



Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente

Prot. 94/22
Nubia, 05.07.2022



Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata
SALINE di TRAPANI e PACECO



Via G. Garibaldi, 138
C/da Nubia
91027 PACECO (TP)
Tel. / Fax: 0923 867700
Cell. 3275621529
salineditrapani@wwf.it
www.wwfsalineditrapani.it
salineditrapani@pec.wwf.it

Al Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione 5 - Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it
cress@pec.minambiente.it
cress-5@mite.gov.it

E.pc. Alla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare
di Sicilia Occidentale
info@pec.portpalermo.it

Al Ministero della Cultura Direzione Generale
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio V
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Siciliana Assessorato Territorio ed Ambiente
Dipartimento Regionale dell'Ambiente
dipartimento.ambiente@certmail.regione.sicilia.it

Alla Regione Siciliana Assessorato dell'Agricoltura
dello sviluppo rurale e della pesca mediterranea
Dipartimento della pesca mediterranea
Commissione consultiva per la pesca
dipartimento.pesca@certmail.regione.sicilia.it

Alla Provincia di Trapani
provincia.trapani@cert.prontottp.net

Al Comune di Trapani
sindaco@pec.comune.trapani.it

Alla Capitaneria di Porto di Trapani
cp-trapani@pec.mit.gov.it

Trasmissione a mezzo pec

Oggetto: [ID: 7963] Proponente - Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
Porto di Trapani - *Lavori di salpamento della Diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti e*



Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado
dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire
un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005



Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 - ONLUS di
diritto



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

messa in esercizio delle banchine a ponente dello Sporgente Ronciglio. - Procedimento di VIA. - ZPS ITA010028, ZSC ITA 010007, RAMSAR cod. 2329, IBA 158, Riserva Naturale Orientata Saline di Trapani e Paceco – PRP del 1962 privo di verifica preliminare ambientale anche nella versione aggiornata e adottata nel 2002; Vinca priva anche della valutazione “congiuntamente con altri piani e/o progetti”. Parere preliminare negativo

In riscontro alla nota prot. n. 56515 pervenuta dal MiTE in data 06/05/2022 per il procedimento di cui in oggetto, con la quale codesto Ministero comunica la procedibilità dell'istanza, il responsabile del procedimento e la pubblicazione della documentazione sul sito web del MiTE chiedendo l'espressione del parere dell'Ente Gestore della R.N.O. Saline di Trapani e Paceco entro cui ricade la ZSC “Saline di Trapani” e la ZPS “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani”.

Visionati gli elaborati progettuali pubblicati sul sito web del MiTE al seguente indirizzo:

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8342/12291>.

Premesso che il porto di Trapani è attiguo ai Siti Natura 2000 ZPS ITA010028 (1998), ZSC ITA010007 (2016, precedentemente SIC), IBA cod. 158 (1989, aggiornamento 2000), oltre che sito RAMSAR cod. 2329 (2011) nonché con la Riserva Naturale Orientata Saline di Trapani e Paceco (D.A. 257/44 del 11/5/1996).

Preso atto che parte dell'area di cantiere e della nuova banchina Ronciglio da mettere in esercizio ricade in ZPS e ZSC, modificata per le opere di cui al parere n. 728 del 15.09.2005, del Decreto VIA prot. DEC-2010-0000963 del 13.12.2010, con ulteriori interventi in Sito Natura 2000 ancora oggi non oggetto di completamento delle opere di compensazione previste.

Rilevato che il progetto oggetto della procedura prevede lo smantellamento della diga frangiflutti Ronciglio, la risagomatura della stessa, il dragaggio dei fondali limitrofi alla nuova banchina Ronciglio e la messa in esercizio della banchina stessa.

Preso atto che il porto di Trapani è stato normato dal Piano Regolatore approvato nel lontano 1962 mai sottoposto a VIA e VAS.

