1 e 3. Autorizzazioni ad attività a ridotto inquinamento atmosferico ed a ridotto impatto ambientale. 1. Le autorizzazioni di carattere ambientale attualmente rilasciate dall'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente per impianti ed attività non sottoposti a procedure di VIA secondo le specifiche disposizioni di legge, sono rilasciate dalle Province regionali. 3. Nelle more dell'emanazione della LR in materia di VIA, permangono di competenza del predetto Assessorato le autorizzazioni per attività o per opere incluse negli elenchi 1 e 2 della direttiva comunitaria n. 337/85.

DPRReg. 24 marzo 1997	Individuazione degli impianti e delle attività per i quali il rilascio delle autorizzazioni di carattere ambientale è delegato alle Province regionali.	Allegato 1. Atto ricognitivo delle attività ex art. 6, comma 1, della LR n. 71/95. Allegato 1/a. Autorizzazione ex legge n. 203/88. Elenco delle attività per le quali l'autorizzazione ex legge n. 203/88 può essere delegata alle Province. Allegato 1/b. Elenco delle attività e/o impianti per i quali l'autorizzazione ex DPR n. 915/92 può essere delegata alle Province.
DPRReg. 3 settembre 1997	Modifica del decreto 24 marzo 1997, concernente individuazione degli impianti e delle attività per i quali il rilascio delle autorizzazioni di carattere ambientale è delegato alle Province regionali.	Art. 1. L'allegato 1/b del DPR n. 73/GR.VII/SG del 24 marzo 1997 è soppresso. Art. 2. Modifica art. 2 del DPRReg. 24 marzo 1997 n. 73/GR.VII/SG.
DPRReg. 17 novembre 1998	Integrazione dell'allegato 1/a del decreto presidenziale 24 marzo 1997, concernente l'individuazione degli impianti e delle attività per i quali il rilascio delle autorizzazioni di carattere ambientale è delegato alle Province regionali.	Il Presidente della Regione decreta ai sensi e per gli effetti del quinto comma dell'art. 6 della LR n. 71/95 la modifica dell'allegato 1/a del DPRReg. 24 marzo 1997 n. 73/GR VII/SG.
DPRReg. 20 gennaio 1999, n. 4	Recepimento DPR 12 aprile 1996 - Atto di Indirizzo e Coordinamento.	
DPRReg. 11 maggio 1999, n. 115	Recepimento DPR 12 aprile 1996. Integrazione Delibera n. 4/99.	

DPRReg. 13 ottobre 2000, n. 255	Recepimento DPR 12 aprile 1996. Modifiche ed integrazione Delibera n. 4/99 e 115/99.	
DPRReg. 14 novembre 2000	Emanazione della DGR n. 255/00 relativa a "Recepimento DPR 12 aprile 1996. Modifiche ed integrazione Delibera n. 4/99 e 115/99".	Il Presidente della Regione decreta l'emanazione della Delib.GR n. 255/00, relativa a: "Recepimento DPR 12 aprile 1996 - VIA - Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche ed integrazioni alla Delib.GR n. 4/99 e Delib.GR n. 115/99. (...).
LR 3 maggio 2001, n. 6	Disposizioni programmatiche e finanziarie per l'anno 2001.	Art. 91. Norme sulla VIA. 1. Nell'ambito della Regione siciliana la VIA viene svolta nel rispetto dei principi e delle disposizioni stabilite dal DPR 12 aprile 1996 atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della LN n. 146/94 concernente disposizioni in materia di VIA e dal DPCM. del 3 settembre 1999, nonché dalle disposizioni contenute nel presente art.. 2. L'autorità competente in materia di VIA di competenza regionale è l'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente.
LR 16 aprile 2003, n. 4	Disposizioni programmatiche e finanziarie per l'anno 2003.	Art. 10, c. 1. Spese di istruttoria delle procedure di VIA. Ai fini dell'istruttoria per il rilascio dei pareri di cui l'art. 91 della LR n. 6/01, il committente privato versa in entrata al bilancio regionale una somma pari allo 0,1 per cento dell'importo del progetto di massima presentato.
Decreto Assessoriale 10 settembre 2003	Direttive per l'emissione dei provvedimenti relativi ai progetti per la produzione di energia mediante lo sfruttamento del vento.	L'Assessore per il territorio e l'ambiente delibera: Art. 1. Per quanto in premessa, ai fini dell'emissione dei provvedimenti di cui al DPR 12 aprile 1996 e successive modificazioni ed integrazioni, relativi ai progetti per la realizzazione di impianti industriali per la produzione di energia mediante lo sfruttamento del vento, si applicano le direttive, i criteri e le modalità procedurali stabilite negli allegati A, B, C, facenti parte integrante e sostanziale del presente decreto.

Dec. Ass. 23 marzo 2004	Criteri di selezione dei progetti per l'applicazione delle procedure di impatto ambientale ai fini del rilascio del parere di cui all'art. 10 del DPR. 12 aprile 1996.	L'Assessore per il territorio e l'ambiente delibera: Art. unico. È approvato il seguente atto di indirizzo e coordinamento relativo ai criteri di selezione dei progetti per l'applicazione delle procedure di impatto ambientale ai fini del rilascio del parere di cui all'art. 10 del DPR 12 aprile 1996. La documentazione necessaria per la valutazione ai fini del rilascio del parere, di cui all'art. 10 del DPR 12 aprile 1996, è quella individuata nell'allegato A del presente atto, conforme all'allegato III della direttiva n. 97/11 CE.
-------------------------	--	---

Dec.Ass. 01 giugno 2004, n. 583	Documentazione necessaria per il rilascio dei provvedimenti di compatibilità ambientale di competenza regionale afferenti i progetti dei lavori marittimi e portuali, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni	
Circ. Ass. 15 giugno 2004 n. 39348	Spese di istruttoria per il rilascio dei provvedimenti relativi al giudizio di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 5, DPR 12 aprile 1996, recepito con l'art. 91 della LR n. 6/01 e successive modifiche ed integrazioni.	(...) La somma pari allo 0,1% che i proponenti dovranno versare (...) al fine dell'ottenimento del giudizio di compatibilità ambientale (...), limitatamente alle attività di cava, dovranno essere calcolate in base a: - preventivo di spesa, certificato dal professionista redattore del progetto, da allegare obbligatoriamente alla richiesta del giudizio di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 5 del DPR 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni (...).
Circ. Ass. 5 agosto 2004	LR n. 4/03, art. 10, comma 1. Spese di istruttoria delle procedure di VIA. Modalità di calcolo e versamento delle stesse.	Modalità di calcolo per le spese di istruttoria delle procedure di VIA.
Circ.Ass. 10 febbraio 2005	Circolare esplicativa della procedura di VIA ai sensi dell'art. 5 del DPR 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni, come recepito dall'art. 91 della LR n. 6/01.	Con l'articolo 91 della LR n. 6/01 è stato recepito il DPR 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni che prevede due procedure distinte, ed in particolare: - all'art. 5 la procedura di VIA; - all'art. 10 la procedura di verifica; a cui devono essere assoggettati preliminarmente i progetti rientranti tra le tipologie progettuali elencate negli allegati A e B del medesimo DPR.
Circ.Ass. 7 settembre 2005	Circolare esplicativa della procedura di verifica ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni, come recepito dall'art. 91 della legge regionale 3 maggio 2001, n. 6.	

1.2.5. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA.

La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), introdotta in Europa con la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (***Direttiva 27 giugno 2001, n. 2001/42/CE***), rappresenta un'innovazione sostanziale degli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale.

Già, nel 1973, il Primo Programma di Azione Ambientale fa presente la necessità di ricorrere ad una valutazione ambientale più ampia, estesa ai piani, così da prevenire i danni ambientali a monte, invece che occuparsene solo a valle con la normale valutazione di impatto delle opere.

La ***Direttiva 2001/42/CE*** è stata introdotta con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni

ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

Secondo le indicazioni previste dalla suddetta Direttiva, i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente sono soggetti ad una valutazione ambientale la quale prevede:

- l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni;
- la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale;
- la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.

La Direttiva stabilisce che la valutazione deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione.

La VAS non riguarda un iter autorizzativo, ma concerne un processo decisionale della pubblica amministrazione che, partendo da un determinato quadro normativo, da un certo contesto socio economico, territoriale ed ambientale e confrontandosi con la società, compie scelte e assume decisioni.

La VAS, dal punto di vista documentale, si sostanzia nell'elaborazione del Rapporto Ambientale in cui, in estrema sintesi, devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti rilevanti che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso. Le informazioni da fornire sono riportate nell'Allegato I alla Direttiva.

La definizione della portata e del livello di dettaglio del Rapporto Ambientale deve avvenire attraverso una fase di consultazione, attivata dalle fasi preliminari di determinazione dei contenuti del piano in oggetto (obiettivi generali di piano).

Questa consultazione preliminare coinvolge soggetti con specifiche competenze e responsabilità in materia ambientale e impiega come strumento di supporto il Rapporto Preliminare.

1.2.6. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE.

L'Italia ha proceduto con una certa difficoltà, a causa della quale vi è stata la formale apertura di una procedura di infrazione da parte dell'Unione Europea, al recepimento della Direttiva 2001/42/CE entro i termini dovuti (21 luglio 2004: si doveva quindi considerarla in ogni caso immediatamente applicativa a partire da tale data). A livello

nazionale i riferimenti normativi per la valutazione ambientale strategica sono riconducibili al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “*Norme in materia ambientale*”, che riordina e modifica gran parte della normativa ambientale. Per quanto riguarda la VAS, il D.Lgs. n. 152/2006 recepisce la Direttiva 2001/42/CE e ne detta le disposizioni specifiche nel Titolo II della Parte II.

L’entrata in vigore di tale Parte Seconda del D.Lgs. è stata prorogata con diversi provvedimenti fino al 31 luglio 2007, data dalla quale sono formalmente operative le disposizioni normative ivi contenute; la versione originale del D.Lgs. è stata oggetto di repentine e sostanziali modifiche da parte del legislatore nazionale con il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 “*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*”, entrato in vigore il 13 febbraio 2008.

La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull’ambiente e sul patrimonio culturale. Ai sensi dell’art. 6 comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006, sono sottoposti alla disciplina della VAS tutti i piani e programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, la localizzazione o la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV dello stesso decreto (cioè per i progetti soggetti a VIA);
- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sui SIC e ZPS, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del DPR n. 357/97.

Se tali piani o programmi determinano l’uso di piccole aree a livello locale o per le loro modifiche minori, gli stessi piani possono essere preceduti da una Verifica di Assoggettabilità per valutare se possano avere impatti significativi sull’ambiente tali da necessitare l’attivazione della procedura di valutazione ambientale vera e propria.

A livello procedurale, il legislatore nazionale sembra preferire un approccio più simile a quello già praticato per la VIA, basato su una procedura da svolgersi in tempi certi e che si conclude con l’approvazione, tramite parere motivato, di un Rapporto Ambientale, quale parte integrante del piano o del programma.

Le competenze per l’effettuazione della Procedura di VAS dei piani / programmi fra lo Stato e le Regioni sono stabilite secondo il criterio di riparto definito dalla competenza

per l'approvazione degli stessi.

La flessibilità e l'approccio di cooperazione e collaborazione introdotto dalla disciplina comunitaria è stato interpretato dal legislatore nazionale come un processo dualistico che vede, contrapposte ma collaborative, due autorità, quella procedente e quella competente. L'autorità competente è la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato (la disciplina nazionale propende per l'individuazione di tale autorità in un ente terzo secondo il cd. "principio di terzietà"), mentre l'autorità procedente è la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma. Ai legislatori regionali è quindi lasciato il compito di decidere chi debba rivestire il ruolo dell'autorità competente, oltre che quello (fondamentale) di adeguare il proprio ordinamento alle disposizioni del D.Lgs. n. 4/2008 entro 12 mesi dalla sua entrata in vigore (in caso contrario si applicheranno le medesime norme nazionali oltre che quelle regionali vigenti in quanto compatibili).

Gli elementi innovativi introdotti con la VAS e che influenzano sostanzialmente il modo di pianificare si possono ricondurre ai seguenti:

- il criterio ampio di partecipazione, tutela degli interessi legittimi e trasparenza del processo decisionale, che si attua attraverso il coinvolgimento e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico che in qualche modo risulta interessato dall'iter decisionale. I soggetti competenti in materia ambientale sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi. Questo processo di partecipazione crea i presupposti per il consenso da parte dei soggetti interessati e del pubblico sugli interventi da attuare sul territorio. Si segnalano inoltre le consultazioni transfrontaliere, previste qualora il piano o programma in fase di preparazione possa avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, o qualora un altro Stato lo richieda;
- l'individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative del piano/programma con lo scopo, tra l'altro, di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle misure da intraprendere;
- la valutazione delle alternative si avvale della costruzione degli scenari previsionali di intervento riguardanti l'evoluzione dello stato dell'ambiente conseguente l'attuazione delle diverse alternative e del confronto con lo

scenario di riferimento (evoluzione probabile senza l'attuazione del piano). Il monitoraggio che assicura il controllo sugli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani, programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti derivanti dall'attuazione del piano o programma e adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (D. Lgs 152/2006 e s.m.i.).

1.2.7. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE.

Nel periodo intercorso tra l'entrata in vigore della Direttiva e la sua trasposizione a livello nazionale, alcune regioni hanno emanato disposizioni normative concernenti l'esercizio della VAS talvolta con norme dedicate al recepimento della direttiva comunitaria, in altri casi nell'ambito di norme sulla pianificazione territoriale o sulla VIA.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto devono adeguare il proprio ordinamento a tale disposizione.

Secondo quanto stabilito nel decreto le Regioni e le Province Autonome con le proprie leggi:

- individuano l'Autorità competente tra le pubbliche amministrazioni con compiti di tutela, protezione e valorizzazione ambientale;
- disciplinano le proprie competenze e quelle degli altri enti locali; i criteri per individuare gli enti locali territoriali interessati ed i soggetti competenti in materia ambientale; eventuali ulteriori modalità, rispetto a quelle indicate nel decreto, per l'individuazione di piani e programmi da sottoporre a VAS; le modalità di partecipazione al processo di VAS, delle regioni e province autonome confinanti.

Di seguito si riporta un quadro riassuntivo della situazione dei dispositivi legislativi della Regione Sicilia:

Normativa	Rubrica	Articolo e/o argomento di riferimento
SICILIA		
Dec. Ass. dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente 7/07/2004, n. 748. Pubblicato sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 16 luglio 2004, n. 30. Emanato dall'Assessore regionale per il territorio e l'ambiente.	Disposizioni relative alla valutazione ambientale strategica su strumenti di programmazione e di pianificazione inerenti le materie indicate nell'art. 3, paragrafo 2a), della direttiva 42/2001/CE.	Art. 1. <i>Ambito di applicazione</i> Art. 2. <i>Rapporto Ambientale</i> Art. 3. <i>Informazione e consultazioni</i> Art. 4. <i>Istruttoria</i> Art. 5. <i>Giudizio sulla compatibilità ambientale del piano o programma</i> Art. 6. <i>Richiamo alle disposizioni della direttiva 2001/42/CE</i> Art. 7. <i>Pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana</i>
Dec. Ass. 24/01/2005. Pubblicato sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 18 febbraio 2005, n. 7. Emanato dall'Assessore regionale per il territorio e l'ambiente.	Modifica del Dec. Ass. 7 luglio 2004, n. 748, concernente disposizioni relative alla valutazione ambientale strategica su strumenti di programmazione e di pianificazione inerenti le materie indicate nell'art. 3, paragrafo 2a), della direttiva 42/2001/CE.	Art. 1. <i>Ambito di applicazione.</i> Modifica l'art. 1 del Dec. Ass. 7/07/2004, n. 748. Art. 2. <i>Pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana.</i>
Avviso relativo all'applicazione del D.Lgs n. 152/2006. Pubblicato sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 30 novembre 2007, n. 56. Emanato dall'Assessorato del territorio e dell'ambiente.	Avviso relativo all'applicazione del decreto legislativo n. 152/2006.	Si segnala a tutti gli interessati che con l'entrata in vigore, in data 31 luglio 2007, della parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 e successive modifiche ed integrazioni "Norme in materia ambientale", il decreto legislativo trova piena applicazione anche per la parte relativa alle procedure ambientali di valutazione ambientale strategica (VAS), valutazione d'impatto ambientale (VIA) e di autorizzazione ambientale integrata (IPPC); contestualmente, con l'art. 48, comma c), viene abrogato il D.P.R. 12 aprile 1996, che ha finora costituito la normativa di riferimento per la valutazione d'impatto ambientale in ambito regionale. Questa Amministrazione comunica, pertanto, che le richieste di avvio delle procedure di valutazione ambientale strategica (VAS) e di valutazione d'impatto ambientale (VIA) dovranno essere presentate secondo quanto disposto nella parte seconda dal predetto decreto legislativo n. 152/2006. Il decreto dell'Assessore per il territorio e l'ambiente n. 320 del 23 marzo 2004 non trova più applicazione; per i criteri in esso specificati si dovrà fare riferimento all'allegato IV alla parte seconda del decreto legislativo n. 152/2006. Rimane in vigore l'art. 10 della legge regionale n. 4/2003. Il presente avviso verrà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana.
L.R. 16/12/2008, n. 19. Pubblicata nel B.U. Sicilia 24 dicembre 2008, n. 59.	Norme per la riorganizzazione dei dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione.	Art. 7 - <i>Attribuzioni degli Assessorati regionali</i> 1. L'articolo 8 della legge regionale 29 dicembre 1962, n. 28 e successive modifiche ed integrazioni, è sostituito dal seguente: "Art. 8. - <i>Attribuzione degli Assessorati regionali</i> - 1. Agli Assessorati regionali sono attribuite le materie per ciascuno appresso indicate:
		[...] m) Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente: urbanistica e pianificazione. Tutela e vigilanza ambientale. Valutazione ambientale strategica e valutazione impatto ambientale. Demanio marittimo. Difesa del suolo. Protezione del patrimonio naturale. Tutela dall'inquinamento. Parchi e riserve naturali regionali. Corpo forestale. Vigilanza sugli enti di settore; [...].
L.R. 14/5/2009, n. 6. Pubblicata sulla Gazz. Uff. Reg. Sic. 20 maggio 2009, n. 22.	Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2009.	Art. 59. <i>Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica.</i> 1. Fino all'emanazione della normativa regionale in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), la Giunta regionale con propria deliberazione definisce il modello metodologico procedurale della valutazione di piani e programmi ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4. 2. La deliberazione di cui al comma 1 costituisce specificazione degli indirizzi generali formulati dalla vigente normativa nazionale in materia ed è adottata dalla Giunta regionale entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. 3. Non sono assoggettati all'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica contenute nel decreto legislativo di cui al comma 1 i piani e i programmi e le loro varianti, individuati nell'articolo 6, commi 2, 3 e 3-bis del decreto legislativo medesimo, che: a) siano stati adottati prima del 31 luglio 2007; b) siano stati adottati dopo il 31 luglio 2007 ed entro il 12 febbraio 2008 e sui quali siano state rese, alla data di entrata in vigore della presente legge, le determinazioni propedeutiche all'approvazione da parte della Regione a norma della vigente legislazione in materia. Comma 3 è sostituito dall'art. 13, L.R. 29 dicembre 2009, n. 13, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 18, comma 1, della stessa legge). 4. Relativamente ai piani regolatori generali e alle loro revisioni o varianti generali adottati dopo il 31 luglio 2007 ed entro il 12 febbraio 2008, nonché alle varianti agli strumenti urbanistici comunali, sovracomunali e di settore adottate nel suddetto periodo e sui quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, non siano ancora state rese le determinazioni da parte dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente a norma della vigente legislazione in materia, lo stesso Assessorato effettua la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 del decreto legislativo n. 152/2006, sulla base delle modalità individuate con la deliberazione di cui al medesimo comma 1.
Delib. G.R. 10/06/2009, n. 200.	Modello Metodologico Procedurale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e Programmi nella Regione Sicilia (Art. n. 59, L.R. 14/5/2009, n. 6).	1. <i>Premessa.</i> Il presente documento costituisce modello metodologico procedurale della VAS dei piani/programmi della Regione Siciliana in applicazione della Direttiva 2001/42/CE (...) e del D.Lgs n. 152/2006 così come modificato dal D.Lgs n. 4/2008. Esso tende a disciplinare la VAS quale processo di valutazione per garantire la protezione dell'ambiente ed assicurare la coerenza dei piani e programmi con le condizioni per uno sviluppo sostenibile. La procedura di VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione e approvazione dei piani e dei programmi. I provvedimenti di approvazione dei piani e dei programmi senza la previa VAS, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge (art. n. 11, comma 5, D.Lgs n. 152/06). 1. <i>Definizioni.</i> 1.2. <i>Ambito di applicazione del VAS.</i> 1.3. <i>Autorità competente.</i> 1.4. <i>Soggetti pubblici competenti in materia ambientale.</i> 2. <i>Procedure.</i> 2.1. <i>Fasi del processo di pianificazione e valutazione.</i> 2.2. <i>Verifica di assoggettabilità.</i> 2.3. <i>Consultazione sul rapporto preliminare.</i> 2.4. <i>Rapporto Ambientale.</i> 2.5. <i>Modalità di pubblicazione.</i> 2.6. <i>Conclusioni.</i> 2.7. <i>Valutazione del Rapporto Ambientale.</i> 2.8. <i>Decisione.</i> 2.9. <i>Monitoraggio.</i> 2.10. <i>Rapporti tra Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza.</i>
L.R. 29/12/2009, n. 13. Pubblicata sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 31 dicembre 2009, n. 61.	Interventi finanziari urgenti per l'anno 2009 e disposizioni per l'occupazione. Autorizzazione per l'esercizio provvisorio per l'anno 2010.	Art. 13. <i>Norme in materia di valutazione ambientale strategica.</i> 1. Il comma 3 dell'art. 59 della legge regionale 14 maggio 2009, n. 6, è così sostituito: "3. I piani ed i programmi e le loro varianti individuati all'articolo 6, commi 2, 3 e 3-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, le cui direttive siano state deliberate dal consiglio comunale prima del 31 luglio 2007, non sono assoggettati all'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica contenute nel medesimo decreto legislativo, ma si concludono secondo la normativa regionale previgente in materia urbanistica e di valutazione ambientale".

1.2.8. COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE DELLE PROCEDURE VIA - VAS

La normativa comunitaria prevede l'obbligo di sottoporre un piano o un programma a più tipologie di valutazioni ambientali contemporaneamente, qualora si presentino alcune specifiche condizioni, (Direttiva 2001/42/CE per la VAS, Direttiva 92/43/CEE per la Valutazione di incidenza, Direttiva 85/337/CE, 97/11/CE e 2003/35/CE per la VIA).

Specifiche disposizioni della Direttiva 2001/42/CE richiamano l'adeguatezza delle valutazioni, la necessità di non duplicazione delle informazioni e la semplificazione delle procedure. Il Considerando (19) della Direttiva stabilisce che, *“qualora l'obbligo di effettuare una valutazione dell'impatto ambientale risulti contemporaneamente dalla presente direttiva e da altre normative comunitarie quali la direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, la direttiva 92/43/CEE, o la direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, gli Stati membri, al fine di evitare duplicazioni della valutazione, possono prevedere procedure coordinate o comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente normativa comunitaria”*. L'Art. 11, comma 2, della Direttiva stabilisce inoltre che *“per i piani e i programmi in merito ai quali l'obbligo di effettuare una valutazione dell'impatto ambientale risulta contemporaneamente dalla presente direttiva e da altre normative comunitarie, gli Stati membri possono prevedere procedure coordinate o comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente normativa comunitaria, tra l'altro al fine di evitare duplicazioni della valutazione”*.

In Italia tali considerazioni sono state fatte proprie dal testo di recepimento delle succitate Direttive, il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.: è il caso dell'Art. 10, che detta norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (vale la pena in questo ambito ricordare quanto previsto dal comma 4, che individua come esempio di *“integrazione procedurale”* il fatto che la verifica di assoggettabilità a VIA può essere condotta nell'ambito della VAS). Inoltre si può tener presente anche l'Art. 11, che, al comma 4, ricorda che la VAS deve essere *“effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni”*. Lo stretto rapporto tra le due procedure è nuovamente ribadito dall'Art. 19, che, al comma 2, sottolinea come nel caso di P/P *“per i quali si è conclusa positivamente la procedura di VAS, il giudizio di VIA negativo ovvero il contrasto di valutazione su elementi già oggetto della VAS è adeguatamente motivato”*.