Considerato che il PRP del 1962 risulterebbe aggiornato in data 17/10/2001 ed adottato formalmente ai sensi e per gli effetti della Legge n. 84/94 dall'Autorità Marittima in data 28/07/2002 e mai sottoposto alla procedura di VIA Nazionale, come risulta dalla nota dell'ARTA Sicilia prot. n. 47341 del 29/07/2005.

Preso atto che nonostante tali approvazioni, nella documentazione inerente alle recenti opere proposte singolarmente, con dicitura Adeguamento Tecnico Funzionale, dall'attuale Autorità di Sistema Portuale (di seguito AdSP), si fa riferimento solo al PRP del 1962.

Preso atto che dalla documentazione del progetto proposto nell'elaborato denominato Relazione Tecnica Generale (pag. 3) si riporta che: ***“Nelle more della redazione della variante al Piano Regolatore Portuale (le cui tempistiche di approvazione non sono risultate compatibili con le necessità dell'Ente e delle richieste del mercato) l'AdSP ha promosso un adeguamento tecnico funzionale (di seguito ATF) al PRP con l'intento di permettere in tempi rapidi un accesso al porto in sicurezza delle navi, oggi difficoltoso a causa della limitata larghezza dell'imboccatura nei pressi della testata del Molo del Ronciglio, ai sensi dell' art.5, comma 5 della L. n. 84/1994 e ss. mm. ii., che è stato successivamente approvato con Delibera del Comitato di Gestione N.06 del 20 giugno 2019 e N.11 del 06 ottobre 2019.***

Infatti, da tempo il Porto di Trapani è inserito nei circuiti croceristici della compagnia di vari armatori (Marella Cruises, premier Cruises, Royal Caribbean, Costa, etc.) e sino ad oggi si registra l'accesso al porto e l'ormeggio di navi crociere di lunghezza massima di 280,00m.” (in originale non in grassetto).



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

Considerato che dalla lettura della delibera n. 17 del 18/12/2019 di approvazione del Piano Operativo Triennale dell'AdSP relativamente al porto di Trapani vi sono sia rassicurazioni sulla, ad oggi, realizzazione di tutto quanto era stato previsto nel PRP del 1962, sia proposte di nuovi interventi per consentire l'accesso a navi da crociera di maggiore dimensione e relativa manovrabilità:

Pag 33 della_Delibera n. 17 del 18/12/2019 di approvazione del Piano operativo triennale dell'AdSP

Porti di Trapani e Porto Empedocle

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle in atto sussistono strumenti programmatori la cui redazione ed approvazione risalgono a diverse decine di anni or sono, disegnati con criteri evidentemente obsoleti che consideravano solo esigenze di natura idraulico/marittima senza considerare i criteri che oggi sono posti a base della redazione dei P.R.P., ovvero con la definizione degli ambiti, sotto ambiti, aree funzionali, edilizia asservente.

Certamente è scontata la necessità per entrambi i porti di avviare la redazione dei nuovi P.R.P., conformemente a quanto previsto dalle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017), procedimento questo che richiede un arco temporale pluriennale.

*Nella consapevolezza di quanto sopra, si valutano le attuali esigenze operative rapportate alle previsioni del vigente P.R.P. e nelle more della redazione ed approvazione del nuovo piano regolatore, procedimento questo che richiede un arco temporale pluriennale, **si attuano le possibile azioni da porre in essere per rendere possibili delle puntuali modifiche avvalendosi di quanto previsto in tema di adeguamento tecnico funzionale o di variante puntuale.***

In detta ottica sono stati individuate quelle infrastrutture necessarie e la cui realizzazione hanno caratteristiche ascrivibili alle due fattispecie sopra individuate (A.T.F. e variante localizzata) ed in tal senso si vuole operare.

Pag.35 della_Delibera n. 17 del 18/12/2019 di approvazione del Piano operativo triennale dell'AdSP

Porto di Trapani.

Da tempo il Porto di Trapani è inserito nei circuiti crocieristici della compagnia di vari armatori (Marella Cruises, premier Cruises, Royal Carribean, Costa, etc.) e sino ad oggi si registrano alla banchina Garibaldi l'ormeggio di navi crociere di lunghezza circa 220,00 mt. ed in casi singoli anche di 280 m., con pescaggio di circa 7,00/8,00 mt.; in particolare, in atto si è registrato una presenza di 48 approdi per l'anno 2018 aumentati a sessanta per l'anno 2019.

*Detta banchina a causa del proprio profilo mistilineo sconta una fronte di 141,00 mt. e ciò comporta che la nave ormeggiata sfonda di 140,00 mt dalla testata della stessa. Per di più **l'ingresso al porto è limitato dalla presenza della Diga Ronciglio, che limita la larghezza del canale di accesso a meno di 200m.***

(..)

*pertanto, si ritiene opportuno procedere alle rettifica delle banchine Settentrionali in un secondo momento dopo avere eliminato la citata criticità, **dando priorità al salpamento di gran parte della diga Ronciglio in cui è collocato il <<vecchio fanale verde>>, in modo da garantire un canale di accesso al porto di larghezza pari a circa 250 m.***

*In uno a detto interventi si rende anche necessario consentire le manovre di ingresso/uscita dal porto delle grandi imbarcazioni garantendo lo stesso fondale del canale di accesso, e quindi **ampliare l'estensione del dragaggio nella zona dell'avamposto rispetto a quanto previsto nel vigente PRP.***



Per tale motivo si è valutato di anteporre alla citata rettifica delle banchine un nuovo adeguamento tecnico funzionale (ATF) che abbia per oggetto i lavori di dragaggio dei fondali nella parte che si configura quale stensione del P.R.P. e il salpamento della Diga Ronciglio.

Quindi, assentito l'A.T.F. relativo alla demolizione del molo Ronciglio ed avviati i connessi lavori si proporrà l'altra A.T.F. connessa alla rettifica delle banchine settentrionali.

Pag.39 della Delibera n. 17 del 18/12/2019 di approvazione del Piano operativo triennale dell'AdSP (...)

Per il porto di Trapani le previsioni del vigente P.R.P. sono sostanzialmente realizzate, e nelle more della redazione del nuovo PRP le ulteriori necessità sono state, e saranno, affrontate con gli strumenti di programmazione sopra illustrati (A.T.F. e variante localizzata).

Parti della Delibera n. 17 del 18/12/2019 sono riportate in calce alla presente nota.

Considerato che i singoli interventi nonché le attività ad essi connessi devono essere oggetto di valutazione congiunta, potendo, anche sommandosi, incidere negativamente su molteplici componenti ambientali, sui siti Natura 2000 e sulla Riserva Naturale strettissimamente connessa alla componente marina anche in ambito portuale.

Considerato che lo stesso proponente ha sottoposto a V.Inc.A regionale codice procedura n. 1262, l'intervento "LAVORI DI DRAGAGGIO DELL'AVAMPORTE E DELLE AREE A PONENTE DELLO SPORGENTE RONCIGLIO", approvato con parere del CTS n. 46 del 16/02/2022 con prescrizioni.

Considerato che il progetto in oggetto prevede ulteriore dragaggio e rimozione del molo Ronciglio a ridosso del Sito Natura 2000, con area di cantiere in parte ricadente in esso.

Considerato che **né il progetto "Lavori di dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio"** codice procedura n. 1262 in procedura VINCA regionale **né quella del progetto in oggetto cod. procedura MiTE 7963, analizzano congiuntamente gli interventi** e che risulterebbero inoltre previsti, come dai contenuti del Piano Operativo Triennale sopra citato, ulteriori interventi per rimodulazione dell'assetto portuale, nessuno dei quali riportato e analizzato nella VINCA e nello SIA.