La problematica della sovrapposizione dei contenuti della VAS e della VIA è stata recentemente sottolineata dalla Commissione Europea, che ne auspica la risoluzione attraverso il coordinamento e l'integrazione delle procedure, nello spirito di semplificazione/integrazione/coordinamento e non duplicazione delle valutazioni. Secondo la Commissione, infatti “sarebbe assurdo se l'applicazione delle due Direttive VIA - VAS implicasse l'obbligo di svolgere due valutazioni essenzialmente simili per la stessa proposta e, al fine di evitare una tale duplicazione, l'articolo 11, paragrafo 2 della Direttiva consente agli Stati membri di prescrivere procedure coordinate o congiunte che soddisfino i criteri della normativa comunitaria applicabile”. La Commissione Europea propone dunque di “introdurre una procedura coordinata che comprenda sia gli aspetti della VIA che della VAS”, tenendo conto però che quella di VIA prevede un maggior dettaglio delle informazioni, in stretta relazione con lo stato di avanzamento dell'iter decisionale e progettuale.

1.3. ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO

Il SAI, come consigliato dalla proposta di coordinamento e l'integrazione delle procedure, ha mantenuto l'impostazione solitamente utilizzata per la VIA e la suddivisione, in quadri (quadro programmatico, quadro progettuale, quadro ambientale, definiti dal D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e s.m.i., contenente le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale). Questi tre quadri sono stati integrati da un “quadro strategico”, con lo scopo di ampliare la scala di analisi della portata degli effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale (beni culturali e paesaggio) ad una dimensione “strategica”; includendo dunque i contenuti di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativi alla VAS, tenendo conto degli aspetti relativi alle problematiche di area vasta che non sono trattati nei tre quadri previsti dal D.P.C.M. 27/12/1988 e s.m.i e dei risultati del SAPI.

L'impostazione in quattro quadri permette, infatti, di raccogliere tutte le informazioni indispensabili ad una corretta valutazione ambientale, contenendo aspetti sia di carattere strategico, sia di carattere strettamente progettuale.

Inoltre il SAI ha tenuto conto delle osservazioni formulate dai Soggetti con Competenze Ambientali in merito alle problematiche di natura strategica (aspetti di Piano e alternative), pervenute in fase di SAPI.

Il presente documento prevede la seguente articolazione di contenuti:

Quadro strategico (Q.S): fornisce informazioni sulla coerenza tra le strategie progettuali (obiettivi, motivazioni riferibili ad un livello di disegno pianificatorio)

rispetto allo scenario più generale di programmazione/pianificazione (territoriale/di settore); tutti gli elementi qui considerati non sono stati analizzati nel Quadro Programmatico:

- a. una premessa che illustri condizioni per l'applicabilità della Procedura integrata VIA - VAS, la descrizione della procedura integrata, gli esiti della consultazione preliminare integrata e le modalità con le quali se ne è tenuto conto nell'impostazione del SAI;
- b. i contenuti e gli obiettivi principali del PRP e l'analisi di coerenza esterna ed interna tra le strategie d'intervento proposte in rapporto con altri piani o programmi e progetti pertinenti;
- c. l'identificazione degli obiettivi ambientali del PRP, e la verifica di coerenza esterna ed interna con gli obiettivi ambientali pertinenti assunti a livello regionale, nazionale e internazionale. Tali obiettivi rappresentano la base per il monitoraggio dell'efficacia ambientale del PRP;
- d. l'individuazione dell'area d'indagine, tenendo conto delle possibili ripercussioni legate alla realizzazione degli obiettivi di Piano (prendendo in esame un ambito più vasto di quello interessato dagli effetti dovuti alle opere progettuali interessate dalla VIA);
- e. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
- f. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione;
- g. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO presenti, derivanti dall'attuazione del Piano e l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione.

Quadro programmatico (Q.Pr): fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale, tenendo conto, come previsto dall'Art. 10 comma 5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., degli esiti di valutazione del Quadro strategico. Si valuteranno inoltre le relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione paesaggistica, i provvedimenti di dichiarazione culturale e paesaggistica.

Quadro progettuale (Q.Pg): il quadro di riferimento progettuale descrive la soluzione progettuale prescelta, motivandone le ragioni adottate sotto il profilo ambientale ed in base agli esiti degli studi effettuati tenendo conto di quanto indicato nello Studio Ambientale Preliminare Integrato; viene inoltre delineato l'ambito di analisi, inteso come sito e come area vasta. Infine sono indicate misure, provvedimenti ed interventi,

anche non strettamente riferibili al progetto, che il proponente ritiene opportuno adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente e della salvaguardia dei beni culturali, del paesaggio e dei siti UNESCO presenti.

Quadro ambientale (Q.A): Il quadro di riferimento ambientale include:

- a. l'individuazione dei sistemi ambientali e gli ambiti paesaggistici interessati, sia direttamente che indirettamente, entro cui è da presumere che possano manifestarsi effetti significativi sulla qualità degli stessi, ponendo in evidenza l'eventuale criticità degli equilibri esistenti;
- b. la definizione delle componenti, dei fattori ambientali, gli ambiti paesaggistici e le relazioni tra essi esistenti, che manifestano un carattere di eventuale criticità, al fine di evidenziare gli approfondimenti di indagine necessari al caso specifico;
- c. l'individuazione dei beni culturali, dei beni paesaggistici e dei siti Unesco presenti e le soluzioni idonee a garantirne la salvaguardia;
- d. la documentazione degli usi plurimi delle risorse, la priorità negli usi delle medesime e gli ulteriori usi potenziali coinvolti dalla realizzazione del progetto;
- e. l'individuazione dei livelli di qualità preesistenti all'intervento per ciascuna componente ambientale e paesaggistico/culturale interessata e gli eventuali fenomeni di degrado in atto;
- f. la stima qualitativa e quantitativa degli impatti indotti dalle opere progettuali sul sistema ambientale, sul paesaggio, sui beni culturali e siti Unesco, nonché le interazioni degli impatti con le diverse componenti/fattori ambientali, anche in relazione ai rapporti esistenti;
- g. la descrizione della prevedibile evoluzione, a seguito dell'intervento, delle componenti e dei fattori ambientali e paesaggistico/culturale, anche in relazione alla presenza di siti Unesco, delle relative interazioni e del sistema ambientale complessivo anche in relazione alla modifica, sia nel breve che nel lungo periodo, dei livelli di qualità preesistenti;
- h. la definizione degli strumenti di gestione e di controllo, e delle modalità di intervento da attuare nell'ipotesi di emergenze particolari.

Misure previste in merito al monitoraggio: contestualmente alla stesura del SAI saranno descritte le misure che si intendono predisporre in merito al monitoraggio ai sensi dell'Art. 18 e dell'Art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m., tenendo conto sia dell'aspetto strategico, relativo agli effetti a medio e lungo termine e a scala vasta, sia degli impatti riconducibili alle caratteristiche progettuali, sulla base degli esiti della valutazione del Quadro ambientale.

Sintesi non tecnica: il documento riassume i contenuti del SAI, ed ha finalità divulgative; in esso è utilizzato un linguaggio facilmente comprensibile al pubblico, facilmente riproducibile e agevola la lettura e la comprensione dei contenuti del SAI.

Poiché il fine che ci si propone è la riconfigurazione ed al potenziamento di un porto che di fatto rappresenta un rifugio per la flotta peschereccia, turistica e per imbarcazioni da diporto e rispetto al quale ci si pone obiettivi di riqualificazione degli spazi e delle funzioni allo scopo di offrire migliori possibilità di sviluppo socio - economico dell'hinterland marsalese creando un'infrastruttura capace di interloquire sia con la parte a mare che con la parte a terra, con il presente studio si tratta quindi non solo di individuare gli impatti del progetto e le misure per mitigarli e compensarli, ma analizzare anche la possibilità di rendere l'inserimento dell'opera funzionale con il contesto urbano che lo ospita, con l'obiettivo di perseguire, a seconda delle caratteristiche e delle valenze dell'ambiente, la ricostruzione delle connessioni ecologiche presenti.

Il lavoro sviluppato in questo studio mira ad individuare come primo momento il processo di interrelazione fra il progetto "infrastrutturale" e il territorio, il paesaggio e l'ambiente destinato ad ospitare l'opera, la migliore delle combinazioni fra le opere di mitigazione degli effetti negativi indotti e gli interventi di riqualificazione paesaggistica, al fine di garantire un inserimento congruente del progetto. Per ottenere questi obiettivi si è proceduto ad un inquadramento dell'opera e dei potenziali effetti ambientali, partendo da una prima descrizione dell'ambiente per l'individuazione delle principali problematiche e degli ambiti di maggior rilievo, proseguendo con l'individuazione di tutte quelle specifiche fasi di approfondimento necessarie per la determinazione di effetti diretti e indiretti, e alla relativa valutazione quantitativa e qualitativa, per giungere infine alla descrizione delle azioni necessarie per garantire un'armonizzazione delle opere con l'ambiente circostante.

Bisogna sottolineare che per "ambiente" è qui inteso un insieme di relazioni tra componenti fisiche, biologiche, e socio-culturali, e quindi un insieme composto dal territorio, inteso come insieme delle strutture di organizzazione spaziale delle attività umane, e dal paesaggio, inteso come insieme di segni percepibili in un determinato ambito geografico. Gli interventi di riqualificazione ambientale, infine, sono stati individuati partendo dalla concezione dell'intervento non come un elemento isolato in sé, ma come parte integrante di un assetto preesistente, a partire dalla rete ecologica esistente.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.1. GENERALITÀ

Il Quadro di Riferimento Programmatico ha il compito di verificare la correttezza programmatica del Progetto sottoposto a SAI, verificando che esso sia congruente con gli atti di programmazione e di pianificazione approvati, adottati o in itinere; fornisce, quindi, gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra le opere previste dal PRP e gli atti di pianificazione e programmazione.

In realtà le finalità sono maggiori e strettamente integrate con una parte del Quadro di Riferimento Progettuale e del Quadro di Riferimento Ambientale, orientate a stabilire la sostenibilità ambientale del Progetto.

Per cui nella presente sezione dello studio vengono sintetizzati i contenuti e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione di interesse, con particolare riferimento a quelli che risultano poter avere maggiori pertinenze con il piano regolatore portuale.

In questa sezione sono descritti tutti gli elementi di programmazione e pianificazione in relazione ai quali si colloca l'opera da realizzare. Tali elementi forniscono un importante parametro di riferimento per la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale; è inoltre escluso che, all'interno dell'espressione del giudizio di compatibilità, si entri nel merito della conformità delle opere a tali strumenti.

In sintesi, si è proceduto all'esame dei principali documenti di carattere nazionale (o sovraregionale), regionale e locale con riferimento ai settori di seguito indicati:

- Trasporti;
- Protezione del paesaggio, aree vincolate e pianificazione territoriale e paesaggistica;
- Pianificazione territoriale a scala locale.

2.2. PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO DETTATE NEL S.A.P.I.

Il quadro di riferimento programmatico del SAI dovrà contemplare i seguenti approfondimenti:

- *strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;*
- *sintesi del Piano Regolatore Portuale del 2003, approvato dalla Regione Siciliana ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, del Piano Regolatore Portuale*

del 1953, approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953, e della programmazione territoriale esistente;

- *dovrà prendere in considerazione i dati derivanti da politiche culturali/turistiche che evidenzino l'applicazione di un idoneo approccio di "etica del turismo" e di assonanza con progetti di qualità;*
- *dovrà contenere valutazioni delle pressioni, connesse alle fasi di realizzazione dell'opera, che potranno subire le attività turistiche dell'area durante il periodo estivo (in fase progettuale, nel SAI, potranno essere definite specifiche programmazioni Gantt per evitare sovrapposizioni tra cantiere ed attività turistiche.*

2.3. OBIETTIVI E MOTIVAZIONI PROGETTUALI

Gli scopi principali del progetto sono quelli di permettere alla città di Marsala di riconquistare il dialogo con il proprio porto e ritornare a sfruttare le opportunità che esso può rappresentare, con le diverse valenze che le nuove realtà socio economiche comportano.

Infatti, nello specifico ambito territoriale di Marsala, il tema del recupero dell'area portuale e della sua riqualificazione è stato oggetto, negli ultimi anni, di una crescente attenzione da parte dell'Amministrazione comunale e, più in generale, di tutte le forze politiche e sociali della città.

Nel progetto vengono proposti dei nuovi assetti tutti interni allo specchio acqueo già protetto. Condizione giustificata da molteplici motivi di seguito esplicitate:

- il primo motivo consiste nella volontà di ripristinare l'antico rapporto tra la città storica e l'approdo a mare, ridisegnando nuovi spazi e nuovi approdi legati ad una marineria da diporto;
- il secondo motivo è strettamente connesso alla necessità di introdurre nuovi fattori di crescita, economica ed occupazionale, del tessuto produttivo della città. Tale necessità è oggi maggiormente sentita a causa della nota condizione di crisi vissuta da molte aziende presenti nel territorio;
- un altro motivo riguarda la possibilità di inserirsi a giusto titolo in un mercato, quello della nautica da diporto, che sta vivendo una fase di grande e sorprendente sviluppo, se non per qualità e quantità degli approdi, certamente per la crescita della produzione di imbarcazioni (l'Italia è il primo paese al mondo, insieme agli Stati Uniti per fatturato e per numero di unità prodotte).

Da questo punto di vista è indubbio che la localizzazione del porto di Marsala, offra molteplici vantaggi territoriali rispetto ad altre realtà dell'Isola.

Vanta, infatti, una posizione privilegiata rispetto all'arcipelago delle Egadi e una posizione baricentrica rispetto a punti di notevolissimo interesse turistico nel Mediterraneo, consacrati quali mete internazionali del turismo nautico.

Pertanto il primo obiettivo che si è cercato di perseguire con il progetto definitivo è stato quello di prevedere la costruzione di alcune opere marittime per la protezione e il miglioramento funzionale dello specchio acqueo.

Inoltre all'interno del Marina sono state individuate, in modo razionale ma organico e coordinato, tre aree funzionalmente omogenee Servizi Urbani, Diporto e Cantieristica e Tecnica.

Venendo a costituire un piano di riferimento in ambito portuale, il progetto/piano in questione comprende uno studio del sistema sia naturale che antropico dell'ambito di riferimento e indagini riguardo gli aspetti: geologico, vegetazionale, antropico – culturale, dei nuclei e centri storici, archeologico, dei beni isolati, della viabilità storica, delle infrastrutture presenti e degli aspetti vincolistici.

2.4. INQUADRAMENTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO

L'inquadramento pianificatorio in cui si inserisce il progetto per il porto turistico di Marina di Marsala ha tenuto conto, come già descritto in maniera esaustiva nel Quadro Strategico e come impone la normativa in merito, degli atti di programmazione e pianificazione di settore e di area.

Tra i piani territoriali e paesistici:

- *“Piano Paesistico Territoriale Regionale”*, approvato con D.A. del 21 maggio 1999, n.6080, riferimento per l'elaborazione dei *“Piani d' Ambito”*, dal momento che ne prospetta indirizzi a carattere generale. I Piani d'Ambito partendo dallo studio del sistema sia naturale che antropico dell'ambito prescelto, di cui stabiliscono i confini, indagano preliminarmente il territorio riguardo i suoi aspetti: geologico, vegetazionale, antropico - culturale come quello etnoantropologico, dei nuclei e centri storici, archeologico, dei beni isolati, della viabilità storica. Il *“Piano Paesistico Territoriale Regionale”* valuta altresì le infrastrutture presenti e gli aspetti vincolistici. Una particolare attenzione naturalmente è parimenti riservata alle componenti del paesaggio percettivo. Tutte queste analisi vanno a costituire la base per la determinazione delle suscettività dell'ambito;

- il “*Piano territoriale provinciale di Trapani*”.

Tra gli strumenti per la salvaguardia dell’ambiente costiero e marino:

- la delibera n.3 del Comitato Istituzionale 2 aprile 2004: “*Adozione misure di salvaguardia delle coste, ai sensi del disposto di cui al comma 6 bis dell’art. 17 della legge 183/89, in attesa dell’adozione del Piano stralcio delle Coste*”;

Tra i programmi regionali settoriali:

- l’Idea Progetto, approvata con delibera CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) del 9 luglio 1998, per il “*Potenziamento delle infrastrutture territoriali per un razionale ed omogeneo sviluppo dei porti turistici da diporto della Regione Siciliana*” che mira alla realizzazione di porti turistici attraverso la ristrutturazione, il completamento o la riqualificazione funzionale delle strutture portuali esistenti privilegiando gli ambiti territoriali che per posizione geografica, valenza turistica e adeguate infrastrutture di trasporto, si presentano particolarmente vocati per il turismo nautico. Nel progetto sono stati individuati 39 porti ed approdi che saranno oggetto degli interventi perché non sono adeguatamente dotati per la nautica da diporto;
- il “*Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana*”, approvato con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 16 novembre 2001, è stato lo strumento che ha consentito il coinvolgimento di tutto il territorio siciliano nel nuovo sviluppo turistico ponendo valide premesse per l’evoluzione del diportismo nautico in Sicilia;
- il “*Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia*”, approvato con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 26 maggio 2006, n.69, attribuisce al sistema siciliano un ruolo baricentrico nello scenario del turismo mediterraneo favorendo l’espletamento di azioni, che tendono al miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della fascia costiera, attraverso una gestione dei porti turistici e dell’applicazione in essi delle nuove e più avanzate tecnologie e della qualità dei vari servizi a supporto dei diportisti;
- il “*Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità*” che è stato sviluppato con un Piano Direttore e Piani Attuativi, tra cui quello del Trasporto Marittimo, adottato dall'Assessore ai Trasporti con Decreto n. 163/Gab del 17-11-2004.

Tra gli strumenti urbanistici:

- il “*Piano Regolatore Portuale*” approvato con D.Dir. A.R.T.A. 428/DRU dell’ 11/04/2003;
- il “*Piano Comprensoriale del Comune di Marsala*”;

- *“pianificazione dello sviluppo della Città di Marsala”*.

2.5. SINTESI DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI

2.5.1. PIANO REGOLATORE PORTUALE – ANNO 2003

Il Piano Regolatore del Porto di Marsala attualmente vigente è quello adottato con delibera del Consiglio Comunale n. 25 del 28/02/2002, approvato con decreto dell'Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente del 11/04/2003, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 22 del 16/05/2003, che ha modificato il precedente strumento di pianificazione portuale che era il Decreto Interministeriale 17/10/1969, n. 2332.

Il P.R.P., redatto dal Prof. Ing. Giuseppe Amedeo Mallandrino dell'Università di Palermo, si prefigge il miglioramento e potenziamento della funzionalità portuale con la modifica e redistribuzione delle destinazioni (cantieristica, pesca, mercantile e passeggeri), nonché – attraverso la realizzazione della scogliera a protezione dei venti di scirocco - contrastare il problema dell'interramento del porto.

Il dispositivo portuale prevede una congrua offerta polifunzionale di servizi e di attività, anche con una forte componente commerciale data dalla previsione di accosti operativi su fondali di - 7,00 m. s.l.m., nonché di imboccatura portuale e bacino di evoluzione adeguati al transito ed ormeggio di navi (traghetti, ro-ro, crociere ecc.) di dimensioni, stazza e pescaggio in linea con l'importanza dello scalo marittimo e con le notevoli potenzialità che può esprimere il territorio marsalese.

In particolare, sono stati previsti una nuova stazione marittima, l'ampliamento del piazzale commerciale e peschereccio (molo di ponente), la ridefinizione della banchina antiriflettente (molo di levante).

2.5.2. PIANO REGOLATORE PORTUALE – ANNO 1953

Il Piano Regolatore Portuale è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Voto n° 1447, reso nell'adunanza del 18 Dicembre 1953.

L'analisi comparativa fra il Piano Regolatore del 1907 e quello del 1953, mostra una sostanziale conformità per ciò che concerne le opere foranee ed un trasferimento delle opere di accosto dalla posizione in corrispondenza al “Nuovo Molo Occidentale” ad una allocazione in aderenza al vecchio “Molo di Ponente”.

La presenza di uno sporgente radicato al “Nuovo Molo Occidentale” avrebbe se realizzato, probabilmente svolto un'azione benefica nei confronti della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto, ma certamente non poteva essere risolutivo pur

obbligando le navi a portarsi in una zona di bassi fondali nella manovra di accesso al porto.

Riguardo a quanto predetto, nel 1964, è stato redatto, dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con quello della Marina Mercantile, il Piano Azzurro che, con lo scopo di adeguare, nell'ambito della programmazione economica nazionale, i porti italiani all'ascesa e alla nuova struttura presentata dai traffici marittimi, prevedeva i seguenti interventi:

- allargamento della calata del Molo di Ponente e costruzione nuova banchina in tirante di acqua di -10 m, in tre tratti per complessivi 730 m, completa di pavimentazione, impianti, illuminazione, etc.;
- costruzione della Banchina piazzale dei Mille – 2° lotto;
- costruzione della strada alla radice del Molo di Ponente, degli scali d'alaggio e degli impianti di illuminazione;
- escavazione del canale di accesso al porto di materiale roccioso – 2° lotto;
- escavazione del bacino interno del porto a servizio delle calate del Molo di Ponente.

La configurazione attualmente offerta dal Porto di Marsala, infatti, mentre sostanzialmente rispecchia con riguardo alla giacitura delle opere foranee le accennate previsioni assunte dal Consiglio Superiore se ne discosta, ed alquanto, per ciò che concerne la geometria interna; in particolare: sia per quanto riguarda la presenza di aree da adibire a piazzali a servizio di opere di banchinamento in fregio alla diga di ponente, le quali, ancorché previste, non hanno mai avuto attuazione; sia con riferimento alla geometria della banchina di riva che, nello strumento programmatico del 1953 era prevista con andamento curvilineo, presumibilmente per destinarla ai natanti minori e che, in vero, è stata realizzata, ancora con andamento curvilineo, ma, a differenza di quanto previsto, non con la convessità, ma, bensì, con la concavità verso il mare; sia con riferimento al mantenimento di una struttura inaccostabile, perché del tipo a gettata, in aderenza alla viabilità che costeggia la parte di levante del porto, come alternativa a quella, viceversa, accostabile prevista nel Piano Regolatore approvato dal Consiglio Superiore; sia per gli aspetti relativi alla geometria dell'imo portuale, oggi dedicato alla nautica da diporto, dove, in alternativa alle previsioni, è stato realizzato un grande piazzale, certamente esuberante, di fatto, rispetto alla necessità in essere, non solo con riguardo alla estensione, ma anche, e principalmente, per ciò che concerne la profondità di imbasamento del relativo muro di sponda, il quale, in atto, non può essere sfruttato

nella sua attitudine potenziale da natanti con pescaggi compatibili ai fondali, per la prossima presenza delle imbarcazioni turistiche.

2.6. ANALISI NEI SINGOLI SETTORI

2.6.1. SETTORE TRASPORTI

PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Il PGTL colma il vuoto di programmazione presente nel settore, dal momento in cui l'ultimo documento pianificatore in materia era risalente al 1991 (aggiornamento del Piano del 1986).

Lo studio del settore dei trasporti nel Mezzogiorno a seguito dei cambiamenti del sistema sociale e produttivo ha portato alla luce gravi carenze di tipo infrastrutturale, gestionale ed organizzativo, oltre ad una modesta qualità del servizio offerto.

Il PGTL si pone come momento di avvio di un nuovo processo di pianificazione dei trasporti in Italia che superi i limiti e le inefficienze di quello esistente e come quadro di riferimento di un insieme di interventi, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile.

Per ottenere un sistema dei trasporti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza stabiliti dall'UE, il PGTL individua un articolato programma di azioni, che possono riassumersi nei seguenti ambiti principali:

- sostenibilità ambientale e sicurezza;
- innovazione tecnologica per i veicoli;
- piano nazionale per la sicurezza stradale;
- liberalizzazione e privatizzazione e nuova regolazione dei trasporti;

sviluppo della logistica.

Il progetto in esame bene s'inserisce nel Piano infatti, per quanto riguarda il Mezzogiorno, esso, nella logica di contribuire a ridurre gli squilibri territoriali, punta su interventi miranti a ridurre la perifericità del Mezzogiorno ed a consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto.

In questa logica, un'azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno viene individuata nella formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, nel potenziamento e nell'adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e nella loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie.

PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA

Nel Piano della Logistica si individuano le azioni che puntano ad attivare una crescita economica aggiuntiva del nostro PIL che nel decennio arriverà almeno allo 0,5% all'anno.

Lo studio rileva che tra i fattori chiave su cui si basa la competizione, vi è "l'affidabilità" della catena logistica di una nazione. Si rileva che gli operatori mondiali sono sempre più preoccupati circa i costi crescenti dovuti ad imprevisti, inefficienze, lentezze del sistema logistico di un Paese, piuttosto che singolarmente sui tempi o sui costi in senso stretto delle operazioni commerciali.

L'indice suggerisce inoltre che le politiche nazionali dovrebbero soprattutto focalizzarsi sull'"inanellemento" delle procedure doganali, gestione dei flussi di confine, infrastrutture, regolamenti sui trasporti terrestri.

Gli indici sono stati calcolati sulla base di diversi indicatori, vale a dire:

- a) l'inefficienza del controllo doganale e degli altri organi di frontiera;
- b) le infrastrutture in termini di qualità dei trasporti e informatica legata alla logistica;
- c) facilità nella gestione delle spedizioni internazionali;
- d) le capacità del sistema logistico intermodale;
- e) le capacità di seguire lo stato di ogni spedizione;
- f) i costi da sostenere per la logistica interna;
- g) la tempestività nel raggiungere le destinazioni.

L'indice rileva infatti che le nazioni "performanti" sono le nazioni che tipicamente hanno attuato un reale approccio sistemico alle loro riforme.

Il posizionamento italiano, al 22° posto, è tra i Paesi europei con vocazione "portuale" ancora molto lontana dall'Olanda e dalla Germania, che associano ai porti una "retroportualità" integrata ed affidabile. In merito ai Porti si può leggere:

I porti insieme ai valichi sono una grande risorse per il nostro Paese.

Essi assolvono, con strutture specializzate, anche contemporaneamente più di una tra le diverse funzioni di seguito elencate:

- *redistribuzione di flussi di merci per le grandi aree di consumo e produttive;*
- *logistica dei prodotti energetici;*
- *collegamenti con le aree insulari e alternativi alla modalità terrestre;*
- *approvvigionamento di grandi impianti industriali "costieri";*
- *turistica (crocieristica).*

La vocazione marittima è parte della storia e della cultura del Paese, e si pone oggi come volano di sicura crescita economica, in grado, al contempo, di evidenziare il ruolo geopolitico di leadership nel bacino mediterraneo e di rispondere al crescente peso della domanda di green economy.

Il bacino Mediterraneo è una infrastruttura naturale a costo zero in cui transita il 19% dell'intero traffico mondiale ed ove si posizionano ben 80 porti di rilevanza internazionale. Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di 525 milioni di persone. Si continua a ripetere che i porti del Nord Africa sono un pericolo, per la rapidità con cui hanno costruito le loro infrastrutture e il costo del lavoro inferiore al nostro. Non v'è dubbio che se dal punto di vista dell'interscambio commerciale costituiscono una opportunità di cooperazione, dall'altro lato per quanto riguarda il mercato del transhipment sono un forte elemento di competizione e minaccia per i porti italiani (europei).

Alcune misure sono indispensabili ed urgenti per provare a vincere la sfida del Mediterraneo. Occorre in primo luogo consolidare i poteri delle Autorità portuali – proprio in quanto enti indipendenti e neutrali – e contemporaneamente sopprimere le barriere di accesso che non siano giustificate da esigenze di protezione della sicurezza e dell'ambiente. Da molti anni le misure amministrative adottate ai sensi delle norme del codice della navigazione non appaiono favorire i traffici.

In secondo luogo occorre definire priorità di intervento per i porti fortemente ancorati ai corridoi europei.

In terzo luogo occorre promuovere la finanza di progetto anche all'interno dei porti, non già in competizione con le autorità portuali, ma in un clima di effettiva collaborazione. *In questo contesto occorre promuovere strumenti finanziari nuovi per realizzare le infrastrutture essenziali in una logica di sussidiarietà infrastrutturale. Una traccia che si sta consolidando nei Paesi europei e specie nei Paesi confinanti.*

Dalla considerazione di queste grandi linee emerge una serie di elementi di validazione dell'iniziativa oggetto dello studio perché nell'attuazione del Piano il contributo dei privati e della finanza di progetto sarà valorizzata.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ

Il Piano costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana, ed a

perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Il Piano non è visto come elencazione dettagliata, esaustiva e immutabile nel tempo degli interventi ritenuti necessari, ma quale insieme di regole, indirizzi ed obiettivi da seguire per individuare, a fronte di un quadro strategico complessivo, le scelte da fare secondo un criterio di dinamicità connesso alle necessità che si vanno presentando nel tempo sulla base della sostenibilità finanziaria anche con il coinvolgimento dei capitali privati nel rispetto della compatibilità con interventi già in atto e degli effetti sull'occupazione e la competitività delle imprese.

Gli obiettivi che occorrerà prioritariamente perseguire per il superamento delle criticità che in atto penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia, coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, vengono qui di seguito sintetizzati:

- *favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma;*
- *favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD;*
- *favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno+bici, bus+bici, metro+bici, ecc);*
- *favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie;*
- *favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;*
- *favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo;*
- *favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale;*
- *favorire una progettualità preparatoria alla realizzazione del collegamento stabile dello stretto di Messina.*

Gli interventi individuati tendono al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, elevandone qualità, efficienza e sicurezza per la crescita del trasporto intermodale, con particolare riferimento al cabotaggio.

La realizzazione del progetto delle Autostrade del Mare in modo coerente con la

“visione di sistema” in cui nel PGTL viene inquadrata l’attività del trasporto marittimo di cabotaggio, significa individuare le condizioni per cui infrastrutture e servizi, fra loro coordinati, possono accrescere l’efficacia e la capacità competitiva, al fine di rendere il trasporto combinato strada-mare una opzione alternativa e/o integrativa delle altre modalità di trasporto.

Le direttrici più significative interessanti la Sicilia sono individuate, nell’ambito del Mare Tirreno, nei collegamenti con la Liguria, la Toscana, il Lazio e la Campania, e sul versante adriatico nel collegamento con Veneto/Emilia Romagna.

Gli interventi, con caratteristiche di priorità, si riferiscono a porti regionali di 2a cat. e classi 2a e 3a, ed ai porti delle isole minori, con particolare riguardo alle infrastrutture a mare, alle infrastrutture retro-portuali riguardanti la realizzazione di piattaforme logistiche, alle infrastrutture in ambito portuale per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti provenienti da navi.

I criteri di selezione degli interventi fanno riferimento:

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

Alla luce degli obiettivi di sviluppo logistico regionale individuati dal Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità e delle previsioni per il porto di Marsala, come riportato nei paragrafi precedenti, è possibile confermare la piena compatibilità tra i due livelli di pianificazione

2.6.2. SETTORE RELATIVO ALLA PROTEZIONE DEL PAESAGGIO, DELLE AREE VINCOLATE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE PAESAGGISTICA E DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO

BENI CULTURALI E VINCOLO PAESAGGISTICO

La legge n. 431/1985 supera la necessità – immanente al sistema della Legge n. 1497/1939 – di individuare singolarmente località determinate applicando criteri generalmente prefissati e passa ad una identificazione per categorie di zone omogenee di territorio non più denominate bellezze naturali ma definite dallo stesso titolo della legge come “zone di particolare interesse ambientale”.

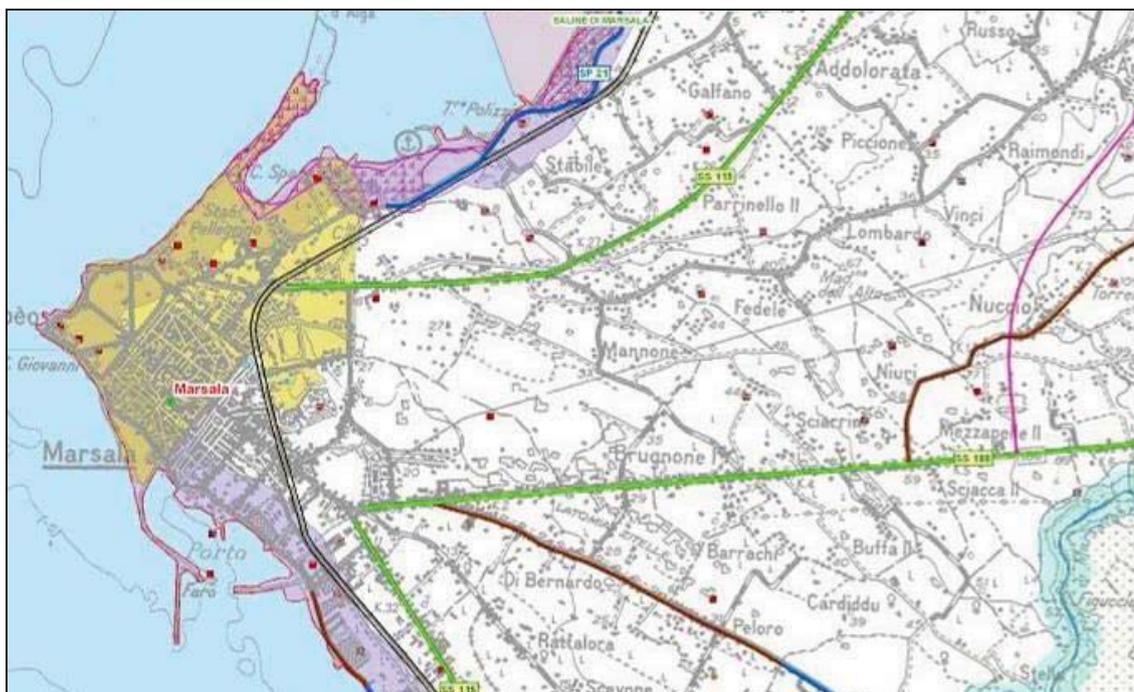
Tali zone che vengono individuate sulla base di 11 categorie generali (o tipologie territoriali), costruite di volta in volta su dati geomorfologici o su dati biofisici o sulle

conformazioni prodotte da attività antropiche, sono quelle corrispondenti alle definizioni date alle lettere da a) a k) del comma 1, art. 146, D.Lgs. 29/10/1999, n. 490 ("Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre, n. 352" e s.m.i.):

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- c) i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- e) i ghiacciai ed i circhi glaciali;
- f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- i) le zone umide incluse nell'elenco di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n.448 (Convenzione di Ramsar);
- j) i vulcani;
- k) le zone di interesse archeologico.

Per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo paesaggistico, si nota che nell'area di intervento sono presenti:

- il vincolo ai sensi dell'art.1, lett.a) della L. 431/85 relativo ai territori costieri per una fascia di 300 m;
- il vincolo ai sensi dell'art.1, lett.m) della L. 431/85 relativo aree di interesse archeologico.



Aree d'interesse archeologico
 Fascia Costiera

Figura 1 – Carta dei vincoli della città di Marsala

Nella Carta dei Vincoli Territoriali, estratta dalle “Linee Guida del Piano Paesistico Regionale” è evidenziato inoltre:

- il vincolo ai sensi della L.R. 78/76 della fascia costiera di 150 m dalla battigia

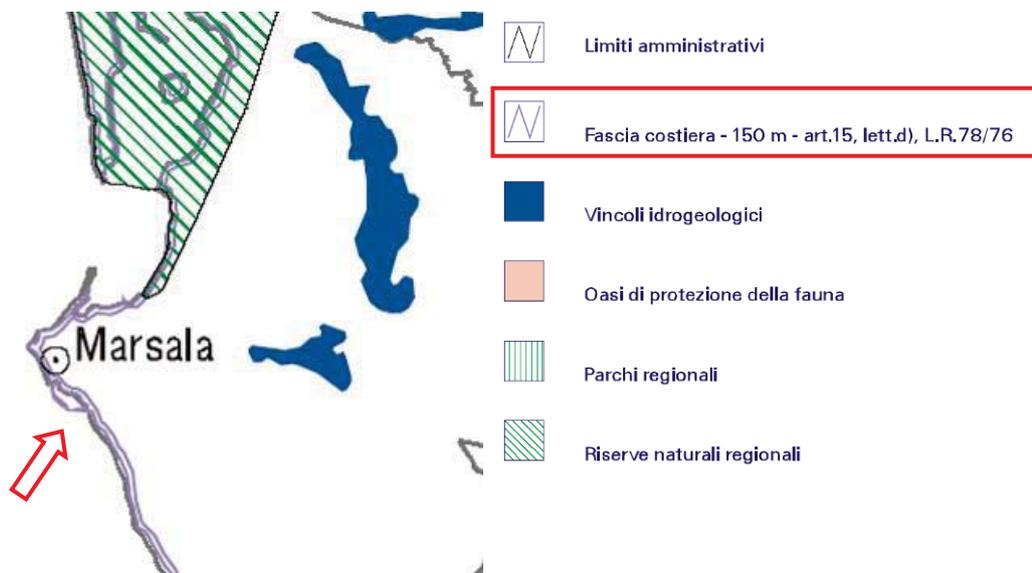


Figura 2 – Carta dei vincoli territoriali

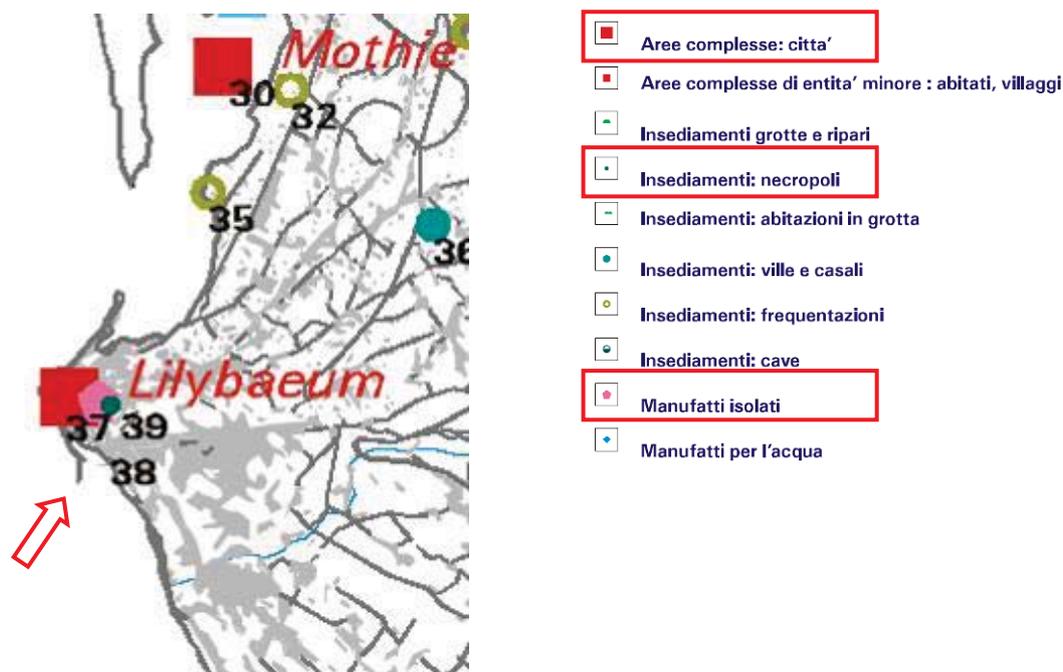


Figura 3 – Carta dei siti archeologici

RETE NATURA 2000

La rete ecologica europea Natura 2000 ha lo scopo di contribuire alla tutela della biodiversità, degli habitat e delle specie. Poiché i fenomeni naturali non conoscono i confini amministrativi è necessario utilizzare un approccio su scala vasta. Per questo gli stati membri dell'Unione Europea hanno individuato una serie di Siti di importanza comunitaria (SIC) e di Zone di Protezione Speciale (ZPS) con relative aree di collegamento, che nel loro insieme costituiscono la cosiddetta Rete Natura 2000. All'interno di queste disposizioni è prevista una Valutazione di Incidenza dei piani da far convergere nelle procedure di VIA. La direttiva 92/43/CEE (cd. Direttiva Habitat) è stata recepita in Italia con il D.P.R. 08/09/1997, n. 357, recante Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” e s.m.i.

Per quanto riguarda la Sicilia, con decreto dell'ARTA del 21/02/2005, recante “Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale ricadenti nel territorio della Regione, individuati ai sensi delle direttive n. 79/409/CEE e n. 92/43/CEE” - (G.U.R.S. n. 42 del 07/10/2005), sono stati individuati i siti da inserire nella rete Natura 2000.

All'interno del territorio del comune di Marsala risulta la presenza delle seguenti aree SIC/ZPS:

- ITA010014 “Sciare di Marsala”

- ITA010021 “Saline di Marsala”
- ITA010026 “Fondali dell’isola dello Stagnone di Marsala”
- ITA010028 “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - area marina e terrestre”.



Figura 4 – Stralcio del SIC/ZPS ITA010021

Il sito non interessa, comunque, nessuna delle zone e aree di particolare riconosciuta rilevanza ambientale. Infatti la più vicina area tutelata è il SIC/ZPS ITA010021 “Saline di Marsala” che si trova a circa 8 km dal porto.

PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE

Con L.R. 30/04/1991, n. 15, la Regione Sicilia ha introdotto un nuovo strumento di pianificazione paesaggistica già previsto dalla Legge n. 431/1985 - (cd. Legge Galasso). In particolare, l’art. 5 ha previsto che: *“Al fine di tutelare le migliori condizioni di tutela del patrimonio paesistico e ambientale l’Assessore dei beni culturali e ambientali e per la pubblica istruzione individua le aree in cui è vietata, fino all’approvazione dei piani paesistici, ogni modificazione dell’assetto del territorio nonché qualsiasi opera edilizia, con esclusione per gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, di consolidamento statico e restata uro conservativo che non alterino lo stato dei luoghi e l’aspetto esteriore degli edifici”*.

Con decreto n. 6080 del 21/02/1999, l’Assessorato Regionale dei Beni Culturali Architettonici ed Ambientali ha approvato le “Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale”, già approvate dal Comitato tecnico-scientifico nella seduta del 30/04/1996, ai sensi dell’art. 24, R.D. n. 1357/1940, quale atto propedeutico al Piano

Paesistico Regionale.

Nell'ambito delle aree già sottoposte a vincoli ai sensi e per gli effetti delle Leggi nazionali n. 1497/1939, n. 1089/1939, n. 431/1985, della Legge Regionale n. 15/1991 e del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs. n. 42/2004), ai sensi dell'art. 10, Legge n. 137/2002, modificato dai D.Lgs. n. 156 e 157 del 24/03/2006, il Piano Territoriale Paesistico Regionale e le relative Linee Guida dettano criteri e modalità di gestione, finalizzati agli obiettivi del Piano ed, in particolare, alla tutela delle specifiche caratteristiche che hanno determinato l'apposizione di vincoli.

Per tali aree il Piano Territoriale Paesistico Regionale precisa:

- a) gli elementi e le componenti caratteristiche del paesaggio, ovvero i beni culturali e le risorse oggetto di tutela;
- b) gli indirizzi, criteri ed orientamenti da osservare per conseguire gli obiettivi generali e specifici del piano;
- c) le disposizioni necessarie per assicurare la conservazione degli elementi oggetto di tutela.

Per l'intero territorio regionale, ivi comprese le parti non sottoposte a vincoli specifici e non ritenute di particolare valore, il Piano Territoriale Paesistico Regionale e le Linee Guida individuano comunque le caratteristiche strutturali del paesaggio regionale articolate – anche a livello sub regionale – nelle sue componenti caratteristiche e nei sistemi di relazione definendo gli indirizzi da seguire per assicurarne il rispetto. Tali indirizzi dovranno essere assunti come riferimento prioritario e fondante per la definizione delle politiche regionali di sviluppo e per la valutazione ed approvazione delle pianificazioni sub regionali a carattere generale e di settore. Per le aree individuate, le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale fissano indirizzi, limiti e rinvii per la pianificazione provinciale e locale a carattere generale, nonché per quella settoriale, per i progetti o per le iniziative di trasformazione sottoposti ad approvazione o comunque a parere o vigilanza regionale. La coerenza con detti indirizzi e l'osservanza di detti limiti costituiscono condizioni necessarie per il successivo rilascio delle prescritte approvazioni, autorizzazioni o nulla osta, sia tramite procedure ordinarie che nell'ambito di procedure speciali - (conferenze di servizi, accordi di programma e simili). Le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale richiedono l'adeguamento della pianificazione provinciale e locale a carattere generale alle sue indicazioni. A seguito del suddetto adeguamento, ferme restando le funzioni rimesse alle Soprintendenze Regionali nelle aree sottoposte a specifiche misure di tutela, verranno recepite negli strumenti urbanistici le analisi, le

valutazioni e le metodologie del Piano Territoriale Paesistico Regionale e delle sue Linee Guida. In questo senso la Linee Guida suddividono il territorio siciliano in 18 Ambiti diversi per caratteristiche biotiche, abiotiche ed antropiche.

L'area ove è sita la città di Marsala è compresa nell'ambito paesaggistico n. 2, denominato "Area della pianura costiera occidentale".

Nelle note descrittive relative a tale ambito si legge:

"Il territorio costiero che dalle pendici occidentali di Monte S. Giuliano si estende fino a comprendere i litorali della Sicilia sud-occidentale, è costituito da una bassa piattaforma calcarea arenacea con debole inclinazione verso la costa bordata dalle caratteristiche saline, da spiagge strette limitate da terrazzi e, sulla costa meridionale, da ampi sistemi dunali. Le placche calcarenitiche delle Isole Egadi e dello Stagnone costituiscono un paesaggio unico compreso in un grande sistema paesaggistico che abbraccia Monte S. Giuliano, la falce di Trapani e l'arcipelago delle Egadi.

Le parti terminali di diversi corsi d'acqua di portata incostante o nulla durante le stagioni asciutte, anche se fortemente alterate da interventi sulle sponde e sulle foci, segnano il paesaggio. Sistema di grande interesse naturalistico-ambientale è la foce del Belice.

Il paesaggio vegetale antropico modellato dall'agricoltura è largamente prevalente ed è caratterizzato dalle colture legnose (vigneto nell'area settentrionale, oliveto nel territorio compreso fra Castelvetro e la costa) dai mosaici colturali di piantagioni legnose in prossimità dei centri abitati. L'agrumeto compare raramente, concentrato soprattutto nei "giardini" ottenuti dalla frantumazione dello strato di roccia superficiale delle "sciare". Le terre rosse ed i terreni più fertili ed intensamente coltivati cedono il posto, nel territorio di Marsala, alle "sciare", costituite da un caratteristico crostone calcarenitico, un tempo interamente coperto da una macchia bassa a palma nana ed oggi progressivamente aggredito da cave a fossa e dalle colture insediate sui substrati più fertili affioranti dopo le successive frantumazioni dello strato roccioso superficiale.

Il paesaggio vegetale naturale in assenza di formazioni forestali è costituito da sparse formazioni di macchia sui substrati più sfavorevoli per l'agricoltura, (macchia a palma nana delle "sciare" di Marsala e di Capo Granitola) dalle formazioni legate alla presenza delle lagune costiere e degli specchi d'acqua naturali di Preola e dei Gorgi Tondi, da quelle insediate sulle formazioni dunali e rocciose costiere. Numerosi biotopi di interesse faunistico e vegetazionale si rinvencono nelle Riserve Naturali Orientate delle Isole dello Stagnone, delle Saline di Trapani e Paceco e della Foce del fiume

Belice e dune limitrofe, nelle zone umide costiere dei Margi Spanò, Nespolilli e di Capo Feto (Mazara del Vallo), alle foci dei fiumi Delia e Modione, quest'ultimo incluso all'interno del Parco Archeologico di Selinunte.

Il rapporto con le civiltà esterne ha condizionato la formazione storica e lo sviluppo delle città costiere, luoghi di religione e di incontro con le culture materiali e politiche nel bacino del Mediterraneo e più segnatamente con quelle dell'Africa nord-occidentale e della penisola iberica.

L'area infatti è stata costante riferimento per popoli e culture diverse: Mozia, Lilibeo, Selinunte, Trapani, Mazara, Castelvetro sono i segni più evidenti di questa storia successivamente integrati dai centri di nuova fondazione di Paceco, Campobello di Mazara, Menfi, legati alla colonizzazione agraria. Questi fattori storici hanno condizionato nel tempo le forme spaziali ed i modelli economico-sociali che hanno originato ambienti urbani e rurali i cui segni persistono negli assetti insediativi attuali. Questo patrimonio culturale ha caratteri di eccezionalità e va salvaguardato. Gli intensi processi di urbanizzazione estesi a tutta la fascia costiera hanno comportato profonde trasformazioni della struttura insediativa anche se condizionati da una situazione generale di marginalità e di arretratezza.

Tutto il sistema urbano tende ad integrarsi e relazionarsi costituendo un'area urbana costiera i cui nodi sono le città di Trapani, Marsala e Mazara che si differenziano per le loro funzioni urbane dai grossi borghi rurali dell'entroterra”.

Risulta comunque avviato l'iter per la formazione del Piano d'Ambito 2 da parte della Soprintendenza ai BB.CC.AA.AA. di Trapani. In particolare nel territorio del Comune di Marsala sono stati individuati i seguenti sottosistemi.