Considerato che l'attigua area protetta della "R.NO. Saline di Trapani e Paceco", vede sia un canale demaniale (denominato Canale di Mezzo) afferente al bacino del porto sia **la presenza della *Calendula maritima* Guss, specie endemica e protetta ai sensi del D.P. 13/09/2019, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 46 del 11/10/2019, su litorale adiacente l'area di intervento sia in fase di cantiere che di esercizio;**

Considerato che con nota prot. 146/19 del 2/08/19 questo Ente Gestore aveva rappresentato sia al Dirigente della Vigilanza delle Autorità Portuali sia al Direttore Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare quanto sopra, indicando diversi interventi per i quali si era appreso dalla stampa e dal sito web dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ed inoltre si era evidenziato quanto segue:

"Dal medesimo articolo di cui si riporta il link in calce al documento, si apprende inoltre che sarà effettuato il "salpamento" del molo Ronciglio, per ampliare l'ingresso del porto e che lo stesso progetto è stato già trasmesso agli enti territoriali per il relativo parere di competenza.

*Tale progetto, già in itinere, viene definito "di adeguamento tecnico-funzionale", ovvero, da considerarsi come modifica non sostanziale ai sensi del vigente art. 5, comma 5 della legge n. 84/1994, così come novellato dall'art. 1 del D.lgs. n. 232 del 13 dicembre 2017. Contrariamente a quanto si sia presunto e a seguire, già avviato, **tale intervento è invece sostanziale e propedeutico***



ad altrettanti interventi e attività non previste né compatibili con il PRP del 1962 e, quindi si configura a tutti gli effetti come variante stralcio ai sensi del vigente art. 5, comma 4-bis della legge n. 84/1994, così come novellato dall'art. 1 del D.lgs. n. 232 del 13 dicembre 2017. Come risulta evidente, infatti, viene modificata in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali." (in originale non in grassetto).

Sempre dalla medesima nota inviata nell'agosto del 2019 dallo scrivente Ente Gestore, si riportava:

"Si fa presente inoltre che lo stesso Ministero dell'Ambiente, nel parere VIA (Decreto n. 963 del 13/12/10) per "i lavori di completamento delle opere foranee – primo stralcio funzionale e di costruzione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio" rilascia un "giudizio positivo per queste e limitatamente allo svolgimento dell'America's cup, mentre esprime giudizio interlocutorio negativo "in merito alla coerenza dell'esercizio ordinario (..) in relazione alla viabilità di accesso ed al sistema di mobilità nel territori del Comune di Trapani". Nel parere, "per quanto concerne il giudizio interlocutorio negativo di cui alla lettera B) viste le carenze riscontrate nella documentazione presentata, si raccomanda di approfondire nella successiva procedura di VIA in particolare i seguenti aspetti (...)" e tra questi, oltre alla mobilità, rumore, qualità dell'ecosistema marino e molto altro, anche gli "effetti indotti che l'esercizio delle opere potrà avere in relazione agli habitat di interesse comunitario segnalati (..)" (segue elenco). Prescrive infine che "il nuovo piano regolatore portuale, secondo al voto dell'Assemblea generale del Consiglio Superiore dei LL:PP. Del 7.06.2002, prima di essere attuato anche solo in parte – dovrà essere assoggettato alla Procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale" (in originale non in grassetto).

Considerato che nonostante quanto riportato nel Decreto n.963 del 18/12/2010 del MATT congiuntamente con il MIBAC e nella nota dell'ARTA Sicilia prot. n. 47341 del 29/07/2005 sopra richiamata, nei progetti ad oggi presentati dall'AdSP si fa riferimento solo al PRP del 1962 e che singole opere definite ATF configurano in ogni caso modifica sostanziale dell'assetto e della operatività dell'area portuale e non sono congiuntamente oggetto di VIA e VINCA.