Sottosistema insediativo - centri e nuclei storici

comune	n.	denominazione (1)	classe (2)	localizzazione geografica	comune 1881	circondario 1881	popol. 1881	comune 1936	popol. 1936
Marsala	7	Marsala	A	costa	Marsala	Trapani	19732	Marsala	24650
Marsala	8	Addolorata	E	pianura				Marsala	880
Marsala	9	Bambina	E	pianura				Marsala	396
Marsala	10	Birgi Novo	E	pianura				Marsala	921
Marsala	11	Ciavolo	E	collina				Marsala	808
Marsala	12	Digerbato	E	pianura				Marsala	553
Marsala	13	Paolini	E	collina				Marsala	145
Marsala	14	San Leonardo	E	pianura				Marsala	214
Marsala	15	Santi Filippo e Giacomo	E	pianura				Marsala	307
Marsala	16	Santo Padre della Pirrera	E	pianura				Marsala	428
Marsala	17	Strasatti	E	pianura				Marsala	976
Marsala	18	Terrenove	E	pianura				Marsala	1163

Sottosistema abiotico - geologia, geomorfologia e idrologia

tratti di costa di rilevante interesse geomorfologico ed ambientale	emergenze geomorfologiche	morfotipi	corsi d'acqua
da P.Parrino a loc. Torre Tunna (Marsala-Petrosino)	Piana di Marsala	Spiagge sabbiose e dune costiere di Selinunte-Triscina-Tre Fontane	F. Belice

Sottosistema insediativo - beni isolati

comune	n.	tipo oggetto	qualificazione del tipo	denominazione oggetto	classe (1)	coordinate geografiche U.T.M. (2)	
						X	Y
Marsala	78	abbeveratoio			D5	283332	4191987
Marsala	79	baglio		Alcamisi (dell')	D1	278573	4184519
Marsala	80	baglio		Anastasi	D1	280435	4193658
Marsala	81	baglio		Anselmi	D1	273549	4187093
Marsala	82	baglio		Anni	D1	279403	4189312
Marsala	83	baglio		Barone	D1	280688	4193356
Marsala	84	baglio		Berbaro	D1	277375	4181907
Marsala	85	baglio		Bufalata	D1	282516	4191047
Marsala	86	baglio		Catalano	D1	283964	4191588
Marsala	87	baglio		Chiusanova	D1	281464	4189853
Marsala	88	baglio		Ciavolo	D1	284122	4183079
Marsala	89	baglio		Cipponeri	D1	284169	4192124
Marsala	90	baglio		Colombaio	D1	278039	4187801
Marsala	91	baglio		Cozzogrande	D1	283471	4181573
Marsala	92	baglio		Crvaro	D1	282370	4187637
Marsala	93	baglio		Ferrero	D1	276114	4185878
Marsala	94	baglio		Giacone	D1	276349	4184300
Marsala	95	baglio		Granatello	D1	282695	4195283
Marsala	96	baglio		Grande	D1	283688	4184501
Marsala	97	baglio		Gravano	D1	283088	4188286
Marsala	98	baglio		Infemo	D1	284722	4189441
Marsala	99	baglio		Lipari	D1	280856	4193208
Marsala	100	baglio		Luna	D1	279215	4196368
Marsala	101	baglio		Mandnglie	D1	284165	4191128
Marsala	102	baglio		Manzo	D1	282018	4192930
Marsala	103	baglio		Marchese D'Anna	D1	280102	4186082
Marsala	104	baglio		Marsalese	D1	277930	4186715
Marsala	105	baglio		Nivaloro	D1	279836	4195463
Marsala	106	baglio		Oliva	D1	279083	4187734
Marsala	107	baglio		Oneto	D1	282503	4192421
Marsala	108	baglio		Perino	D1	283868	4189837
Marsala	109	baglio		Perino Spano'	D1	284585	4190311
Marsala	110	baglio		Peronello	D1	285843	4183559
Marsala	111	baglio		Piacentini	D1	279814	4196226
Marsala	112	baglio		Porco Spino	D1	280213	4196968
Marsala	113	baglio		Sala	D1	276813	4182623
Marsala	114	baglio		Sansone	D1	279991	4194303
Marsala	115	baglio		Scacciaiazzo	D1	282215	4183480
Marsala	116	baglio		Scecco D'Oro	D1	283703	4192629
Marsala	117	baglio		Spano'	D1	277293	4191237
Marsala	118	baglio		Villapetrosa	D1	279900	4182930
Marsala	119	baglio		Woodhouse	D1	283586	4192936
Marsala	120	casa		Picchetto	D1	283445	4187702
Marsala	121	casa		Sparta	D1	283726	4187589
Marsala	122	cava	di tufo		D8	277634	4187390
Marsala	123	cava	di tufo		D8	278887	4187047
Marsala	124	cava	di tufo		D8	276248	4186584
Marsala	125	cava	di tufo		D8	278707	4186558
Marsala	126	cava	di tufo		D8	277711	4185378
Marsala	127	cava	di tufo		D8	282202	4184111
Marsala	128	cava	di tufo		D8	283620	4183555
Marsala	129	cava	di tufo		D8	284673	4182689
Marsala	130	cava			D8	282288	4177614
Marsala	131	chiesa		Madonna della Cava	B2	284688	4184051
Marsala	132	chiesa		S. Giovanni	B2	275488	4187983
Marsala	133	chiesa		S. Giuseppe	B2	279667	4192350
Marsala	134	chiesa		S. Giuseppe	B2	279151	4188388
Marsala	135	chiesa		S. Mana del Rosario	B2	278529	4192028
Marsala	136	chiesa		S. Mana Sappusi	B2	273678	4187025
Marsala	137	chiesa		S. Padre delle Perriere	B2	281972	4180358
Marsala	138	chiesa		SS. Filippo e Giacomo	B2	281412	4191344
Marsala	139	cimitero		Marsala (di)	B3	275129	4186645
Marsala	140	faro	portuale		E6	274409	4185543

Sottosistema insediativo - beni isolati - saline

comune	n.	tipo oggetto	denominazione oggetto	classe (1)
Marsala	1	salina		D7
Marsala	2	salina	Tramontana, Altavilla (di)	D7
Marsala	3	salina	Scossone	D7
Marsala	4	salina		D7
Marsala	5	salina		D7
Marsala	6	salina	Carco	D7
Marsala	7	salina		D7
Marsala	8	salina		D7
Marsala	9	salina		D7
Marsala	10	salina		D7
Marsala	11	salina	Salinella	D7

Sottosistema insediativo - beni isolati

comune	n.	tipo oggetto	qualificazione del tipo	denominazione oggetto	classe (1)	coordinate geografiche U.T.M. (2)	
						X	Y
Marsala	141	fontana		Badia	D5	276509	4187758
Marsala	142	fontana		Granatello (del)	D5	282212	4195121
Marsala	143	fontana			D5	282029	4191908
Marsala	144	fontana			D5	281713	4191359
Marsala	145	macello			E5	274196	4187711
Marsala	146	mulino	a vento	Fra' Giovanni	D4	275445	4193398
Marsala	147	mulino	a vento		D4	276866	4198627
Marsala	148	mulino	a vento		D4	277221	4198485
Marsala	149	mulino	a vento		D4	276101	4198096
Marsala	150	mulino	a vento		D4	276298	4197839
Marsala	151	mulino	a vento		D4	275374	4197588
Marsala	152	mulino	a vento		D4	275265	4197241
Marsala	153	mulino	a vento		D4	275327	4197159
Marsala	154	mulino	a vento		D4	274294	4196997
Marsala	155	mulino	a vento		D4	275036	4196980
Marsala	156	mulino	a vento		D4	275528	4196698
Marsala	157	mulino	a vento		D4	274897	4196608
Marsala	158	mulino	a vento		D4	274788	4195774
Marsala	159	mulino	a vento		D4	275873	4195294
Marsala	160	mulino	a vento		D4	275110	4194892
Marsala	161	mulino	a vento		D4	275587	4194797
Marsala	162	mulino	a vento		D4	278587	4194376
Marsala	163	mulino	a vento		D4	275089	4194016
Marsala	164	mulino	a vento		D4	275286	4194015
Marsala	165	mulino	a vento		D4	278551	4193988
Marsala	166	mulino	a vento		D4	275432	4193950
Marsala	167	mulino	a vento		D4	278263	4193388
Marsala	168	mulino	a vento		D4	275223	4192926
Marsala	169	mulino	a vento		D4	275857	4192784
Marsala	170	mulino	a vento		D4	275704	4192542
Marsala	171	mulino	ad acqua	Caltagirone	D4	290456	4179059
Marsala	172	mulino	ad acqua	Licari	D4	277687	4188567
Marsala	173	porto		Marsala (di)	E1	274424	4185810
Marsala	174	scuola	agraria	Regia Scuola Agraria	E5	275499	4187362
Marsala	175	stabilimento	enologico	Curatolo	D3	274095	4187607
Marsala	176	stabilimento	enologico	Curatolo Arini	D3	275112	4188153
Marsala	177	stabilimento	enologico	Florio	D3	275243	4185413
Marsala	178	stabilimento	enologico	Giacalone	D3	273429	4187184
Marsala	179	stabilimento	enologico	Ingham	D3	275398	4185041
Marsala	180	stabilimento	enologico	Mineo	D3	274430	4187591
Marsala	181	stabilimento	enologico	Pellegrino	D3	274688	4187728
Marsala	182	stabilimento	enologico	Rallo	D3	275084	4185608
Marsala	183	stabilimento	enologico	Spano'	D3	275268	4185760
Marsala	184	stazzo		Stazzo (lo)	D9	282914	4187169
Marsala	185	torre	costiera	Polizzi	A1	276455	4188512
Marsala	186	torre	costiera	S. Teodoro	A1	276830	4198825
Marsala	187	torre	costiera	Sances (di)	A1	278190	4198382
Marsala	188	torre	costiera	Tuma	A1	276777	4182247
Marsala	189	torre		Bertolini	A1	280363	4183603
Marsala	190	torre		Bosco (del)	A1	280136	4182061
Marsala	191	torre		Cardillo	A1	279445	4186747
Marsala	192	torre		Culetta	A1	278651	4189935
Marsala	193	torre		Dara	A1	281922	4193467
Marsala	194	torre		Favara	A1	279546	4183687
Marsala	195	torre		Marcubbo	A1	281201	4181327
Marsala	196	torre		Titone	A1	283622	4192017
Marsala	197	torre		Torrelunga	A1	280344	4187460
Marsala	198	villa		Alagna	C1	280435	4188288
Marsala	199	villa		Araba	C1	276037	4184867
Marsala	200	villa		Damiani	C1	279345	4188133
Marsala	201	villa		Genna	C1	277315	4190133
Marsala	202	villa		Grimi	C1	277686	4188339
Marsala	203	villa		Ingham	C1	277545	4194221
Marsala	204	villa		Ingham	C1	280828	4189607
Marsala	205	villino		De Sarzana	C1	276214	4187934

Sottosistema insediativo - paesaggio percettivo - tratti panoramici

comune	descrizione sintetica dei percorsi e delle frazioni degli stessi (da > a	frazioni di percorso per comune, in km	classificazione anas del percorso
Marsala	Rilievo - Marsala	10	S 115
Marsala	St. di Ragattisi - Marsala	9,6	Com/Prov

Sottosistema biotico - biotopi

comune	n.	denomin.	comp. (1)	tipo	caratteristiche	habitat presenti (2)	regime di tutela
Marsala	106	Sciare di Marsala e Mazara	D	Biotopi complessi o disomogenei	area di substrati calcarenitici affioranti, spesso frantumati per consentire le pratiche agricole, caratterizzati da interessanti formazioni di macchia a <i>Chamaerops humilis</i> e percorsi substepici di graminacee (Thero-Brachypodietea)	5, 6	Piano reg. R.N.
Marsala	63	Saline	A	Biotopi puntuali o omogenei	"ambienti umidi costieri con aspetti di flora alofila lungo i bordi e fauna psammoluto.alobia; siti importanti per l'avifauna migratoria"	1	Riserva naturale
Marsala	68	Isola S. Maria	A	Biotopi complessi o disomogenei	"isola dello Stagnone con presenza di associazioni vegetali di gariga, prateria e alofite; biocenosi acquatiche marine di grande interesse; importante luogo di sosta per l'avifauna migratoria"	1, 6	Riserva naturale
Marsala	70	Isola Grande	A	Biotopi complessi o disomogenei	"isola dello Stagnone con presenza di associazioni vegetali di gariga, prateria e alofite; fondali con biocenosi acquatiche marine di grande interesse; importante luogo di sosta per l'avifauna migratoria"	1, 6	Riserva naturale
Marsala	74	Isola S. Pantaleo (Mozia)	A	Biotopi complessi o disomogenei	"isola dello Stagnone con presenza di associazioni vegetali di gariga, prateria e alofite; fondali biocenosi acquatiche marine di grande interesse; importante luogo di sosta per l'avifauna migratoria"	1, 6	Riserva naturale
Marsala	75	Saline	A	Biotopi puntuali o omogenei	"ambienti umidi costieri con aspetti di flora alofila lungo i bordi e fauna psammoluto.alobia; siti importanti per la migrazione dell'avifauna"	1	Riserva naturale Oasi faunistica
Marsala	90	Saline	A	Biotopi puntuali o omogenei	"ambienti umidi costieri con aspetti di flora alofila lungo i bordi e fauna psammoluto.alobia; siti di sosta importanti per l'avifauna migratoria"	1	Riserva naturale Oasi faunistica

Sottosistema insediativo - siti archeologici

comune	altro comune	localita'	n.	descrizione	tipo (1)	vincolo I.1089/39
Marsala		Baglio Cozzogrande	42	Innesidamento ellenistico	A2.5	
Marsala		Baglio Granatello - propaggine Nord	33	Innesidamento di eta' romana	A2.5	
Marsala		Baglio Perronello	40	Innesidamento di eta' romana.	A2.5	
Marsala		Birgi	29	Necropoli Punica e insediamento	A2.5	
Marsala		Bufalata	36	Resti di una villa romana	A2.4	
Marsala		C.da Musciuleo	34	Innesidamento pluristratificato (romano)	A2.5	
Marsala		C.da Sinubio	41	Innesidamento di eta' romana.	A2.5	
Marsala		Centro Urbano	37	Antica Lilibeo dal IV sec. a. C. ad eta' altomedievale.	A	X
Marsala		Centro Urbano : Via Amendola, Via Alagna	39	Fossato punico dell' antica Lilibeo	A3	X
Marsala		Centro Urbano : Via del Fante, Via De Gasperi, Chiesa Santa Maria della Grotta	38	Necropoli punico - ellenistico - romana e paleocristiana	A2.2	X
Marsala		Mozia	30	Citta' Fenicio Punica	A	X
Marsala		Mozia	31	Strada sommersa punico romana	C	
Marsala		Punta Palermo	35	Innesidamento Punico Romanizzato.	A2.5	
Marsala		Saline Ettore e Infersa	32	Innesidamento Punico romanizzato.	A2.5	

Di notevole importanza, ma distante dal luogo di intervento, nell'ambito delle acque transizionali è da menzionare lo Stagnone di Marsala, uno specchio di bassissima profondità (circa 15 m di profondità massima nella parte meridione e 0,5 mt. in quella centro-settentrionale) esteso circa 15 kmq, che risulta essere la più grande area lagunare della Sicilia. Lo Stagnone è racchiuso tra la costa del marsalese e l'Isola Grande, estendendosi tra gli speroni di San Teodoro a Nord e Punta Palermo a sud, in territorio del comune di Marsala. Al suo interno, oltre all'Isola Grande sono presenti delle isole minori: Isola di San Pantaleo (o Mozia), Isola Santa Maria ed Isola La Scuola. Le acque dello Stagnone, a causa della scarsa circolazione idrica raggiungono alte temperature

nei mesi estivi (circa 34° C) con conseguenti variazioni delle caratteristiche chimico-fisiche.

PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Con il P.A.I. viene avviata, nella Regione Siciliana, la pianificazione di bacino, intesa come lo strumento fondamentale della politica di assetto territoriale delineata dalla Legge nazionale n. 183/1989 (cd. Legge Merli), della quale ne costituisce il primo stralcio tematico e funzionale.

Il PAI ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano che si distinguono nelle tre sostanziali funzioni:

a) funzione conoscitiva: comprende lo studio dell'ambiente fisico e del sistema antropico, nonché della ricognizione delle previsioni degli strumenti urbanistici e dei vincoli idrogeologici e paesaggistici;

b) funzione normativa e prescrittiva: destinata alle attività connesse alla tutela del territorio e delle acque fino alla valutazione della pericolosità e del rischio idrogeologico e alla conseguente attività di vincolo in regime sia straordinario che ordinario;

c) funzione programmatica: fornisce le possibili metodologie d'intervento finalizzate alla mitigazione del rischio, determina l'impegno finanziario occorrente e la distribuzione temporale degli interventi.

Il piano è finalizzato a garantire al territorio del bacino un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e geologico, attraverso il ripristino degli equilibri idraulici, geologici ed ambientali, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni.

Analisi del pericolo di dissesto e rischio geomorfologico

Dal punto di vista morfologico, il territorio di Marsala è classificabile come zona a carattere prevalentemente pianeggiante e soltanto nell'estrema porzione orientale il paesaggio è di tipo collinare ma sempre con pendenze molto blande e con forme arrotondate.

Soltanto nella porzione del territorio caratterizzata da affioramenti di natura prevalentemente pelitica è stata individuata un'area interessata da fenomeni franosi

superficiali conseguenti ad erosione accelerata.

Un altro dissesto (individuato con la sigla 052-9MA-002) è stato individuato in corrispondenza della frazione di Timpone dell'Oro, laddove si è verificato un cedimento ed un conseguente sprofondamento del suolo.

Si tratta di un fenomeno, verificatosi nel 1996, legato alla presenza di cave ipogee di calcarenite scavate in galleria con la metodologia a camere e pilastri.

L'assetto morfologico del territorio marsalese è infatti stato sensibilmente modificato in ampie zone, nel corso degli ultimi due secoli, dalla coltivazione delle cave di calcarenite, comunemente denominate cave di tufo, realizzate per l'estrazione dei conci di tufo, materiale molto diffuso per la costruzione. Le cave erano coltivate secondo due principali metodologie, quella a cielo aperto, denominata "a fossa", e quelle ipogee, "a camere e pilastri"; vi sono anche alcuni casi di cave miste, che dapprima si sviluppano a cielo aperto e poi proseguono in galleria.

Le prime, sono maggiormente diffuse nelle aree extraurbane, in varie contrade (Santo Padre delle Perriere, Scacciaiazzo, etc.), mentre le cave ipogee sono più diffuse nelle zone del centro urbano e nelle aree limitrofe. Lo sfruttamento di tali materiali, che nel caso delle cave a cielo aperto non comporta particolari problemi di natura geomorfologica e di dissesto, nel caso delle cave ipogee, invece, può comportare condizioni di pericolo: a seguito di vari fattori, quali l'eccessivo sovrasfruttamento del materiale coltivabile con conseguente assottigliamento eccessivo dei pilastri e delle coperture superficiali, il progressivo decadimento delle proprietà meccaniche dei materiali, le sollecitazioni esterne quali il traffico automobilistico, eventuali eventi sismici, lo stato di abbandono in cui versano tali cave, possono indurre potenziali fenomeni di crollo e sprofondamento delle volte superficiali per effetto del cedimento dei sostegni. Proprio al verificarsi di tali condizioni sfavorevoli è legato il dissesto di Timpone dell'Oro, dove si è avuta una rottura totale o un cedimento parziale di alcuni pilastri che sostenevano la copertura calcarenitica superficiale, che in quella zona era particolarmente modesta, con spessori pari a pochi metri. Tale collasso ha causato danni in superficie per un'area piuttosto estesa, con danni notevoli ad alcuni fabbricati e a strade. In tale area, in seguito al crollo, è stato eseguito un intervento di consolidamento e bonifica della cava sottostante, mediante riempimento delle aree cave con tecniche e materiali opportuni. Analoghi fenomeni di sprofondamento, seppure molto meno estesi, e con conseguenze molto lievi, si sono verificati, sia in passato sia in epoche recenti, anche in altre aree dell'abitato di Marsala; tra questi l'ultimo, in ordine temporale, è avvenuto lungo la Via Salemi nel dicembre 2003. Anche in tale area è già stato previsto

un intervento di consolidamento dal Comune.

Per quanto sopra esposto, nella carta tematica del dissesto e della pericolosità e rischio geomorfologico, redatte nell'ambito del P.A.I., oltre ai fenomeni di dissesto censiti, sono state individuate delle aree, identificate come "siti di attenzione", da intendere come delle aree per le quali è necessario approfondire gli studi e le indagini puntuali per la verifica e l'esatta perimetrazione di eventuali cavità sotterranee, nel caso si vogliano realizzare interventi di nuova edificazione, infrastrutture, servizi etc., al fine di prevenire il verificarsi di altri cedimenti o sprofondamenti superficiali. Tali aree sono state censite e cartografate sia sulla base delle informazioni desumibili dalla presenza di cave individuabili nel territorio dalla superficie, ma anche e soprattutto sulla base delle indicazioni fornite dall'Amministrazione comunale, a seguito di dettagliati rilievi effettuati dall'interno delle cave ipogee, laddove queste erano accessibili, nonché ad indagini in sito dirette ed indirette eseguite dalla superficie. Nella delimitazione di tali siti di attenzione si è tenuto conto dunque di tali informazioni e, in via cautelativa, si è estesa la loro perimetrazione ad un intorno significativo, al fine di fornire un ulteriore margine di sicurezza.

Tali siti di attenzione, come riportato nel P.A.I.- Sicilia, sono pertanto da intendere come aree, dove, allo stato attuale, non si riscontrano dissesti, ma che potenzialmente, per le loro caratteristiche litologico-strutturali e per le informazioni ad oggi disponibili, possono essere soggette a fenomeni di dissesto. Tali aree quindi, sono aree che necessitano di ulteriori studi, verifiche ed approfondimenti per cui, anche se all'interno delle stesse, non risultano in atto particolari condizioni di pericolosità e rischio, qualsiasi intervento di nuova edificazione è subordinato ad approfonditi e dettagliati studi di carattere geologico e tecnico.

Il centro abitato di Marsala ricade interamente all'interno dell'area territoriale in studio e si sviluppa nell'area costiera prospiciente Capo Lilibeo o Capo Boeo, che rappresenta l'estrema propaggine occidentale della Sicilia.

Il centro storico e le aree limitrofe interessano una zona del tutto pianeggiante caratterizzata dalla presenza di depositi calcarenitici, i quali localmente, per gran parte dell'antico centro storico, risultano ricoperti da una coltre di terreni di riporto, recenti o di epoca storica, di spessore pari a 2÷3 metri. Per il centro abitato valgono le condizioni di dissesto espresse riguardo all'intero territorio comunale. Infatti non sono state individuate aree in dissesto e, di conseguenza, aree soggette a pericolosità e rischio geomorfologico; tuttavia sono stati perimetrati alcuni siti di attenzione, in relazione alla presenza, certa o molto probabile, di cavità sotterranee, opportunamente documentata

da studi, rilievi ed indagini in sito. Risulta che, in alcune aree del centro abitato sono stati eseguiti alcuni interventi di consolidamento e bonifica di aree di cava sotterranee, sia in via preventiva e precauzionale, sia a seguito di cedimenti e dissesti localizzati che si sono verificati nel corso degli anni. Fra essi, interventi di bonifica delle cavità sotterranee presenti nelle aree dove sorgono la piscina comunale, il palazzetto dello sport e in zone limitrofe.

Nell'area urbana di Marsala non sono presenti fenomeni di dissesto attivi che comportano condizioni di rischio idrogeologico; è comunque da tenere in debita considerazione la presenza accertata di numerose cavità sotterranee. Tali aree, quindi, analogamente a quanto prima riferito, sono state perimetrare come "siti di attenzione", in corrispondenza dei quali è necessario approfondire le conoscenze circa l'esatta perimetrazione delle cavità e circa le condizioni di stabilità dei siti stessi, nel caso tali aree si volessero utilizzare per nuova edificazione o per la realizzazione di infrastrutture e servizi.

Analisi del rischio per fenomeni di esondazione

Per la valutazione del rischio idraulico si è proceduto a sovrapporre le aree a pericolosità idraulica con gli elementi a rischio ricadenti in tali aree. Attraverso la combinazione dell'indice di pericolosità (P) con l'indice degli elementi a rischio (E) si è giunti alla determinazione del rischio (R).

Le aree a rischio molto elevato "R4" sono dovute principalmente all'intersezione della pericolosità idraulica elevata "P3" con il nucleo abitato "E3" presente nella zona compresa tra la SS 115 e la foce della fiumara Sossio.

La S.P. Marsala-Ciavolo, la S.P. Strasatti e la S.P. Mazara-Petrosino sono anch'esse, nell'area a pericolosità idraulica elevata "P3", a rischio molto elevato "R4". Le aree a rischio elevato "R3" sono dovute all'intersezione della pericolosità media "P2" con il nucleo abitato "E3" presente nella zona compresa tra la S.S. 115 e la foce, con la S.S. 115 stessa e con la ferrovia Palermo-Trapani.

Tutte le aree a rischio ricadono esclusivamente nel territorio comunale di Marsala ma fuori della zona di intervento.

Analisi del pericolo per fenomeni di esondazione

Nel Piano sono state individuate le aree di soggette a pericolo di esondazione, per il territorio di Marsala, nella citata carta sono state individuate la zona di monte della fiumara, compresa tra il Timpone M. Imperi e la S.S. 115, che risulta molto incisa,

mentre non ci sono apprezzabili differenze tra l'area di esondazione a pericolosità elevata (P3) con le aree a pericolosità media (P2) o moderata (P1). La zona di valle della fiumara, compresa tra la S.S. 115 e la foce, è molto pianeggiante; pertanto, ci sono delle notevoli differenze nelle estensioni tra le aree a diversa pericolosità.

2.6.3. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A SCALA LOCALE

PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

Il Piano Territoriale Provinciale trova fondamento giuridico nell'art. 12 della L.R. n. 9/1986 e nell'art. 5 della L.R. n. 48/1991.

I contenuti del P.T.P. sono quelli previsti dall'art. 12, L.R. n. 9/1986, integrati dalla Circolare A.R.T.A. n. 1 del 14/12/2007 e dalla Circolare A.R.T.A. n. 1/DRU. prot. n. 75362 del 06/10/2008, recante "Raccordo tra la pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione provinciale" (art. 12, comma 3, L.R. 06/03/1986, n. 9 pubblicata sulla G.U.R.S. n. 50 del 31/10/2008).

In linea generale tali contenuti riguardano la rete delle principali vie di comunicazioni stradali e ferroviarie e la localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunali.

Al momento, nella provincia di Trapani, il P.T.P. è allo stadio di progetto di massima, approvato con deliberazione di Giunta Provinciale n. 301 del 13/10/2009.

PIANO REGOLATORE GENERALE

Lo strumento urbanistico a tutt'oggi vigente nel territorio del Comune di Marsala è il Piano Comprensoriale n. 1, approvato con decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 133/A del 29/11/1977, e quindi non esiste una aggiornata pianificazione dello della città. L'area portuale ricade nella Zona delle Attrezzature.

STUDIO DI FATTIBILITÀ PER UNA SOCIETÀ DI TRASFORMAZIONE URBANA (S.T.U.) AL FINE DELL'ATTUAZIONE DEL PROGETTO STRATEGICO "MARSALA – IL SISTEMA COSTIERO.

Nonostante la prolungata fase di stallo nell'aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica, sono stati predisposti degli interventi trasformazione urbana, alcuni dei quali si localizzano in aree nodali e strategiche del territorio, dove il superamento delle attuali criticità consente di mettere a disposizione dei cittadini importanti risorse per lo sviluppo del sistema locale, nonché accrescere la qualità e il valore immobiliare anche delle aree limitrofe. In questa logica è da inquadrare la

politica urbana per il waterfront e l'area portuale. Il recupero e la valorizzazione della fascia costiera della città che hanno trovato un primo momento di sintesi e di messa a sistema nel 2008 con l'elaborazione dello studio di fattibilità per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU) per l'attuazione del progetto strategico "Marsala - il sistema costiero". Lo studio ha individuato tre scenari di sviluppo attorno a cui improntare il ridisegno urbano della città nella direzione di valorizzare i punti di forza del sistema territoriale e il suo rapporto con il mare:

- "Marsala città del mare", appunto con la riqualificazione del waterfront e la riorganizzazione dell'area portuale;
- "Marsala città del vino", con il recupero delle cantine storiche, la promozione di un turismo stagionalizzato e la realizzazione della Cittadella del Vino quale luogo per eventi, mostra dei prodotti, struttura ricettiva e per la ristorazione;
- "Marsala città della storia", con la valorizzazione dell'area archeologica di Capo Boeo e delle testimonianze dello sbarco dei Mille all'interno della città.

Lo studio di fattibilità ha declinato questi scenari in un masterplan incentrato sulla ricucitura del tessuto urbano, sulla valorizzazione del paesaggio e sulla ridefinizione delle infrastrutture per la mobilità. Sono stati individuati 5 comparti collocati lungo la fascia costiera del centro urbano (dall'area di Salinella a nord, al lido Signorino a sud), costituiti da contesti degradati e edifici produttivi dismessi legati alla filiera vitivinicola, per i quali il masterplan ha prefigurato ipotesi di riconversione, verificandone le condizioni di fattibilità operativa. Nello specifico le aree e gli interventi proposti sono stati:

- comparti 1 e 2 - retroporto - si tratta di strutture produttive dismesse per le quali si è formulata l'ipotesi di parziale recupero dei fabbricati da trasformare in aree commerciali prevalentemente a supporto dell'attività diportistica, e la realizzazione di nuovi uffici e residenze;
- comparto 3 - ex Cantine Ingham - in continuità con il retroporto il comparto è costituito dal baglio entro cui era collocata l'attività di produzione del Marsala, per il quale si ipotizza un recupero integrale ai fini della promozione della cultura enogastronomica e della produzione vitivinicola, con spazi espositivi, centro congressi, centro didattico e di ricerca sperimentale, strutture per la ricettività, spazi verdi tematici. L'intervento è già inserito nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche per il 2011;
- comparto 4 - ex Idroscalo Aeronautica Militare - comprende le aree e gli hangar realizzati su progetto di Pier Luigi Nervi tra il 1938 e il 1943, per i quali,

seguendo le indicazioni della Provincia di Trapani, è proposta la riconversione per ospitare un Museo della Vela e una Scuola internazionale di sport nautici, integrati con funzioni di supporto per la ricettività e la ristorazione, commercio specializzato, strutture per attività sportive all'aperto. Le aree sono state oggetto di un concorso internazionale di idee, sono inserite nel piano triennale delle opere pubbliche per il 2012 e per la richiesta di finanziamenti regionali nell'ambito del PIST;

- comparto 5 - area di colmata - con la previsione di realizzazione di un parco lineare attrezzato con strutture di tipo leggero per attività di tempo libero all'aperto.

2.7. POLITICHE CULTURALI E TURISTICHE – ETICA DEL TURISMO

2.7.1. PREMESSA

La rapida evoluzione del turismo come settore economico destinato a vedere nelle proiezioni del WTO per il 2020 un numero di turisti pari a 1.561,1 milioni contro i 565,4 del 1995 (800 milioni a fine 2005), spesso si trasforma in un facile entusiasmo e adesione allo sviluppo del turismo. La pervasività delle pratiche turistiche e la loro capacità di penetrare nel profondo di ecosistemi e modelli culturali, richiedono una particolare attenzione agli impatti potenziali sulla società, sull'economia e sull'ambiente.

Sempre secondo il WTO nelle proiezioni al 2020 l'Europa passerà dal 59,8% al 45,9% del mercato, l'Estremo Oriente e Pacifico dal 14,4% al 25,4%; il turismo regionale dovrebbe decrescere dal 82,1% al 75,8% mentre quello a lunga percorrenza aumentare dal 17,9% al 24,2%.

L'approccio alla sostenibilità nel turismo, adottato da tempo a livello internazionale e nazionale dal mondo imprenditoriale, dalle amministrazioni e dagli organismi internazionali riconosce l'indissociabilità tra innovazione, sviluppo economico, qualità del territorio, partecipazione dei diversi attori locali.

Solo una coevoluzione costruttiva tra turismo, altre attività economiche, dimensione sociale, valori territoriali può garantire il benessere della popolazione locale, dei turisti, degli operatori economici, del territorio nel suo complesso. Superando un approccio al prodotto turistico o alla destinazione, riconoscendo il complesso valore dei luoghi e delle relazioni che li animano.

In una prospettiva di questo tipo l'uso di appropriati indicatori è fondamentale per operare scelte adeguate.

Le riflessioni sulle dinamiche tra turismo e sostenibilità si sviluppano formalmente e si consolidano dopo il Vertice di Rio de Janeiro del 1992, dedicato allo sviluppo sostenibile. Tuttavia nessuno dei documenti sottoscritti a Rio chiariva il ruolo del turismo nello sviluppo della sostenibilità. Pertanto su iniziativa dell'UNEP (il Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente) e dell'agenzia delle Nazioni Unite per il Turismo (UNWTO) si avviano le consultazioni con gli stati membri, le organizzazioni della società civile, le amministrazioni locali e le imprese per definire una prima proposta di Agenda 21 del turismo nel 1995.

Parallelamente le due organizzazioni collaborando a iniziative regionali e di paesi membri del sistema Nazioni Unite che portano alla redazione di documenti fondamentali per il turismo sostenibile quali: la Carta di Lanzarote (1995), La Carta di Calvià (1997). Questo insieme di iniziative si consolida dapprima con la redazione del Codice mondiale di Etica del Turismo (1999) e poi nel 2002 in occasione del vertice sullo sviluppo sostenibile di Johannesburg. A livello europeo le riflessioni su turismo e sostenibilità culminano nel 2001 con l'adozione della Carta di Rimini e successivamente su iniziativa della Commissione Europea viene costituito nel 2002 il Gruppo per la Sostenibilità del Turismo che nel 2007 presenterà un set di indicatori sul turismo sostenibile. Nei prossimi paragrafi sono presentati i dettagli dei contributi più rilevanti.

2.7.2. IL CODICE MONDIALE DI ETICA DEL TURISMO E LE GIORNATE MONDIALI DEL TURISMO

Il Codice Mondiale di Etica del Turismo è approvato nell'ottobre del 1999 dall'Assemblea generale dell'Organizzazione Mondiale del Turismo tenutasi a Santiago del Cile. Tale codice stabilisce un quadro di riferimento per uno sviluppo sostenibile e responsabile del turismo mondiale. Il codice contiene 10 articoli, i primi 9 espongono i principi per le destinazioni, i governi, i tour operator, le imprese, le agenzie di viaggio, i lavoratori, i viaggiatori. Il decimo articolo definisce le regole di attuazione e la gestione delle controversie concernenti il codice.

Il codice rappresenta uno strumento fondamentale per minimizzare gli impatti ambientali, sociali, culturali, del turismo e per migliorare le condizioni di vita dei residenti dei territori turistici. Il Codice è stato in seguito adottato dal sistema complessivo delle Nazioni Unite attraverso la risoluzione dell'Assemblea delle Nazioni Unite del 19 novembre 2001.

Il turismo, secondo il codice è una forza presente ed attiva a servizio della pace, della

comprensione e della cooperazione tra i popoli.

L'Assemblea Generale dell'Organizzazione Mondiale del Turismo tenutasi nel settembre del 2001 tra Seul ed Osaka ha approvato la creazione del Comitato Mondiale Etica e Turismo per l'attuazione del codice che è entrato in funzione nel 2003. Il Comitato deve promuovere la diffusione del Codice Etico Mondiale, valutare e supervisionare l'applicazione del Codice, risolvere le dispute relative all'applicazione del codice per mezzo della conciliazione.

Agli Stati (membri e non membri) è chiesto di accettare espressamente i principi enunciati nel codice e di applicarli in leggi, regolamenti, normative, e che informino il Comitato mondiale delle iniziative intraprese.

Agli organismi ed alle imprese del settore turistico è chiesto di incorporare i principi del codice nei propri strumenti, codici, norme, procedure, informando quindi il Comitato Mondiale di Etica.

E' necessario comunque a livello internazionale, nazionale e locale procedere e diffondere l'informazione sul codice, fare formazione, migliorare le misure di adozione. Le amministrazioni locali, sia in quanto territori interessati dal turismo, sia in quanto luoghi di partenza dei turisti sono chiamate ad una fattiva collaborazione nell'attuazione del codice.

Il Codice è la naturale evoluzione dell'impegno dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per il Turismo (*World Tourism Organization*) per un turismo fattore di sviluppo, di pace, cooperazione, comprensione tra i popoli, rispetto della diversità ambientale e culturale. Per promuovere questi principi dal 1980 è stata istituita la giornata mondiale del turismo che si celebra il 27 settembre e attraverso uno slogan specifico inaugura l'annata turistica.

Lo slogan del 27 settembre 2006, che ha accompagnato la stagione 2006/2007, era il "*turismo arricchisce...gli individui, le famiglie, le comunità, e tutto il mondo*".

Gli obiettivi della campagna 2006/2007 erano:

- promuovere il turismo come diritto umano di base e modello di vita che arricchisce gli individui, le famiglie, le società, gli stati;
- stimolare la comunicazione sui benefici del turismo come una delle attività economiche con le maggiori prospettive per le comunità locali ed i paesi;
- rafforzare la cooperazione tra destinazioni e industria turistica con i media locali, nazionali, internazionali;
- mettere in relazione le singole attività turistiche con la comunità internazionale turistica.

L'arricchimento apportato dal turismo non è solamente economico.

Sostanzialmente in linea con lo spirito che anima da sempre l'Organizzazione Internazionale del Turismo lo slogan "il turismo arricchisce" va inteso in un senso ampio, visto che si tratta di una ricchezza che beneficia: l'economia, le imprese, gli scambi, lo sviluppo, le comunità, la qualità della vita, la pace, la comprensione.

2.7.3. IL 2002 TRA QUEBEC E JOHANNESBURG... E DINTORNI

Il 2002 è stato dichiarato dall'UNEP l'anno internazionale dell'Ecoturismo ed ha visto il summit internazionale dell'Ecoturismo di *Quebec* (19-22 Maggio 2002), l'elaborazione di un importante "*Concept paper*" dalla collaborazione tra Organizzazione Internazionale del Turismo (WTO) e UNEP e del manuale da parte di UNEP, UICN e WTO "*Turismo Sostenibile nelle Aree Protette: Linee Guida per la pianificazione e gestione*".

Ma il momento più importante del 2002 è stato il Vertice Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (*World Summit on Sustainable Development, WSSD*), tenutosi a Johannesburg dal 26 agosto al 4 settembre 2002, che ha valutato i progressi sullo sviluppo sostenibile realizzati dopo dieci anni dal vertice di Rio de Janeiro e ha rilanciato un nuovo Piano di Implementazione.

Per tale evento l'Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite ha predisposto un proprio documento per la discussione durante il Vertice, evidenziando come la questione del turismo, pur non comparando tra i capitoli dell'Agenda 21 di Rio del 1992, fosse stata introdotta tra le questioni settoriali rilevati nel 1997 quando l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite approvava un programma di ulteriore implementazione dell'Agenda 21 dopo i primi 5 anni di applicazione. Tale piano di implementazione riconosceva che il turismo era una delle maggiori industrie mondiali, e soprattutto uno dei più veloci settori economici in crescita.

Alcune delle proposte formulate nel contributo dell'Organizzazione Internazionale del Turismo sono state riprese nel documento finale di Johannesburg. In pratica si rileva come il turismo possa incidere su un modello di produzione e consumo sostenibile ponendo attenzione alla questione del risparmio e dell'efficienza energetica. Inoltre alcune tipologie di prodotto turistico sono particolarmente adeguate ad una gestione sostenibile della biodiversità ed alla promozione dello sviluppo in Africa e nelle piccole isole.

Uno spazio particolare al turismo è poi riservato nel paragrafo 43 relativo alla sezione dedicata alla protezione delle risorse naturali come base dello sviluppo economico e

sociale. Nel paragrafo si richiamano alcuni degli impegni promossi dall'OMT per promuovere un turismo sostenibile in particolare il Summit Mondiale sull'Ecoturismo con la dichiarazione di *Quebec* (2002) e il Codice Globale di Etica del Turismo.

In Agosto 2002 inoltre i rappresentanti dei *tour operator*, dei parchi, di ONG, dei governi e delle amministrazioni locali, hanno sottoscritto la Dichiarazione di Città del Capo "*Turismo responsabile nelle destinazioni: realizzare spazi sostenibili in luoghi migliori*". In tale dichiarazione si fa riferimento ai principi di responsabilità economica, sociale e ambientale del turismo.

La Dichiarazione di città del Capo fa proprio il Codice Mondiale di Etica del Turismo e intende promuovere un turismo responsabile, sostenibile ed universalmente accessibile. Secondo l'approccio della responsabilità territoriale si individuano principi di responsabilità sociale, ambientale, economica che rappresentano riferimenti non esaustivi che gruppi di attori in luoghi diversi potranno adattare alla loro realtà.

Si ribadisce inoltre il ruolo delle autorità locali, attraverso processi di Agenda 21 di provvedere alla attuazione di iniziative di responsabilità territoriale.

2.7.4. L'INTEGRAZIONE DELLE STRATEGIE DI LISBONA E DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE NEL TURISMO EUROPEO: I RISULTATI DEL LAVORO DEL GRUPPO PER LA SOSTENIBILITÀ DEL TURISMO (GST)

Nel 2004, in attuazione della Comunicazione 716/2003 viene attivato dalla Commissione Europea il GST (Gruppo europeo per la Sostenibilità del Turismo). Il Gruppo è costituito da rappresentanti di enti internazionali, governi degli Stati membri, autorità locali e regionali, rappresentanti dell'industria del turismo, di organismi professionali, organizzazioni ambientali, sindacati e organi di ricerca e istruzione, con competenza ed esperienza nel campo del turismo sostenibile. I membri hanno partecipato in qualità di esperti, più che di rappresentanti delle rispettive organizzazioni.

Il GST parte dall'analisi degli obiettivi di sostenibilità del turismo fissati a livello internazionale da UNWTO e UNEP, dagli obiettivi della strategia di Lisbona e dalla strategia europea per lo sviluppo sostenibile (SDS).

Vengono così definiti dapprima gli obiettivi generali del turismo sostenibile in base ai tre obiettivi chiave della SDS (prosperità economica, equità e coesione sociale, protezione dell'ambiente):

1. Prosperità economica

A) Per garantire, nel lungo periodo, competitività, vitalità e prosperità alle imprese e

alle destinazioni turistiche.

B) Fornire opportunità di impiego di qualità, offrendo stipendi e condizioni equi a tutti i dipendenti, evitando qualsiasi forma di discriminazione.

2. Equità e coesione Sociale

A) Per aumentare la qualità delle comunità locali tramite il turismo e coinvolgerle nella pianificazione e gestione del Turismo stesso.

B) Fornire ai visitatori un' esperienza sicura, soddisfacente e appagante, disponibile per tutti senza discriminazione di sesso, razza, religione, disabilità o altro.

3. Protezione per l'ambiente

A) Minimizzare l'inquinamento e il degrado dell'ambiente globale, locale e l'uso delle scarse risorse da parte delle attività turistiche.

B) Mantenere e rafforzare la ricchezza culturale e la biodiversità, contribuendo al loro apprezzamento e alla loro conservazione.

A partire dagli obiettivi generali di sostenibilità del turismo vengono individuati 8 obiettivi specifici sui quali concentrare lo sforzo e definire azioni appropriate:

1. Ridurre il carattere stagionale della domanda;
2. Affrontare l'impatto dei trasporti turistici;
3. Migliorare la qualità del lavoro turistico;
4. Mantenere ed incrementare la prosperità e la qualità di vita della comunità, nonostante i cambiamenti;
5. Minimizzare l'uso delle risorse e la produzione di rifiuti;
6. Conservare e dare valore al patrimonio naturale e culturale;
7. Vacanze per tutti;
8. Usare il turismo come strumento per lo sviluppo sostenibile globale.

Per non rimanere un rapporto di "buone intenzioni" vengono sviluppati e dettagliati i meccanismi di attuazione, gli ambiti di responsabilità, gli indicatori per la sostenibilità del turismo nelle destinazioni turistiche.

Il rapporto ha fornito le basi per la definizione di due importanti contributi alle politiche europee.

Agenda Europea per un Turismo sostenibile e competitivo, Comunicazione della Commissione del 19 ottobre 2007, COM (2007) 621 final. L'Agenda Europea definisce i 9 principi per raggiungere un turismo competitivo e sostenibile: Adottare un approccio solistico ed integrato (1); pianificare a lungo termine (2); adottare un appropriato passo e ritmo dello sviluppo (3); coinvolgere gli attori (4); usare le migliori tecnologie disponibili (5); minimizzare e gestire i rischi (6); internalizzare gli impatti

ambientali nei costi (7); adottare limiti di rispetto, dove risulta appropriato (8); garantire il monitoraggio continuo (9).

Le Conclusioni della Presidenza del Consiglio Europeo del 14 dicembre 2007. Al punto 46 il Consiglio Europeo riconosce il ruolo cruciale giocato dal turismo nel generare crescita e occupazione nell'Unione Europea e invita la Commissione Europea, gli Stati Membri, l'industria e gli altri attori a collaborare per una pronta implementazione dell'Agenda Europea per un turismo sostenibile e competitivo.

2.7.5. ETICA DEL TURISMO E DIPORTO NAUTICO: IL CASO DI MARSALA

Esistono svariate definizioni di turismo, ma, come noto, quella oggi universalmente accettata è stata proposta nel 1994 dal *World Tourism Organization* (WTO) e dalla Commissione statistica delle Nazioni Unite (UNSTAT). Essa considera il turismo come: *“Le attività delle persone che viaggiano verso, e si trovano in, luoghi diversi dal proprio ambiente abituale, per un periodo complessivo non superiore a un anno consecutivo a scopo di svago, affari o per motivi diversi dall'esercizio di un'attività remunerata all'interno dell'ambiente visitato”*. Da questa definizione derivano tre criteri che caratterizzano il turismo: lo spostamento al di fuori del luogo di residenza; la permanenza nel luogo visitato inferiore a una specifica durata, al di là della quale lo spostamento si configura come mutamento di residenza; lo scopo del viaggio, che può comprendere qualsiasi motivazione al di fuori di un'attività remunerata. Alcuni autori ritengono che il turismo possa considerarsi come un complesso sistema in cui interagiscono: il turista, colui che esercita sul mercato una domanda di esperienze turistiche; le imprese che producono beni e servizi destinati a soddisfarne la domanda; il sistema politico amministrativo che può influire sullo sviluppo e sull'organizzazione della domanda e dell'offerta; la comunità ospitante, inclusa la parte non direttamente coinvolta nell'attività turistica.

Il turismo nautico, definito come turismo marino, ovvero legato alle località marittime, rappresenta una tipologia particolare di turismo. Come più volte sottolineato nelle analisi di settore, il diporto nautico risulta poco analizzato e le sue caratteristiche poco conosciute: spesso ci si è fermati a rilevare il “semplice” acquisto dell'imbarcazione, dando per scontato che la pratica successiva della navigazione fosse un fatto del tutto personale e la forma di pratica conseguente una sorta di “turismo fai da te”.

Ciò premesso, il turismo nautico è considerato un indotto della nautica da diporto e si suddivide in tipologie spesso molto diverse tra loro:

- *turismo praticato da chi ha altre mete o solo il piacere di navigare*, che cerca un

approdo al solo scopo di fare tappa o magari di fare una superficiale conoscenza del luogo; questo tipo di turista cerca porti ben attrezzati, con i servizi essenziali, magari un buon ristorante, ma non si allontana dal porto e rappresenta soprattutto un cliente potenziale per il futuro se sarà stato soddisfatto ma anche attratto da qualche cosa che lo invogli a tornare con altri intendimenti (tipologia di turismo assimilabile al cosiddetto turismo d'affari);

- *turismo costituito dai diportisti che decidono di passare le loro vacanze in crociera in una determinata area*, arrivandovi con la propria barca o prendendola in affitto in zona, spesso lasciandola per lunghi periodi allo scopo di tornare più volte per meglio conoscere la regione; questo tipo di turista è quello che più di ogni altro è attratto dalla bellezza dei luoghi, dalle risorse ambientali, storiche e culturali, dall'insieme di servizi offerti nell'area, dal clima complessivo che vi regna, dall'ospitalità che caratterizza i grandi poli turistici (tipologia di turismo assimilabile a quello tradizionale delle città d'arte);
- *turismo che considera la navigazione non come elemento principale della vacanza, ma come un complemento essenziale*; si tratta di coloro, in numero sempre crescente, che scelgono di fare le proprie vacanze al mare in casa o in albergo, ma desiderano avere a disposizione una barca con la quale muoversi per mare ed esplorare la costa. La barca in genere è più piccola, normalmente non cabinata, di proprietà o presa in affitto, può arrivare di volta in volta su carrello o può stazionare in luogo per anni – a terra o in acqua – affidata ad operatori locali. La presenza di un porto in questi casi è determinante per attrarre il turista sul territorio;
- *turismo stanziale*; colui che utilizza l'imbarcazione abita già nel territorio o a una distanza ragionevole da esso, ama possedere e godere una barca nel luogo di residenza. Nel momento in cui usa la barca è anch'egli un turista, nel senso che cerca anche lui quei servizi e quelle situazioni che attraggono il turismo.