Considerato che il progetto in oggetto è a tutti gli effetti una variante al PRP del 1962 (pag. 48 dello SIA - *elaborato SIA-PU-AMB-RE-01-01-signed-signed studio impatto amb*) **"Si evidenzia che il presente progetto, in relazione alla sola fase di salpamento del Molo Ronciglio, è in variante al PRP (..)"**

Considerata l'ulteriore nota inviata al Dirigente per la vigilanza dell'Autorità Portuale e al Direttore Generale per le Valutazioni e le autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, oltre che ad altri enti, prot. 219/19 del 27/11/2019, con la quale si evidenziava nuovamente la necessità di sottoporre tutti gli interventi previsti in un unico procedimento di verifica di compatibilità ambientale al fine di evitare la valutazione degli effetti possibili, in porzioni progettuali disgiunte.

Preso atto che il parere della CTS regionale non autorizza, poiché soggiacente ad altra procedura (pag. 36 di 42 del Parere n. 46/2022 della CTS), il trattamento di Soil washing sul quale peraltro questo Ente Gestore aveva già sollevato nel corso della sopra richiamata procedura diverse perplessità con conseguente richiesta al proponente di chiarimenti ed integrazioni, che ad oggi permangono (nota nostro prot. 31/21 del 5/3/2021).

Rilevato che tale trattamento di Soil washing, finalizzato alla riduzione dei volumi di dragaggio da destinare a discarica su terraferma, riproposto in egual modo nella procedura in esame, non è oggetto di analisi dei possibili effetti sul Sito Natura 2000 e su habitat prioritari anche esterni ad esso ma dirimenti per il suo mantenimento in buone condizioni (habitat cod. 1120*), né della VINCA né dello SIA, pur svolgendosi tale trattamento a ridosso di porzione della ZSC e in ambito



marino collegato al Sito Natura 2000, al sito RAMSAR, IBA e Riserva Naturale e dovendosi sommare agli effetti possibili del dragaggio già autorizzato dal sopraccitato parere, con esclusione di questo specifico trattamento.

Ed in particolare (pag. 29 della VINCA):

“Detto impianto sarà definito nel dettaglio nelle successive fasi progettuali ed avrà le caratteristiche di un impianto mobile, pertanto sarà smontato alla fine dell’attività di cantierizzazione, non rappresentato così un elemento fisico definitivo sul territorio.

*Stante la gestione dei rifiuti, attività disciplinata a livello Regionale, detto impianto sarà opportunamente autorizzato ai sensi dell’art. 208 del D.Lgs. 52/06 e l’attività di recupero seguirà apposita procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA di tipo Regionale. Dal punto di vista delle interferenze ambientali, **ritenendo la tipologia di impianto assimilabile agli impianti di pertinenza portuale, essendo localizzato all’interno del sedime aeroportuale e potendo eventualmente agire con misure di mitigazione/ottimizzazione, laddove la procedura di VAV lo dovesse evidenziare, non si ritiene necessario effettuare degli approfondimenti modellistici specifici.**” (le lettere mancanti risultano tali nei file in originale; in grassetto non in originale).*

Rilevato che per il progetto **“Lavori di dragaggio dell’avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio”** codice procedura n. 1262 in procedura VINCA regionale è stato previsto lo scarico delle acque nello stesso ambito idrico del sito pluri protetto, di 87.000 tonnellate di acqua derivante dalla depurazione degli innumerevoli inquinanti presenti nei sedimenti classificati come C e D, mentre per quello **in oggetto cod. procedura MiTE 7963, ne sono previste 43’463 ton** (pag. 119 della Relazione Tecnica Generale elaborato *“PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale”*). Trattasi pertanto di 130.463 tonnellate (87.000 + 43.463) di acqua derivante da trattamenti di depurazione di sedimenti inquinati (C e D) da scaricarsi in ambito marino portuale la cui componente idrica è connessa al sito pluri protetto.