Oltre a queste forme di classificazione più tradizionali, la letteratura sull'argomento suddivide il fenomeno secondo ulteriori tendenze, come quelle legate al turismo semistanziale, a quello delle *house boats* e ai *livreur de yacht*.

Con “*turismo semistanziale*” o diportismo “*escursionistico*” si intende quel turismo nautico praticato durante la giornata per poi rientrare in serata nel medesimo porto. Si può parlare invece di “*diportismo itinerante*” quando la navigazione, generalmente durante un periodo di vacanza, si pratica per più giorni toccando vari porti o punti di approdo.

Le *house boats*, fenomeno particolarmente diffuso all'estero soprattutto negli Stati Uniti, sono vere e proprie abitazioni galleggianti, condotte senza patente nautica, adatte anche alle lunghe navigazioni.

Il *livreur de yacht* è invece colui al quale il diportista affida la propria imbarcazione, al termine della propria vacanza, al fine di riportarla al porto di ormeggio stabile.

Fatte queste puntualizzazioni è indubbio che esiste un delicato equilibrio tra turismo, ambiente naturale, identità e tradizioni culturali, che è stato sistematicamente perturbato da decenni di turismo di massa, con scarsa attenzione alla qualità dello sviluppo e alle conseguenze del degrado ambientale e alle perturbazioni in seno alla comunità ospitante. Come noto, per rispondere alla necessità di costruire di un modello di sviluppo adattabile a tutte le realtà ambientali, l'UN, attraverso il *Centro Priority Actions Programme/Regional Activity Centre (PAP/RAC)*, ha elaborato nel 1997 una metodologia per la Valutazione della Capacità di Carico Turistica (*Tourism Carrying Capacity Assessment - TCCA*). Si tratta di uno strumento di analisi flessibile, ottimale per ogni località considerata, che può divenire parte integrante del processo di pianificazione e gestione del turismo. La capacità di carico turistica è definita dal WTO come “*il numero massimo di persone che visitano, nello stesso periodo, una località turistica senza comprometterne l'ambiente fisico, economico e socio-culturale, e senza ridurre la soddisfazione dei turisti*”.

Questo processo di valutazione tiene in considerazione tre principali gruppi di parametri: fisici e ambientali, socio-demografici e politico-economici, strettamente legati ad un determinato territorio e alla gestione politica locale; inoltre si basa su un attento studio dello stato dell'ambiente e di tutti i possibili scenari di sviluppo. La capacità di carico consiste quindi nel numero di turisti che può essere compatibile con il mantenimento degli standard ambientali e di qualità del servizio offerto, tenendo presente non solo i limiti ambientali “oggettivi”, ma anche gli indirizzi della normativa e della pianificazione preesistente e, non ultimo, le volontà della comunità locale. Lo studio delle capacità di carico ha quindi l'obiettivo di definire la “sostenibilità” turistica di una località, e, una condizione che non può, e non deve essere dimenticata, è la dimensione economica che caratterizza lo stesso concetto di sostenibilità: il turismo, cioè, deve portare sviluppo economico e per rappresentare una risorsa di lungo termine deve essere programmato.

La consapevolezza della necessità di dover affrontare i problemi legati all'equilibrio tra aspetti ambientali, sociali ed economici del turismo, si è tradotta in impegni, presi sia a livello nazionale e comunitario sia a livello internazionale, enunciati in documenti che

raccogliono principi e azioni da attuare in un'ottica di sostenibilità del turismo come visto in precedenza.

Il Marina di Marsala è un'opera pensata e progettata per valorizzare il territorio all'insegna dell'ecosostenibilità. E' questa la connotazione principale del nuovo porto turistico.

La società proponente M.Y.R. è impegnata, sin dal suo nascere, in una scrupolosa pianificazione delle attività volta al pieno rispetto di ogni componente ambientale, per realizzare un porto turistico pienamente eco-compatibile, etico, moderno, efficiente e ben integrato nel territorio circostante. Al riguardo, ogni aspetto dell'infrastruttura e degli impianti connessi è stato progettato in funzione della migliore integrazione con l'ambiente di riferimento e nel pieno rispetto delle normative vigenti: dal risparmio energetico con l'uso di materiali della bioedilizia nei sistemi di coibentazione, al possibile impiego di energie rinnovabili.

Analoga attenzione è stata posta agli impianti per la gestione delle acque meteoriche e dei reflui, come pure allo studio delle correnti e quindi al layout portuale, per evitare problemi d'interramento e minimizzare nel contempo, le interazioni con la dinamica costiera del paraggio interessato dall'intervento. Il Marina di Marsala, inoltre, sarà integralmente inserita nel lungomare cittadino grazie ad una vasta area di verde attrezzato, completamente aperta e accessibile da parte di cittadini e utenti.

Un primo riferimento per l'individuazione delle azioni di miglioramento è stato l'insieme delle buone pratiche operative individuate per il settore nautico. Il vantaggio di tale approccio è che si andranno a privilegiare azioni già applicate e collaudate in altre realtà portuali e che di cui sono noti già i punti di forza e i punti di debolezza. Tuttavia, tali buone pratiche sono state valutate nella loro applicabilità alla realtà portuale in studio, anche in relazione ad una analisi costo economico/beneficio ambientale secondo la filosofia comunitaria BATNEEC (*Best Available Technology Not Entailing Excessive Costs*).

2.8. VALUTAZIONE DELLE PRESSIONI CONNESSE ALLE FASI DI REALIZZAZIONE

La fase di costruzione o realizzazione è quella in cui vengono svolte le attività strettamente legate alla realizzazione dell'opera, comprese quelle relative alla preparazione del sito e alla creazione del cantiere.

I disturbi associati a questa fase sono quelli classici arrecati da un cantiere tradizionale.

La valutazione delle ripercussioni che si generano in tale fase richiedono, in primo luogo, la definizione: delle sequenze operative previste per la realizzazione delle opere, delle tecnologie costruttive che verranno utilizzate; delle modalità di conduzione delle attività di dragaggio; della localizzazione delle aree di approvvigionamento delle materie prime e di smaltimento dei prodotti di risulta delle lavorazioni.

In relazione alle attività connesse alla costruzione dell'opera, gli impatti possono essere distinti in dipendenza del "luogo" ove si svolgono.

Pur tenendo conto dei limiti di tale semplificazione possono essere distinte, comunque, tre categorie di attività:

- quelle che si svolgono nel sito ove sorgerà l'opera;
- quelle che si svolgono nel luogo denominato "aree di cantiere", ubicato nelle immediate vicinanze del sito ove sorgerà l'opera;
- quelle, indotte, che si svolgono in un'area più vasta, coincidente con una parte dell'ambito territoriale in cui ricade il sito ove sorgerà l'opera, più o meno estesa in dipendenza di una serie di fattori quali l'importanza dell'infrastruttura, le modalità costruttive e le soluzioni tecnologiche adottate, il livello di sviluppo dell'ambito territoriale medesimo.

Nel caso in esame, per l'individuazione del raggio di interesse delle attività indotte dalla realizzazione dell'opera, risultano determinanti le attività relative all'approvvigionamento dei materiali; in particolare è significativa la fornitura dei materiali lapidei.

Per quanto sopra esposto, una prima forma d'impatto è quella determinata dall'installazione del cantiere: la sottrazione di aree alle attività ricettive ed economiche; il montaggio delle apparecchiature e degli impianti; lo stoccaggio dei materiali delle lavorazioni, si ripercuotono in misura sensibile sulle componenti ambientali, ed, in particolare, sul paesaggio e sulla flora e fauna marina.

All'interno dell'area di cantiere, che verrà recintata, saranno installati i prefabbricati da cantiere adibiti ad uffici, servizi per il personale e magazzino utensili. Potendo contare sulla ricettività offerta dal centro urbano non si prevedono alloggi per il personale. Per il ricovero dei mezzi meccanici sarà realizzata una copertura provvisoria. L'installazione dell'area di cantiere all'interno dell'area portuale consentirà di usufruire di tutti i servizi a rete urbani; i nuovi carichi gravanti sulle reti urbane dovuti al cantiere saranno di modesta entità, in considerazione del tipo di attività che vi si svolgeranno, dei mezzi d'opera impiegati e dell'esiguo numero di addetti necessario.

Va comunque ricordato che le pressioni ambientali durante la fase di cantiere hanno un

carattere transitorio e quindi, in generale, non hanno effetti irreversibili sull'ambiente circostante.

L'attività lavorativa più consistente consiste nell'ammannimento nelle aree di cantiere del pietrame e degli scogli di natura calcarea di varie categorie provenienti dalle cave di prestito, per la realizzazione del nucleo e degli strati di mantellate, eseguite attraverso l'imbarco dei materiali sui pontoni, previo transito da un bilico, opportunamente posizionato, per la pesatura degli stessi materiali.

Va inoltre sottolineato che per la fase di preparazione del sito e di realizzazione delle opere non sono rilevabili alterazioni stabili dalla qualità ambientale, in quanto si tratta di impatti a breve termine ed assolutamente contingenti all'attività del cantiere, in considerazione anche della geomorfologia del tratto di litorale interessato dalle opere.

In questa fase gli impatti ambientali più significativi sono attribuibili alle emissioni di gas e polveri in atmosfera, alla creazione di rumore da parte dei mezzi di cantiere e dei mezzi di trasporto del materiale calcareo necessario per la realizzazione del nucleo e delle mantellate di protezione, l'intorbidimento delle acque nella fase di sversamento e collocazione in opera degli scogli di natura calcarea, secondo le sagome di progetto, di dragaggio dei materiali dal fondale marino, di deposito nella relativa area di stoccaggio e riempimento delle aree retroportuali.

I macchinari, i mezzi e le apparecchiature degli impianti a terra e di quello a mare saranno di vario tipo in relazione alle caratteristiche delle lavorazioni da eseguire, quali, per esempio, escavatori, pale, gru mobili per l'esecuzione delle normali lavorazioni, pontoni, bettoline, rimorchiatori, nonché le apparecchiature di maggiore consistenza per la realizzazione di getti di calcestruzzo, che, comunque, comportano delle lavorazioni di durata limitata nel tempo.

E' opportuno precisare che si tratta di attrezzature e lavorazioni che producono emissioni che provocano fastidi e disagi in prevalenza solo a chi ne è direttamente esposto, e comunque limitate alle sole ore lavorative diurne.

Una terza forma di impatto è quella determinato dall'approvvigionamento dei materiali per le lavorazioni. Semplici considerazioni di carattere economico e cioè, l'elevata incidenza del trasporto sul costo della fornitura di materiali aventi un esiguo valore aggiunto, implica la necessità di reperire luoghi di produzione che comportino distanze di percorrenza fino al luogo di impiego dell'ordine delle decine di chilometri. Il materiale lapideo necessario per la costruzione dell'opera sarà cavato, selezionato e caricato sui mezzi di trasporto nelle aree di pertinenza delle cave secondo le usuali modalità estrattive delle diverse pezzature.

I conglomerati cementizi potranno essere confezionati nello stesso cantiere di prefabbricazione; pertanto, all'interno di esso saranno installati un impianto di betonaggio, completo di silos per l'accumulo del cemento, nonché il serbatoio di accumulo dell'acqua dolce. Oltre al cemento e all'acqua dolce, verranno stoccati nella stessa area del cantiere di prefabbricazione solo gli altri materiali necessari per il confezionamento dei conglomerati cementizi, cioè gli inerti, che verranno disposti in cumuli distinti in dipendenza delle diverse pezzature. Saranno presenti in cantiere, inoltre i casseri in lamiera di acciaio di forma speciale per l'esecuzione dei getti dei massi artificiali, legname da carpenteria, e barre in acciaio d'armatura.

La vicinanza tra sito di imbarco del materiale lapideo da gettata e cantiere di prefabbricazione è tale che le distanze e le considerazioni sui percorsi del materiale lapideo da gettata valgono anche per i percorsi del materiale lapideo da inerte. Il sito di imbarco per i cassoni cellulari prefabbricati dovrà essere appositamente realizzato.

All'uopo dovrà predisporre un apposito scalo da cui saranno immessi in acqua i cassoni, che trainati con appositi rimorchiatori, verranno poi imbasati nel sito di progetto.

Con riferimento al traffico esistente connesso alla fruizione del porto, l'ubicazione del sito di imbarco comporta interferenze di modesta entità e facilmente controllabili con il traffico terrestre.

L'interferenza con il traffico via mare, dato che la rotta tracciata dal sito di imbarco verso il sito di esecuzione dei lavori attraversa l'imboccatura è comunque facilmente controllabile.

Il sito di imbarco del materiale lapideo da gettata sarà allocato nello stesso porto di Marsala.

Il trasporto dei materiali nel tratto terminale del loro percorso, fino al luogo in cui realizzare l'opera, sarà effettuato con l'utilizzo esclusivo di mezzi marittimi.

Non sarà previsto, pertanto lungo il percorso, un nodo di scambio dal modo di trasporto su gomma al modo di trasporto marittimo.

D'altra parte, non per tutti i materiali che concorreranno alla costruzione dell'opera è prevista a terra una capacità di accumulo. In particolare, per quanto concerne la diga di sottoflutto, non si prevede stoccaggio ed il materiale lapideo sarà scaricato dagli autocarri direttamente alla relativa progressiva collocato e distribuito secondo le previsioni delle relative sagome di progetto a mezzo di escavatori.

Per quanto riguarda l'impatto potenziale connesso all'uso del territorio gli elementi in possesso consentono di giudicare come non significativo l'effetto delle azioni di Piano. Infatti, le funzioni svolte nel territorio portuale sono, nell'assetto di Piano, in continuità

con quelle dello stato di fatto, in accordo con il carattere polifunzionale che già il Porto di Marsala possiede. La funzione commerciale continua ad essere centrale, in quanto generatrice di reddito ed occupazione non solo diretti ma anche indotti, senza per questo compromettere le attività produttive già insediate e di nuovo insediamento.

La qualità dell'aria è influenzata negativamente dalle emissioni prodotte dalle macchine operatrici e dai mezzi di lavoro e di movimentazione.

L'impatto risulta sufficientemente rilevante ma reversibile nel tempo: le emissioni sono legate alle sole ore diurne lavorative e riguardano unicamente la durata delle lavorazioni, pertanto non si prevedono alterazioni permanenti della qualità dell'aria.

Al fine di contenere al minimo gli effetti del traffico veicolare determinato dal movimento degli automezzi pesanti in arrivo ed in partenza dal porto e dalle aree di cantiere, sulla viabilità esistente, sarà stato studiato un percorso ottimale soprattutto da e per le cave di prestito, che consente di limitare quanto più possibile l'attraversamento dell'abitato, che nella fase esecutiva della progettazione verrà sottoposto al Comando dei Vigili Urbani per le opportune intese.

Le operazioni di scavo e riempimento, nonché quelle di dragaggio unitamente ai lavori legati alla costruzione delle opere marittime producono impatto sulla componente ambientale acqua ed in particolare sulla qualità delle acque marine.

Dall'analisi delle componenti progettuali, emerge che uno dei problemi maggiori in fase di costruzione delle strutture a mare, per ciò che concerne l'ecosistema marino, è quello relativo alla produzione e relativa dispersione di sedimenti fini, provocate dalle operazioni di posa in opera del materiale lapideo. L'impatto maggiore è connesso all'aumento del materiale in sospensione, che determina una riduzione della trasparenza delle acque e conseguente diminuzione della radiazione luminosa disponibile per la fotosintesi.

Dall'analisi delle interferenze tra le fasi di esecuzione delle opere e la loro operatività e i corpi idrici superficiali non emerge alcuna criticità: le opere non interferiscono con i corpi identificati né con le loro caratteristiche idrologiche. I corsi d'acqua non vengono deviati, né le foci subiscono alcuna interferenza dalla presenza delle nuove banchine o dal prolungamento delle esistenti, per cui non è ravvisabile nessun impatto di tipo diretto, né positivo né negativo, sia in fase di cantiere che di esercizio.

Le previsioni di progetto e di futuro P.R.P. non presentano interferenze con le aree naturali protette presenti nel territorio circostante.

Per ciò che concerne le opere a mare potrebbe verificarsi un effetto debolmente negativo sulle biocenosi presenti sui fondali e sulla distribuzione areale di specie

animali.

Dalla mappatura delle fanerogame marine è evidente come la Posidonia è presente all'imboccatura del porto, ma le opere foranee sono state concepite in modo tale da non pregiudicare la continuità spaziale della vegetazione e non produce frammentazione dell'habitat.

Per ciò che concerne le previsioni a terra, la realizzazione della strada lungomare e della pista ciclabile non producono interferenze di rilievo in un'area già antropizzata.

La fase di cantiere è quella che produce la maggior parte degli impatti negativi sul contesto paesaggistico.

Gli impatti indotti di carattere paesaggistico, sebbene la durata della realizzazione delle opere sia limitata è proprio la fase di cantiere a generare la maggior parte degli impatti negativi. In particolare per quanto riguarda gli aspetti legati all'integrità fisica del luogo si avranno fenomeni quali, per esempio, emissione di polveri e rumori ed inquinamento dovuto al traffico veicolare. Tali fenomeni indubbiamente concorrono a generare un quadro di degrado paesaggistico già compromesso dall'occupazione di spazi per materiali ed attrezzature, dal movimento delle macchine operatrici, dai lavori di dragaggio, sbancamento, di riempimento, ecc..

In primo luogo il degrado del paesaggio è indotto dall'occupazione di spazi per i materiali, le attrezzature, i macchinari e per il movimento di macchine operatrici.

L'integrità fisica del luogo è poi compromessa dall'inquinamento atmosferico ed acustico prodotto dal traffico dei mezzi utilizzati.

Ne deriva un impatto rilevante e reversibile nei tempi previsti per la realizzazione dei lavori.

Per attenuare e mitigare i disturbi legati a questa fase si possono adottare misure ed accorgimenti quali, ad esempio:

- movimentazione dei mezzi di trasporto di materiale inerte e di terre evitando la dispersione di polveri mediante la copertura degli scarrabili e irrorando periodicamente i cumuli e le aree di lavoro;
- posizionamento delle infrastrutture di cantiere e stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva;
- dispositivi insonorizzanti per i mezzi di cantiere per ridurre le emissioni sonore;
- canalizzazione e raccolta delle acque residue dei processi di lavorazione per l'allontanamento e lo smaltimento delle stesse.

Nelle fasi di cantiere di breve e lungo periodo, gli impatti sul paesaggio quindi sono sostanzialmente identificabili in termini di occupazione del territorio da parte del

cantiere e delle opere ad esso funzionali (uffici, baracche, aree di deposito, ecc.), con conseguenti effetti di intrusione visiva dovuta alla presenza di scavi, cumuli di terre e materiali da costruzione a carattere solo temporaneo.

Nel caso in esame, analizzando le visuali dalle quali si scorgono i cantieri delle opere di progetto e considerando la temporaneità degli stessi, si può ragionevolmente affermare che non vi siano impatti irreversibili sulla componente paesaggio; pertanto, il giudizio sintetico per entrambe le fasi di cantiere è assolutamente trascurabile.

La fase di realizzazione delle opere incide sensibilmente sull'assetto economico, creando occupazione di unità di lavoro diretto ed indotto.

2.9. VICINANZA E RAPPORTI CON STRUTTURE SIMILARI

Per la trattazione di questo paragrafo si fa riferimento alle informazioni contenute all'interno del Progetto Comunitario "*Gesinports*". Il progetto, avviato nel settembre del 2004, si realizza nell'ambito del Programma Comunitario "*Interreg. III C - Gestion Intégrée durable dans les ports de Plaisance de la Méditerranée*"¹.

All'interno del "P.I.C. Interreg III C - Zone Sud" viene affrontata un'approfondita analisi delle strutture portuali della Sicilia, partendo dalla suddivisione dell'Isola in tre fasce costiere: costa Jonica, costa Tirrenica e costa del Mar di Sicilia.

La costa del Canale di Sicilia, raggiunta all'altezza di Capo Feto dai gasdotti sottomarini provenienti dalla Tunisia, che costringono a vietare alcuni tratti alla pesca e l'ancoraggio, si presenta per lo più bassa e sabbiosa e con la presenza di numerose secche. Non mancano tuttavia, come a Sciacca, rade ben riparate dai venti, dove si può ormeggiare, e coste alte e scoscese sul mare come quelle tra Capo Rossello e Porto Empedocle. Altra insenatura protetta da scogliere naturali che offrono riparo alle imbarcazioni è quella di Capo Scalambri, dove la costa si presenta bassa e rocciosa. La costa si innalza procedendo verso l'estremo sud della Sicilia, l'isola delle correnti, e Capo Passero costituite isole separate dalla terra ferma istmi dai bassi fondali.

Su un totale di 22 porti ben 14 sono dei "Porti-Porticciolo", mostrando la percentuale più elevata della Sicilia, e solamente 4 sono le "Banchina-Pontile", configurandosi così una realtà completamente diversa rispetto alle altre due coste, mentre non esistono

¹ Il progetto ha avuto come obiettivo la promozione di iniziative orientate alla conoscenza della realtà delle installazioni nautiche destinate alle attività turistiche e sportive nelle regioni del sud Europa nonché la definizione di una strategia comune tra le Istituzioni partner per il superamento delle problematiche derivanti da un cattivo utilizzo delle installazioni nautiche. Partner di questo progetto anche la Regione Sicilia mediante il Dipartimento Regionale Trasporti e Comunicazioni Assonautica Sicilia.

ancora dei marina privati.

Vi è una suddivisione eterogenea nel territorio del numero di posti barca, infatti da Trapani a San Leone sono concentrati più del 90% dei posti. Più equilibrato appare il rapporto tra strutture medie e piccole, non essendovi predominanza né delle une né delle altre, anche se sarebbe opportuno avere una maggiore alternanza tra queste.

La lunghezza media massima delle imbarcazioni che possono accedere a questi porti è di 21 metri, la più bassa per la regione. I fondali anche in questa costa sono al limite della tollerabilità e sono in media più bassi rispetto a quelli delle altre coste, anche in questo caso si auspicerebbe un intervento per rendere le strutture maggiormente accessibili, che originariamente erano state progettate per le necessità della pesca, e che oggi si trovano a dover assolvere a questa nuova funzione, quella diportistica.

Sono poche le zone che si distinguono per la presenza di un buon numero di servizi, fatta eccezione per il tratto che va da Trapani a Mazara, nella parte successiva spiccano i porti di Sciacca, San Leone, Gela e Scoglitti.

Una curiosità che ci deve far riflettere è la presenza in soli 4 porti su 22 dei servizi igienici. Significativo della mancata attenzione per quei particolari (che poi tanto particolari non sono) che rischiano di vanificare i grandi sforzi per la realizzazione di strutture che non si rivelano all'altezza della situazione. Sono questi particolari che rovinano l'immagine del servizio, diffondendo come sempre una cattiva nomina.

Dal rapporto emerge che “la realtà siciliana, è nettamente inadeguata alle effettive esigenze del turismo nautico, soprattutto se messa a confronto con le moderne strutture presenti in altri paesi, nostri diretti concorrenti, e con altre regioni italiane. Sono, quindi, necessari seri interventi mirati a riequilibrare il divario esistente. Detti interventi sono di natura differente e coinvolgono diversi settori, con le conseguenti difficoltà di coordinamento, ma i più urgenti sono quelli che riguardano il settore nautico. Le strutture per la nautica da diporto dovrebbero innanzitutto essere potenziate sotto il profilo quantitativo, tramite l'incremento dei posti barca tuttora insufficienti, senza perdere di vista, però, l'aspetto qualitativo.

Infatti l'ampliamento delle potenzialità ricettive dei porti non deve compromettere la qualità dei servizi, che necessita di notevoli miglioramenti. A tale incremento dei posti barca deve necessariamente corrispondere un aumento dei posti riservati ai turisti esteri, perché questi rappresentano un importante segmento di domanda al quale bisogna prestare notevole attenzione, pur andando contro l'economicità di gestione di un approdo. Sarebbe, infatti, più redditizio utilizzarli per una utenza locale, ma in un'ottica di lungo periodo risulta sicuramente vantaggioso. Un altro aspetto di

notevole rilevanza riguarda il completamento di una fitta maglia di porti, anche se di differenti dimensioni, per favorire la navigazione semistanziale. Sarebbe, inoltre, necessario incentivare la collaborazione tra i gestori delle diverse strutture, al fine di creare dei circuiti composti da porti localizzati lungo le coste dell'isola, ai quali si avrà accesso mediante abbonamento, sviluppando la formula delle "barche itineranti", in Sicilia inesistente, così da invogliare il turista a conoscere meglio tutta l'isola. Ciò comporta l'impegno, da parte di tutti gli aderenti all'accordo, di mantenere degli standard qualitativi uniformi, in modo da non compromettere l'immagine dell'intero circuito. Tali interventi dovranno essere supportati dal potenziamento delle vie di comunicazione, al fine di rendere gli approdi più accessibili sia alla popolazione locale, sia ai turisti che intendano usufruire del servizio. Innanzitutto andrebbe completata la rete autostradale, con particolare attenzione al litorale del Mar di Sicilia che ne è sprovvisto, in secondo luogo si dovrebbero rendere più efficienti anche le strade statali e provinciali tramite una più attenta manutenzione. Altrettanto necessario è il potenziamento del sistema aeroportuale di fondamentale importanza per il turismo proveniente dall'estero e dal nord Italia. L'aeroporto di Fontanarossa andrebbe ultimato rapidamente, realizzando l'ampliamento da tempo programmato, mentre il Falcone-Borsellino, andrebbe potenziato, così da creare almeno due grandi poli aeroportuali localizzati ai due estremi dell'isola. Infine sarebbe opportuno creare un terzo polo aeroportuale per servire meglio il territorio, riconvertendo ad uso civile l'aeroporto militare di Comiso, come già da tempo richiesto. Riteniamo questa sia la localizzazione ottimale, in quanto servirebbe l'estremo sud della Sicilia in atto carente di tali strutture. Le descritte soluzioni renderanno più competitivo il settore del turismo nautico siciliano dando un notevole impulso all'intero comparto turistico. Ciò potrebbe comportare una ripresa dell'economia ed un incremento dei livelli occupazionali, rappresentando, quindi una buona opportunità di sviluppo per tutta l'isola".

3. ALLEGATO 1 – MINISTERO DELL’AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE - PARERE SUL S.A.P.I. NUMERO 939 DEL 25 MAGGIO 2012



La presente copia fotostatica composta di N° 18 fogli è conforme al suo originale. Roma, li 16/10/2012

La presente copia fotostatica composta da N° 9 fogli è conforme al suo originale. Roma, li 07/06/2012

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

Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA E VAS

Parere n. 939 del 25 maggio 2012

Progetto:	<p>ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS</p> <p>ai sensi dell’art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006 Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI), che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006).</p> <p>- I FASE -</p> <p>Progetto “Marina di Marsala” e Piano Regolatore Portuale di Marsala (TP)</p>
Proponente:	<p><i>M.Y.R. - Marsala Yachting Resort S.r.l.</i></p>

ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS - art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006
 Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI)

Premessa

Nei Piani Regolatori Portuali (P.R.P) vi è una stretta convergenza tra l'oggetto della pianificazione/programmazione, da sottoporre a VAS, e l'oggetto della progettazione, da sottoporre a VIA.

Il D.Lgs. n. 152/06 così come modificato dal D.Lgs n. 128/2010, all'art. 6 comma 3-ter, prevede una procedura integrata VIA - VAS: "Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."

Nella città di Marsala è presente un Porto polifunzionale classificato come II Categoria - III Classe (porto di rilevanza economica regionale ed interregionale). Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale approvato nel 2003 ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, in assenza dell'espletamento di una procedura di VIA a livello nazionale, come previsto dalla normativa in materia di VIA per i porti commerciali.

A quasi dieci anni dalla sua approvazione, il PRP del 2003 risulta fortemente disatteso, anche per quanto attiene le opere di messa in sicurezza, con un conseguente e sostanziale sottoutilizzo del bacino ed un progressivo stato di abbandono e di degrado dell'intera area portuale. Tale condizione palesa nei fatti come alcune soluzioni individuate nel PKP del 2003 non siano pienamente coerenti con le nuove esigenze di sviluppo economico e sociale del territorio, che risultano essere invece meglio individuate dalle più recenti linee d'indirizzo strategico formulate dalla Regione Sicilia e dall'Amministrazione Comunale di Marsala.

La Regione Siciliana, con l'adozione del Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, approvato con Decreto dell'Assessorato Regionale al Turismo del 26 maggio 2006 - n.29, colloca nel bacino portuale di Marsala (congiuntamente a Marina di Ragusa e S. Agata di Mifitello) uno dei tre porti "hub" Siciliani ai quali viene attribuita una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico per l'intera Regione. Da tale punto di vista, il PRP del 2003 attribuisce invece all'attività diportistica un ruolo marginale, relegandola in aree portuali periferiche e con spazi insufficienti a conseguire gli obiettivi fissati dalla sovraordinata pianificazione di settore.

Con delibera di G.M. n. 210/2008, l'Amministrazione Comunale di Marsala ha approvato lo studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) al fine dell'attuazione del progetto strategico "Marsala - il sistema costiero", in cui viene individuata l'esigenza di riqualificare il water-front cittadino e gli affacci urbani invertendo, rispetto al PRP del 2003, l'ubicazione delle funzioni commerciali e pesca con quelle relative al diporto nautico. L'idea sottesa a tale inversione è quella di veicolare il turismo legato al diporto nautico verso il centro storico, consentendo contestualmente di allontanare dalla viabilità cittadina il traffico pesante relativo alle attività commerciali e di indirizzarlo direttamente verso i principali percorsi viari provinciali e regionali.

In tale contesto, nel 2009, la Società Marsala Yachting Resort Srl ha presentato il progetto preliminare dell'approdo turistico hub "Marina di Marsala", ai sensi della L.R. n.4 del 16/04/2003 che ha recepito per la regione Sicilia il DPR n. 509 del 1997 (Legge Burlando).

Relativamente alla messa in sicurezza del bacino portuale la Società Marsala Yachting Resort Srl evidenzia come le opere previste dal PRP del 2003 non siano state di fatto realizzate e che le stesse, in ogni caso, mal si coniugherebbero rispetto ai nuovi indirizzi individuati dall'Amministrazione, riguardo l'inversione delle funzioni portuali ed ai conseguenti livelli di agitazione interna ammissibili nelle diverse aree del bacino.

Il progetto, che recepisce le nuove linee programmatiche espresse dall'Amministrazione Comunale dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, risulta conseguentemente sviluppato in variante al vigente PRP.

Poiché ai sensi del comma 8 dell'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4 "l'approvazione del progetto definitivo equivale all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985, n. 21", la proposta progettuale, nelle aree esterne a quelle richieste in concessione, ha previsto una più idonea soluzione di protezione del bacino portuale, la riallocazione funzionale di tutte le

ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS - art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006
Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI).

attività portuali esistenti e l'implementazione di tutte le funzioni previste nel DPRS di Classificazione, previa condivisione delle scelte progettuali con gli operatori portuali delle diverse categorie.

Il Sindaco del Comune di Marsala, con nota del 20/04/2011 - prot. n. 28062, ha comunicato alla M.Y.R. Srl l'invito a redigere il progetto definitivo secondo le indicazioni dell'art. 6 del citato DPR 509/97 al fine dell'ottenimento della Concessione Demaniale Marittima.

A tal merito, va tenuto in considerazione che la Conferenza di Servizi ha richiesto alla Marsala Yachting Resort Srl di farsi carico, congiuntamente alla progettazione dell'approdo turistico "Marina di Marsala" e alla conseguente riconfigurazione dell'assetto portuale a valersi come futuro PRP, anche della progettazione definitiva e successiva costruzione della nuova diga foranea di messa in sicurezza del bacino portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW) e delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

A parziale compensazione degli oneri di progettazione e costruzione della diga foranea sarà individuata in sede di accordo di programma, come idonea misura compensativa, un'estensione del periodo concessorio.

Per i suddetti motivi, al progetto definitivo del porto turistico "Marina di Marsala" e futuro Piano Regolatore Portuale, sono riferibili anche i seguenti progetti:

- o progetto definitivo della Diga Foranea di messa in protezione del bacino portuale (profondamento del Molo di Levante in direzione NE-SW);
- o progetto definitivo delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

Il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla Società al Sindaco di Marsala in data 20/09/2011, il quale con nota nr. 69254 del 21/10/2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui il Ministero dell'Ambiente - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato l'Accordo di Programma per la data del 26 Marzo 2012.

Sul procedimento in parola, l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente - Servizio I VAS/VIA, con nota nr. 45885 del 12/07/2010, ha evidenziato come, essendo il porto di Marsala classificato Categoria II Classe III, con destinazione funzionale "commerciale, servizio passeggeri, peschereccio, turistica e da diporto", l'autorità competente per la necessaria procedura di VIA fosse il Ministero dell'Ambiente.

Sulla base delle indicazioni procedurali identificate dal MATTM, la Società "Marsala Yachting Resort Srl", in qualità di Soggetto Proponente, ha comunicato con nota del 08/11/2011 di voler dare avvio ad una procedura integrata VIA - VAS relativa al progetto definitivo dell'approdo turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale".

Il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla Società MYR Srl al Sindaco di Marsala in data 20.09.2011, il quale con nota nr. 69254 del 21.10.2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui lo stesso Ministero dell'Ambiente - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato, per la data del 26 Marzo 2012, la prima Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo e la stipula dell'Accordo di Programma.

Con nota del 22 dicembre 2011 e con riferimento a tale procedura, la società M.Y.R. (Marsala Yachting Resort S.r.l.), in qualità di soggetto proponente, ha comunicato l'avvio della procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del d. lgs. n. 152/2006 ed ha trasmesso agli enti competenti in materia ambientale, precedentemente condivisi con la DVA, la seguente documentazione: un CD-rom contenente lo Studio Preliminare Ambientale Integrato SAPI, i documenti del nuovo PRP, nonché la relativa dichiarazione di conformità, il file generato dall'algoritmo MDS e l'elenco degli elaborati.

ID 2181, Procedura Integrata VIA-VAS - art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006
Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI).

[Handwritten signatures and initials]

Con nota prot. DVA-2012-0001183 del 18/01/2012 il MATTM ha fissato il periodo di consultazione preliminare in 90 giorni, a partire dal 9 gennaio 2012, al termine del quale, la MYR ha provveduto con nota del 18/04/2012 ad inviare le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

La fase di Consultazione preliminare e la documentazione prodotta ed esaminata

La fase di Consultazione preliminare è finalizzata a definire la portata delle informazioni necessarie alla redazione del successivo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS.

Tale fase comprende quindi lo svolgimento di tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del d.lgs. n. 152/2006 e dalla fase preliminare della VIA di cui all'art. 21 comma 1 del medesimo d. lgs.

La documentazione prodotta e presa in esame include:

- Progetto definitivo del "Marina di Marsala" e Futuro Piano Regolatore Portuale "Studio Ambientale Preliminare Integrato";
- Progetto definitivo del "Marina di Marsala" e Futuro Piano Regolatore Portuale:
 - Relazione Generale,
 - Elaborati Grafici,
 - Studi Specialistici.

1. Osservazioni formulate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale, come di seguito indicato:

- a) WWF in qualità di Ente Gestore della Riserva "Sciare e zone umide di Mazara e Marsala" nota prot. 11/12 del 09.01.2012.
- b) Dipartimento Regionale Protezione Civile - ufficio di Trapani nota prot. 6943 del 02.02.2012.
- c) Provincia Regionale di Trapani nota prot. 13244/R.E. del 09.03.2012.

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri sopra indicati, non comprende osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I. e può essere come di seguito sintetizzato:

- Il WWF tiene a precisare che esso gestisce in convenzione per conto della Regione Siciliana, nella provincia di Trapani la "R.N.O. Saline di Trapani e Paceco", ricadente nei medesimi comuni e la "R.N.I. Lago Preola e Gorgi Tondi" ricadente nel territorio comunale di Mazara del Vallo.
- Il Dipartimento Regionale Protezione Civile lamenta l'assenza del Piano di Protezione Civile del comune di Marsala, ed incita quest'ultimo a dotarsi almeno della pianificazione di emergenza in materia di rischio maremoto.
- La Provincia Regionale di Trapani non formula anch'essa osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I.

QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

Sulla procedura VIA-VAS:

Si osserva che il d. lgs. n. 128/2010, che ha introdotto con l'art. 6, comma 3-ter del d.lgs. n. 152/2006 la nuova procedura integrata di valutazione ambientale VIA-VAS, è entrato in vigore successivamente all'avvio della procedura per l'approvazione della concessione demaniale marittima del porto di Marsala ai sensi del DPR 509/97 (cosiddetto Decreto "Burlando") così come recepito dall'art. 75 della legge regione Sicilia n. 4/2003. (Data inizio procedura 07.07.2009).

La presente procedura integrata VIA-VAS segue, pertanto, per quanto riguarda la VAS, un percorso abbreviato rispetto a quello previsto dagli artt. 11-18 del d. lgs. n. 152/2006 e pertanto non potrà essere presa

ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS - art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006
Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI),

[Handwritten signatures and notes, including "Note of a" and "S.M.D."]

a modello per eventuali future procedure da espletarsi in applicazione dell'art. 6, comma 3-ter del citato decreto legislativo.

Area Vasta

Dalla lettura del SAPI emerge che l'inquadramento dell'ambito territoriale cui appartiene il Porto di Marsala è stato esteso fino a dove si è ritenuto che i potenziali impatti prodotti dalle azioni di Piano potessero esaurirsi o non essere avvertibili. L'area di indagine si prevede estesa al Comune di Marsala in relazione alle componenti ambientali atmosfera e rumore, ed inoltre si prevede di considerare tutti gli impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Alternative

A p. 17 del SAPI il Proponente afferma che "il Porto di Marsala ha un Piano Regolatore del Porto approvato ai sensi dell'art.30 della L.R. 21/85 nel 2003 e quindi antecedentemente alle pianificazioni di settore. Questo P.R.P. modifica il precedente strumento di programmazione approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953. Alcune scelte del piano appaiono già oggi superate nei fatti e non più realisticamente proponibili, anche alla luce delle attuali esigenze economico-sociali e le tendenze evolutive dei mercati. La sostenibilità stessa del piano, che non ha effettuato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, risulta opinabile. Il Piano sembra andare infatti in controtendenza con le più attuali concezioni di funzionamento di sistemi portuali che prediligono la specializzazione verso una tipologia di traffico, anziché prevedere molte attività spesso configgenti tra loro che finiscono per rendere il porto inappetibile per qualsiasi armatore. Tale visione è infatti ripresa dalla sovraordinata pianificazione di settore (Piano Regionale dei Trasporti e Piano Strategico di Sviluppo della Portualità Turistica) che infatti prevedono per Marsala cose diverse da quelle previste nel PRP".

Il Proponente evidenzia pertanto che il Progetto di Piano è stato posto a confronto con l'alternativa zero, consistente nel perpetuarsi dell'attuale situazione.

Si ritiene che il SAI, come previsto dalla lett. h) dell'allegato VI alla seconda parte del d. lgs. n. 152/2006, debba contenere la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione (anche grazie all'analisi SWOT);

Contenuto del quadro strategico

Il Quadro di Riferimento strategico valuta la coerenza interna degli obiettivi e delle azioni di Piano e la coerenza esterna verticale e orizzontale degli stessi rispetto allo scenario di programmazione e pianificazione. Il Quadro di Riferimento strategico del SAPI non ha un contenuto adeguato alle previsioni normative risultanti dall'allegato VI alla parte seconda del d. lgs. n. 152/2006 e pertanto, è necessario che il Quadro di Riferimento strategico del SAI contenga:

- ✓ la descrizione della procedura integrata;
- ✓ gli esiti della consultazione preliminare integrata;
- ✓ i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- ✓ la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";
- ✓ gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- ✓ la coerenza degli obiettivi ambientali;
- ✓ l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
- ✓ l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
- ✓ la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
- ✓ la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento programmatico:

- deve far riferimento ai piani e ai programmi in vigore;
- deve individuare obiettivi e motivazioni delle singole opere di piano, allo scopo di rendere possibile la valutazione della coerenza delle stesse con altri piani o programmi nazionali e territoriali.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

OBIETTIVI

Gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale sono dal proponente elencati nel SAPI e di seguito sintetizzati:

- messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale e miglioramento dell'imboccatura esistente, al fine di assicurare la tranquillità degli ormeggi, anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità, e di ridurre l'interrimento dei fondali che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le problematiche di collocazione dei sedimenti rimossi;
- migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di una razionalizzazione e aumento di posti barca ed attracchi commerciali, anche a seguito della messa in sicurezza del bacino portuale;
- maggiore efficienza funzionale dell'impianto portuale, mediante una più organica zonizzazione del bacino, sulla base delle diverse categorie funzionali ed attività portuali;
- riorganizzazione e potenziamento del sistema della mobilità e della sosta, mediante la razionalizzazione dei flussi viari interni ed esterni al porto e decongestionamento della viabilità cittadina dal traffico pesante commerciale;
- introduzione di nuovi fattori di crescita, economica ed occupazionale, del tessuto produttivo della città;
- recepimento delle più recenti linee di indirizzo strategico dettate dall'Amministrazione Regionale e Comunale, mediante la realizzazione di un porto turistico *hub*, ubicato nell'area del bacino portuale più adiacente al centro storico e mirato ad indirizzare il flusso turistico verso la città e a recuperare il giusto rapporto socio-economico tra l'infrastruttura portuale e la città;
- progettazione di opere a terra finalizzate alla piena integrazione del porto con la città, mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale di aree portuali che allo stato attuale si presentano in condizioni di fortissimo degrado ed abbandono e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne, nel rispetto dei principi di tutela delle risorse paesaggistiche e della loro percezione.

La proposta di piano può essere suddivisa nei seguenti due ambiti:

- realizzazione delle opere marittime e foranee dell'approdo per la protezione dello specchio acqueo;
- realizzazione delle opere di funzionalizzazione del marina, dei cantieri, degli operatori e dell'affaccio a mare (arce per la cantieristica, aree per i diportisti, aree aperte al pubblico con servizi urbani, edifici, viabilità, aree a verde, etc.) che insistono su demanio marittimo.

In particolare le opere marittime previste sono:

- realizzazione di una diga di sottoflutto radicata sulla testata dell'esistente Molo di Levante, con direzione NE-SO;

- banchinamento del tratto terminale del Molo di Levante e realizzazione di un dente per l'accosto delle navi Ro-Ro;
- banchinamento della testata del Molo Cristoforo Colombo;
- creazione di una darsena banchinata per i tender alla radice del Molo Cristoforo Colombo;
- realizzazione di un molo su pali per l'accosto di grandi yachts;
- rifiorimento della testata del molo di Ponente;
- prolungamento del molo in corrispondenza della darsena turistica esistente;
- realizzazione dei moli per attracco dei traghetti;
- realizzazione banchine a giorno per allargamento strada come da progetto già esistente presso il Comune di Marsala;
- dragaggi per la correzione dei fondali portuali e del canale di accesso.

Oltre alle opere marittime descritte, il progetto del "Marina di Marsala" futuro PRP prevede un intervento di riqualificazione urbana, tramite interventi edilizi finalizzati alla realizzazione di strutture complementari. Nell'ambito del Porto Operativo si è riconosciuta, conformemente al DPRS di classificazione, l'esigenza delle aree funzionali di seguito elencate:

- area Commerciale;
- area Passeggeri (aliscafi, piccole navi veloci, microcrociera);
- area della Pesca;
- area Tecnica e Cantieristica;
- area del Diporto;
- area Servizi Urbani;

Destinazioni d'uso previste

Si è proceduto ad una localizzazione razionale di ciascuna delle suddette aree funzionali. La logica è stata supportata dall'offerta territoriale, come dalla zonizzazione dell'urbanistica della Città di Marsala e dalle connessioni trasportistiche verso i nodi di scambio intermodale principali (strade primarie, ferrovia, aeroporto).

1. AREA COMMERCIALE

Il traffico commerciale necessita per autonomia di rapide interconnessioni con i nodi di scambio intermodale. Questo assunto non è compatibile con il transito degli automezzi anche solo in prossimità del centro storico delle città. Il progetto prevede, sul Molo di Levante e sul suo nuovo prolungamento, l'allocatione della nuova area commerciale dove troveranno sistemazione le attività e gli operatori oggi presenti sul tratto terminale del Molo C. Colombo. I traffici commerciali e la Città beneficeranno mutuamente da una nuova collocazione degli ormeggi dedicati sulle opere di levante del porto. L'accesso da terra è previsto tramite una nuova viabilità indipendente e sarà protetto da un apposito varco doganale, ubicato in modo da asservire sia l'ingresso all'area commerciale che all'area di stoccaggio merci. Inoltre a Sud della radice del Molo di Levante è prevista un'area, facilmente accessibile dalla viabilità cittadina, di circa 8.000 m² attrezzata per lo stoccaggio delle merci alla rinfusa.

2. AREA ALISCAFI

Il progetto prevede un'area, ubicata alla fine del primo tronco del Molo di Levante, con circa 100 m di banchina fruibile, destinata all'attracco degli aliscafi (con possibilità di attracco contemporaneo di 2 aliscafi) ed all'istituzione di una eventuale fermata per il servizio metro marittimo, come previsto nel Piano Regionale dei Trasporti. Sono inoltre stati previsti i servizi ai passeggeri, quali biglietteria, ristoro servizi igienici e parcheggi di attesa.

3. AREA PESCA

L'area pesca è stata allocata presso la radice del molo di levante, consentendo il decongestionamento del Centro di Città, essendo tale area funzionale attrattore di traffico. In tale nuova locazione il luogo non si limita ad essere quello dove ormeggiare il naviglio, ma sono previsti spazi e strutture apposite per i servizi ai pescatori ed alle loro associazioni e per i relativi depositi.

4. AREA ATTRACCO TRAGHETTI E MINICROCIERE

Lungo la banchina di riva adiacente all'area pesca sono state previste nuove opere foranee dotate di 275 m di banchine destinate all'attracco traghetti e minicrociere. Tale soluzione consente un potenziamento dell'impianto portuale atto ad integrare tali funzionalità portuali, previste dal DPRS di classificazione ed oggi non presenti. Marsala possiede infatti un'ubicazione geografica strategica per i collegamenti con le isole di Ustica, Pantelleria e Pelagie, nonché con la Tunisia. Una volta realizzata, l'opera potrà consentire il trasferimento sulla stessa anche degli attracchi aliscafi, in modo da consentire conseguentemente un ulteriore incremento delle aree e delle banchine destinate ad uso commerciale merci.

5. AREA TECNICA E CANTIERISTICA

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area retrostante la banchina curvilinea, individuata come migliore ubicazione funzionale e logistica per la cantieristica nautica (attività peraltro già presente in tale area), sotto il punto di vista paesaggistico e degli affacci urbani sul porto. Tali obiettivi sono stati perseguiti mediante la previsione di demolizione degli alti e fatiscenti stabilimenti in disuso attualmente esistenti e l'arretramento dell'area per consentire la possibilità di raddoppio della carreggiata del lungomare, in modo da eliminare le barriere architettoniche esistenti e ampliare la visuale verso il porto.

Sulla base delle indicazioni ricevute ed anche a seguito di successivi incontri di confronto tecnico, effettuati durante la fase di sviluppo del progetto definitivo, con il Comune di Marsala - Settore Territorio e Ambiente e con la Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali sono stati apportati i seguenti ulteriori miglioramenti di progetto dell'area cantieri, mirati a migliorare ulteriormente gli aspetti di inserimento paesaggistico delle opere e l'integrazione visiva, funzionale ed urbanistica tra città e porto:

- eliminazione della previsione d'impiego di rastrelliere multipiano per il rimessaggio delle imbarcazioni, in modo da ridurre ulteriormente gli sbarramenti visivi verso il porto;
- riposizionamento dei cantieri necessari al soddisfacimento delle esigenze nautiche del nuovo marina in posizione arretrata rispetto alla città e visivamente occultata dagli esistenti capannoni nautici di pari altezza;
- prolungamento del percorso viario di collegamento tra la zona in cui è collocata la Capitaneria di porto e le strutture di nautica di porto esistenti nella seconda darsena turistica di previsione;
- riduzione dell'altezza dell'edificio previsto in adiacenza agli uffici della Capitaneria di Porto ed Agenzia delle Dogane di pari altezza, in modo da non introdurre sbarramenti visivi verso il porto. La riconversione di tale edificio in laboratori artigianali (ebanisteria, veleria, tappezzeria, impiantistica, etc.), integrata con la presenza di agenzie *chartering*, *brokeraggio* imbarcazioni e di un elegante bar / ristorante.

Relativamente all'area cantieri nautici è stata individuata una collocazione ottimale nell'area prospiciente alla banchina curvilinea, in modo da garantire la funzionalità logistica per le esigenze del cantiere ed opportuna segregazione ed autonomia rispetto alle attività commerciali e ricreative.

E' stato inoltre previsto da progetto di arretrare il confine dell'area, rispetto alla viabilità principale del lungomare, per garantire la possibilità futura di un raddoppio della carreggiata del lungomare con inserimento di uno spartitraffico, in accordo a quanto già previsto dal Piano Regolatore vigente.

Per garantire le esigenze dettate dall'incremento della ricettività nautica generata dalla presenza del Marina di Marsala, un'ulteriore area cantieri è stata prevista presso la radice del Molo di Levante.

6. DIPORTO NAUTICO E RELATIVI SERVIZI A TERRA

Il dimensionamento delle darsene turistiche è volto a soddisfare gli obiettivi individuati dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, mediante la previsione di un porto turistico hub "Marina di Marsala" con ricettività nautica di oltre 1000 posti barca e idonee strutture di servizio.

A tale ricettività si aggiunge la disponibilità di una seconda darsena turistica ubicata in prosecuzione del marina, con uno specchio acqueo sufficiente per ulteriori 270 posti barca, atto a soddisfare le esigenze degli attuali operatori del settore.

Coerentemente con gli indirizzi strategici individuati dall'Amministrazione Comunale di Marsala, la darsena turistica del porto hub "Marina di Marsala" è stata ubicata nell'area portuale più adiacente al centro storico

cittadino, in modo da indirizzare il flusso turistico verso la città e recuperare il rapporto socio-economico tra la città ed il porto.

L'area servizi urbani del "Marina di Marsala" è ubicata in una zona baricentrata tra centro storico cittadino, porto turistico, passeggiata lungomare ed immersa in un contesto panoramico, la struttura è stata prevista, da quanto sostenuto dal Proponente, per offrire un mix perfetto di accoglienza, servizi all'avanguardia e atmosfera esclusiva, in un contesto architettonico raffinato, progettato nel rispetto dell'ambiente circostante.

7. ARRETRAMENTO AMBITO PORTUALE

Il nuovo assetto portuale mantiene la previsione di arretramento dell'ambito portuale già predisposta dal dal PRP del 2003, in modo da garantire la possibilità di realizzazione del raddoppio della carreggiata della viabilità cittadina che costeggia il porto lungo la banchina di riva.

Con particolare riferimento all'area in cui è prevista l'ubicazione dei cantieri nautici del Marina, l'area di arretramento del limite portuale, fino alla realizzazione del raddoppio della carreggiata del lungomare da parte dell'Amministrazione Comunale, si prevede di destinarla temporaneamente a parcheggio pubblico, con una previsione di 96 posti auto.

8. INTERCONNESSIONI VIARIE URBANE ED EXTRAURBANE

Le soluzioni di configurazione portuale adottate consentono di ridurre significativamente l'attraversamento di mezzi pesanti dal traffico veicolare cittadino adiacente al centro storico. Ciò viene perseguito mediante il riposizionamento delle attività merci e peschereccia, dall'attuale ubicazione su Molo Colombo che impone il convogliamento dei mezzi pesanti in direzione del centro storico, verso la nuova ubicazione sul Molo di Levante, consentendo quindi di indirizzare tale traffico direttamente verso le due principali direzioni di viabilità extraurbana (Trapani / Palermo e Mazara).

Un ulteriore miglioramento rilevato è legato alla movimentazione delle gru portuali dall'attuale area di attracco navi merci alla relativa area di stoccaggio. Allo stato attuale le gru portuali, infatti, sono costrette a percorrere l'intero Molo Colombo ed immettersi nella viabilità urbana in corrispondenza della piazza Piemonte e Lombardo per raggiungere l'area di stoccaggio merci, attualmente posta presso la banchina curvilinea. Nella nuova soluzione di Piano, invece, le gru portuali non s'immettono nella viabilità urbana, in quanto l'area di attracco commerciale e l'area di stoccaggio merci sono direttamente collegate da una viabilità portuale interna e separata.

Costi di realizzazione: Per le suddette opere di infrastrutturazione sono indicati i costi di realizzazione.

Perimetro del Piano: Il perimetro del Piano coincide con il perimetro delle aree demaniali marittime portuali.

Progettazione: le opere previste dal Piano e sottoposte a VIA integrata da VAS presentano il livello di progettazione richiesto dalla normativa e idoneo a consentire la valutazione degli impatti delle opere su tutte le componenti ambientali.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

La documentazione presentata dal proponente evidenzia che dovrà essere integrata con l'analisi delle azioni e degli impatti prodotti dall'opera distinta per fasi di realizzazione e di esercizio.

Il soggetto proponente ha presentato la lista preliminare dei pareri da ottenere per la realizzazione del progetto. In particolare:

- La Conferenza dei Servizi relativa alla valutazione del progetto preliminare del porto turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale" ai sensi del DPR 509/97 come recepito dalla regione Sicilia, si è conclusa con esito positivo nell'ottava ed ultima seduta del 05 Aprile 2011, in cui gli enti preposti hanno confermato il parere favorevole di ammissione del progetto alle successive fasi del procedimento di cui al Decreto Burlando, così come recepito dalla Regione Sicilia.

ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS - art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006
Consultazioni sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI)

- Sulla base del procedimento in corso, ai sensi del DPR 509/97 (Legge Burlando), gli enti individuati per esprimere parere, in sede di Accordo di Programma per la concessione delle aree demaniali e la realizzazione del progetto sono i seguenti:

- Comune di Marsala;
- Assessorato Regionale Territorio e Ambiente - Dipartimento T. e A. Servizio 9 - Demanio Marittimo - Palermo;
- Assessorato Regionale territorio e Ambiente - Dipartimento Urbanistica - Palermo;
- Assessorato Regionale Territorio e Ambiente - Dipartimento T. e A. - Servizio 2 - VIA-VAS - Palermo;
- Capitaneria di Porto di Trapani;
- Genio Civile Regionale di Trapani;
- Agenzia del Territorio - Ufficio provinciale di Trapani;
- Agenzia delle Dogane di Trapani;
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali - Trapani;
- Soprintendenza del Mare di Palermo;
- Assessorato regionale Turismo Sport e Spettacolo - Palermo;
- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco - Trapani;
- Rete Ferroviaria Italiana - Direzione territoriale Produzione - Palermo;
- Comando Zona Fari della Sicilia - Messina;
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - genio Civile opere Marittime - Dipartimento Infrastrutture e Mobilità - ex serv. 5° - Infrastrutture Marittime e Portuali - Palermo;
- Ministero dell'Ambiente - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Roma;
- Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani - Ufficio Igiene - Marsala

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ritiene che lo Studio Ambientale Integrato, che dovrà avere i contenuti previsti dall'art. 13 e dall'all. VI alla Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006 per il Rapporto ambientale e dall'art. 21 e dall'all. VII alla Parte seconda del D.Lgs. n.152/2006 per lo Studio di Impatto Ambientale, dovrà tener conto delle seguenti indicazioni:

In merito agli aspetti metodologici

1. I documenti dello Studio Ambientale Integrato, oltre a quanto riportato nella documentazione presentata, dovranno descrivere e motivare chiaramente le metodologie e gli strumenti adottati per prevedere l'entità degli impatti sull'ambiente in modo da consentire in maniera univoca la verifica dei risultati ottenuti, sia per la parte delle infrastrutture a mare che per la parte a terra.
2. Come previsto dall'art. 26, comma 4, d. lgs. n. 152/2006 così come modificato dal d. lgs. n. 128/2010, devono essere attivate e acquisite tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assenti, comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto e utili all'emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, che in prima istanza sono quelli richiamati già in questa fase preliminare ma non necessariamente da intendersi in modo esaustivo.
3. Lo Studio ambientale integrato deve prendere in considerazione le osservazioni ed i pareri già presentati durante la fase preliminare e che saranno espressi nel corso delle successive fasi di consultazioni.

Quadro di riferimento strategico

4. Il SAI deve individuare e motivare l'estensione dell'area di indagine in cui possono prodursi gli effetti ambientali delle azioni e delle misure del Piano per tutte le componenti ambientali tenendo conto di tutti i potenziali impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS - art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006
Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAIP)

10

- Il Rapporto Ambientale dovrà contenere quanto richiesto nell'Al. VI alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006. In particolare il SAI dovrà contenere:
 - 4.1. la descrizione della procedura integrata;
 - 4.2. gli esiti della consultazione preliminare integrata;
 - 4.3. i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
 - 4.4. la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";
 - 4.5. gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
 - 4.6. la coerenza degli obiettivi ambientali;
 - 4.7. l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
 - 4.8. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
 - 4.9. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
 - 4.10. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

Quadro di riferimento programmatico

5. Il quadro di riferimento programmatico del SAI dovrà contemplare i seguenti approfondimenti:
 - 5.1. strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;
 - 5.2. sintesi del Piano Regolatore Portuale del 2003, approvato dalla Regione Siciliana ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, del Piano Regolatore Portuale del 1953, approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953, e della programmazione territoriale esistente;
 - 5.3. dovrà prendere in considerazione i dati derivanti da politiche culturali/turistiche che evidenziano l'applicazione di un idoneo approccio di "etica del turismo" e di assonanza con progetti di qualità;
 - 5.4. dovrà contenere valutazioni delle pressioni, connesse alle fasi di realizzazione dell'opera, che potranno subire le attività turistiche dell'area durante il periodo estivo (in fase progettuale, nel SAI, potranno essere definite specifiche programmazioni Gantt per evitare sovrapposizioni tra cantiere ed attività turistiche.

Quadro di riferimento progettuale

6. Lo Studio ambientale integrato deve contenere:
 - 6.1. l'analisi dello stato attuale dei luoghi e attività presenti, breve valutazione degli aspetti socio-economici e ricettività del dispositivo portuale, incluso anche affacci urbani e connessioni viarie;
 - 6.2. la descrizione degli aspetti di riqualificazione del waterfront, tenendo conto anche del punto di vista dell'osservatore che viene dal mare, anche in termini di riconoscimento della identità dei luoghi, mediante l'uso di essenze vegetazionali autoctone;
 - 6.3. la descrizione delle alternative progettuali e dell'alternativa zero con analisi sugli effetti, nell'ipotesi della mancata realizzazione dell'opera;
 - 6.4. la descrizione del progetto e dell'articolazione del PRP;
 - 6.5. la descrizione dell'iter progettuale delle opere, con adeguati dettagli progettuali;
 - 6.6. l'analisi dei traffici portuali e indotti attesi e lo studio trasportistico; dovrà essere elaborato uno studio trasportistico con l'individuazione dei poli di attrazione e la quantificazione dei vettori di traffico, che comprenda anche le fasi di realizzazione del Piano;
 - 6.7. la cantierizzazione, con l'organizzazione delle fasi di realizzazione, la stima delle quantità di materiali da approvvigionare, la movimentazione dei materiali, lo smaltimento dei materiali da dragaggio e da demolizione, l'indicazione delle cave di prestito e delle discariche. Nell'ambito della cantierizzazione dovrà essere evidenziata l'organizzazione delle fasi di realizzazione con stime del traffico indotto per ciascuna fase e con stime degli impatti sia marittimi (dragaggi, navi ecc.) sia per il traffico indotto. Si dovrà evidenziare la previsione di un piano per la gestione ottimale del

[Handwritten signatures and notes]

- materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e il bilancio generale dei movimenti di materiali, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.). Si dovrà tener conto del piano di riutilizzo dei materiali da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii;
- 6.8. gli impatti di cantiere e gli interventi di mitigazione con quantificazione per le singole componenti ambientali per la fase dei lavori più impattante;
- 6.9. il piano di sicurezza in fase di cantiere e di esercizio;
- 6.10. l'analisi costi benefici
- 6.11. gli studi specialistici di settore, come studio meteo marino, studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna, studio della circolazione idrica portuale; studio della navigabilità; studio della dinamica costiera, studio della qualità delle acque portuali, manutenzione dei fondali portuali; relazione geologica
- 6.12. l'analisi swot.

Quadro di riferimento ambientale:

7. In linea generale lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

Nell'ambito della descrizione delle componenti ambientali dovrà contenere la caratterizzazione dello stato di fatto riferendosi a dati recenti che, se non disponibili, dovranno essere acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio;

Dovrà contenere gli studi su atmosfera, rumore, ambiente idrico che dovranno essere estesi all'area vasta;

Dovrà definire la mappa dei recettori sensibili e veri.

Sulle singole componenti lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

- 7.1. Atmosfera: la misura della qualità dell'aria è effettuata tramite analizzatori di inquinanti che funzionano in continuo, posizionati all'interno di cabine, presenti negli agglomerati e nelle zone definiti ai sensi del D. Lgs. 351/99. Nel caso di Marsala si potrà fare riferimento alla stazione più vicina localizzata a Trapani. In particolare si dovrà considerare il superamento dei limiti di

- ✓ biossido di zolfo (SO₂);
- ✓ biossido di azoto (NO₂);
- ✓ monossido di carbonio (CO);
- ✓ particolato (PM₁₀);
- ✓ benzene (C₆H₆);
- ✓ ozono (O₃)

- 7.2. Caratterizzazione atmosfera e clima acustico e modelli di previsione: lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli devono essere effettuati su aria vasta, ricomprendere la componente vibrazioni. Qualora per le aree in esame non fossero disponibili reti di monitoraggio fisse e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline e dei fonometri dovrà essere concordato con ARPA, sia per l'ante operam che per cantiere ed esercizio). L'analisi delle componenti atmosfera e rumore dovrà comprendere anche la stima quantitativa delle emissioni, il calcolo delle concentrazioni delle ricadute degli inquinanti e delle previsioni dei livelli di emissione acustica presso i recettori, da effettuare attraverso simulazioni con appositi modelli matematici, sulla base dei rilevamenti effettuati in loco, anche utilizzando i dati dei monitoraggi in essere.

- 7.3. Dragaggi, realizzazione delle colmate, movimentazione dei sedimenti: Lo Studio Ambientale Integrato deve verificare con modelli specifici la fattibilità e la previsione di assestamento delle colmate. Dovranno essere caratterizzati i terreni, forniti i dettagli progettuali e le fasi di lavorazione, i macchinari utilizzati con le specifiche mitigazioni. Si dovranno riportare i risultati dei campionamenti effettuati per i dragaggi, secondo il protocollo ICRAM-APAT, con indicazione dei valori massimi e minimi rilevati rispetto ai valori limite;
- 7.4. Traffico navale: Si dovranno riportare, i dati aggiornati dei traffici navali del porto di Marsala e precisamente:
- Distinguere il traffico navale con rotte in entrata e in uscita dall'ambito portuale e fornire i dati della situazione ante operam e delle previsioni di traffico al 2020 per tipologia di naviglio;
 - Specificatamente per la nautica da diporto: valutare il parco nautico attuale registrato e i mezzi nautici minori, quali le imbarcazioni non soggette a registrazione;
 - Per quanto riguarda il porto peschereccio, valutare il parco peschereccio attuale registrato distinto in settori di pesca, altura, piccola pesca, ecc.
- 7.5. Idrodinamica: Si dovranno riportare i risultati dei modelli idrodinamici e delle modifiche della linea di costa (riportando anche le modifiche storiche). Gli studi dovranno comprendere le simulazioni per la qualità delle acque (ossigeno disciolto) e verificare il ricambio idrico per le aree interne per le fasi ante e post operam, evidenziando gli eventuali peggioramenti o miglioramenti delle situazioni, indicare le eventuali misure di mitigazione necessarie;
- 7.6. Reti idrografiche: Si dovrà riportare il reticolo idrografico superficiale, riportando anche i contenuti del P.A.I.;
- 7.7. Aree natura 2000 e Valutazione di incidenza: Il SAI dovrà contenere lo Studio di Incidenza per le aree "Natura 2000" presenti in area vasta. In tale studio dovranno essere, in particolare per le aree ZPS, evidenziate le possibili interferenze con le specie maggiormente protette. In considerazione dell'elenco, presentato dal proponente, dei SIC, ZPS e IBA, prossimi all'ambito indagato con lo Studio Preliminare Ambientale, dovrà essere fornita la Valutazione di incidenza rispetto ai siti Natura 2000 presenti entro un raggio di 10 km nonché sulle aree stesse della rete ecologica "Natura 2000". Gli Studi di incidenza dovranno essere prodotti e pubblicati contestualmente allo Studio Ambientale Integrato. Si richiede inoltre di esplicitare eventuali vincoli esistenti ed applicabili alle aree ed agli specchi acquei di intervento;
- 7.8. Ecosistemi marini: Lo Studio Ambientale Integrato dovrà produrre carte batimorfologiche e biocenotiche dei fondali interessati dalle opere e di tutta l'area portuale. In base alla diversa movimentazione del traffico navale dovrà fornire una Valutazione dell'impatto sugli ecosistemi marini per ciascuna componente, in tale ambito dovrà essere effettuata con apposita strumentazione, un'accurata documentazione dello stato effettivo e della densità della eventuale *Posidonia oceanica*, anche in raffronto con eventuali studi effettuati in sito e anche allo scopo di poter considerare le capacità di recupero della prateria a seguito della turbativa provocata dalla risospensione del sedimento e fornire le opportune mitigazioni. Dovranno essere effettuati campionamenti ante operam di fito zooplancton, benthos e prodotto ittici. Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale *vegetazione, flora e fauna*, dovrà essere verificata ed analizzata la presenza di eventuali habitat naturali e prioritari. Dovranno essere in particolare analizzati e valutati gli effetti sulla fauna ittica. Particolare attenzione dovrà essere posta con riguardo alle possibili interferenze, che dovranno essere evidenziate, con la *Posidonia oceanica*, *Cymodocea nodosa* e *Pinna nobilis*. Dovrà essere analizzata e valutata l'incidenza delle correnti marine sul trasporto dei sedimenti durante le attività di cantiere, anche attraverso modelli di simulazione a scala vasta ai fini della valutazione di eventuali effetti sulla prateria di *Posidonia oceanica*. Sarà utile verificare i risultati degli studi sulla biocenosi condotti dal Genio Civile di Trapani nelle aree interne ed esterne del porto di Marsala;

[Handwritten signatures and notes]

13

* 7.9. Suolo e sottosuolo: Nell'ambito dell'analisi della componente *suolo e sottosuolo*, dovranno essere riportati i risultati delle indagini geognostiche e geotecniche effettuate sull'area a terra e sui fondali marini interessati dal progetto al fine di verificare l'assenza di contaminazioni. Dovranno essere effettuate analisi ai fini della caratterizzazione fisico-chimica e microbiologica dei terreni e dei fondali interessati dai lavori, con intervalli di prelievo di almeno 500 metri oltre ad ogni variazione geologica. Dovranno essere definite le alterazioni delle caratteristiche morfologiche, geomorfologiche e idrogeologiche del suolo e le condizioni di pericolosità geomorfologica e idraulica in relazione alle escavazioni previste dal progetto, sia a terra che a mare;

Sono altresì necessarie le analisi riguardanti:

- ✓ il contesto storico e paesaggistico;
- ✓ l'uso del suolo;
- ✓ le infrastrutture viarie;

7.10. Valutazione delle interferenze: Valutazione delle interferenze, delle analisi di rischio, e/o delle analisi sugli impatti cumulativi con eventuali progetti che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale, approvati o in corso di istruttoria di VIA nazionale e/o regionale insistenti nell'area portuale;

7.11. PMA: i Piani di Monitoraggio Ambientali previsti dal SAI dovranno tenere conto di possibili monitoraggi già in corso nell'area, con particolare riferimento a quelli in essere per la qualità delle acque e per gli ecosistemi marini;

7.12. Rifiuti: Lo Studio Ambientale Integrato deve contenere un'analisi dei rifiuti prodotti distinti per tipologia durante le varie fasi e per destinazione di conferimento, in accordo con l'eventuale Piano di Gestione Rifiuti Portuale;

7.13. Mitigazioni e compensazioni: Le misure di mitigazione degli impatti dovranno essere riferite a tutte le infrastrutture di progetto, sia a mare che a terra, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Si richiede l'approfondimento rispetto agli eventuali interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che dovranno comprendere l'individuazione e descrizione delle misure dirette ad evitare, ridurre e, se possibile compensare gli impatti negativi del piano e dei progetti ed un programma dei lavori e specifiche tecniche relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere introdotte nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'infrastruttura (capitolati d'appalto);

7.14. Paesaggio: Le volumetrie degli edifici delle aree del PRP devono essere indicate come ingombro massimo e distacchi, presi dalle norme di attuazione del Piano, e devono essere effettuate simulazioni della fase post operam. Si raccomanda che i punti i di vista corrispondano ai punti reali panoramici.

Presidente
Guido Monteforte Specchi

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Doct.r Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

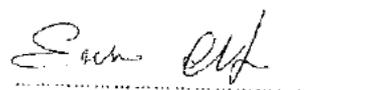
ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS - art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006
Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI),

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the number 14.]

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

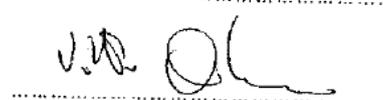


Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

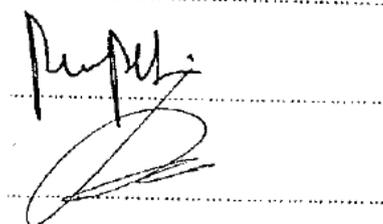


Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

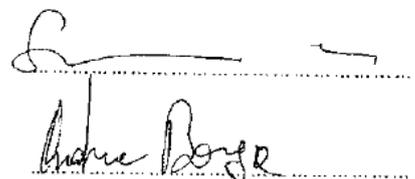


Dott. Gualtiero Bellomo

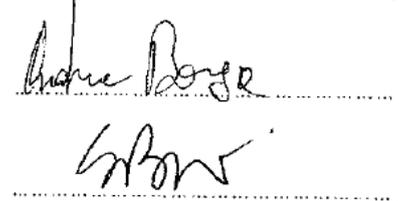
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

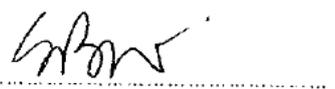
Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



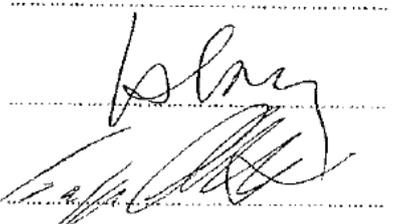
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari

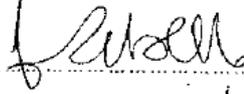
ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

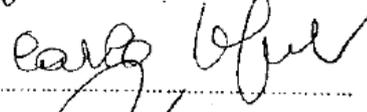


Arch. Giuseppe Chiriatti

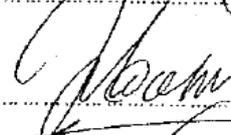
Arch. Laura Cobello



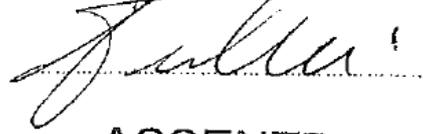
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



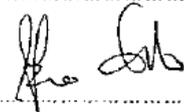
Dott. Federico Crescenzi



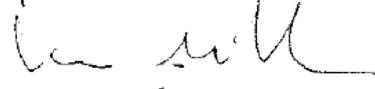
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



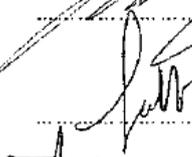
Avv. Luca Di Raimondo



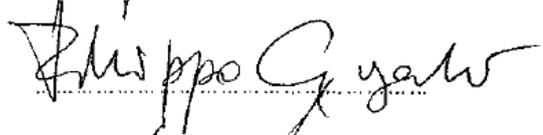
Ing. Graziano Falappa



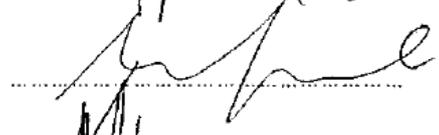
Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



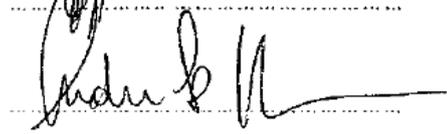
Prof. Antonio Grimaldi



Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



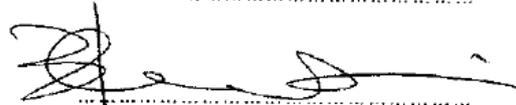
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi



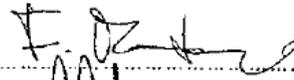
Avv. Michele Mauceri



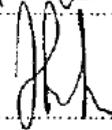
Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

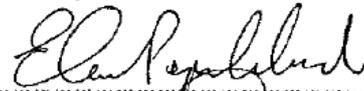
Ing. Francesco Montemagno



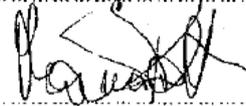
Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



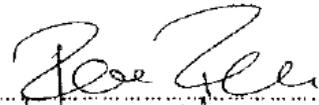
Ing. Mauro Patti



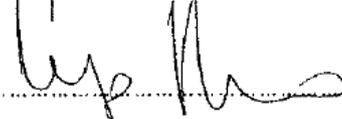
Avv. Luigi Pelaggi

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

X. Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

R. Viviani