Preso atto che lo strumento conoscitivo preventivo della VINCA deve contenere tutte le previsioni progettuali, loro effetti possibili, probabili e/o certi, singolarmente e/o congiuntamente con altri piani e/o progetti e che anche se il parere della CTS regionale n. 46/2022 prevede altra procedura per il trattamento di Soil washing, poiché trattasi di impianto di trattamento di rifiuti, **esso doveva essere valutato nella VINCA nell’interesse del progetto e relativi possibili effetti.**

Preso atto che né la VINCA né lo SIA analizzano gli effetti di tali acque di scarico nel breve, medio e/o lungo termine su organismi animali e vegetali né valuta durata/frequenza/circolazione delle acque nell’ambito portuale né la eventuale sommatoria (se contestuale e/o consecutiva) con gli effetti del progetto **“Lavori di dragaggio dell’avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio”** del medesimo proponente il progetto in oggetto.

Preso atto che per il progetto in esame il dato sui quantitativi di acqua di scarico dalla depurazione ai fini del declassamento dei fanghi di classe C e D in A e B mediante Soil washing si apprende solo dalla Relazione Tecnica Generale.

Considerato che per le norme vigenti nell’ambito della Valutazione Appropriata vanno analizzati tutti gli aspetti di un progetto, a prescindere se parte di esso è soggetto ad altra procedura autorizzativa, e che in ogni caso non è stata valutata alcuna alternativa al sito individuato per il trattamento di declassificazione né al progetto nella sua interezza, né l’opzione zero come esplicitamente previsto e richiesto dalle Linee Guida VInCA del 28/12/2019.

Considerato che le previsioni del porto di Trapani e il porto stesso, per il Piano di Gestione del Sito Natura 2000 approvato definitivamente con D.D.G. del 17 maggio 2016 in GURS n. 44 sono individuate tra le minacce al Sito ZPS ITA010028, ZSC ITA 010007 per incompatibilità con gli obiettivi di conservazioni del Sito stesso.



Considerato che rispetto anche ad altre criticità e nonostante gli sforzi di questo Ente Gestore permangono previsioni urbanistiche e situazioni negative singole e plurime che gravano, sia singolarmente che congiuntamente sul sito pluri protetto, che sono l'espressione dell'assenza di una corretta visione di sviluppo del territorio correlata e coerente con la presenza ed il valore ambientale del sito pluri protetto e della sua estrema vulnerabilità.

Tenuto conto che nell'ambito portuale di Trapani sono previsti diversi interventi o in fase di imminente realizzazione, oltre al progetto oggetto della procedura MiTE 7963, nessuno dei quali è stato valutato "congiuntamente" a quello in oggetto e al precedente progetto in procedura VINCA regionale.

Preso atto che nello Studio di Incidenza Ambientale (VINCA) relativo al progetto oggetto della procedura **non vi è analisi degli effetti ambientali dell'intervento proposto**, sia in relazione agli altri interventi già proposti e da proporsi da parte della stessa AdSP nel medesimo ambito territoriale, che sul territorio nella sua interezza, ivi incluse altre previsioni progettuali e pianificazioni.

Valutato che nella Relazione Tecnica Generale (elaborato "**PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale**") si indicano quale destinazione finale dei "massi ciclopici", dei massi di II e III categoria due utilizzi e destinazioni diverse:

A pag. 48, individua due località diverse da quella indicata nello SIA e nella VINCA ovvero di ricollocazione sulla testata del molo:

Relazione Tecnica Generale (pag. 48): (...) *Dunque, i lavori di salpamento inizieranno dalla testata, con la rimozione dei massi ciclopici in calcestruzzo (cfr. figura 30), dalla cresta verso il piede della scogliera, e la loro ricollocazione all'interno del porto, secondo le direttive della DL. Si assume qui che i massi siano posti a rifiorimento della antistante diga della Colombaia. Successivamente si procederà al salpamento dei massi di II e III categoria costituenti le mantellate. Tali massi saranno poi posti a rifiorimento ed ampliamento di parte della testata del molo a martello della darsena pescatori.* (in originale non in grassetto).

Successivamente, pag. 52, si legge invece:

Le scogliere della testata di nuova realizzazione sono state progettate con le seguenti caratteristiche (cfr. figura 34):

(...)

- *strato di fondazione a perdere in scapoli di pietrame fioriti durante le operazioni di salpamento dello sporgente;*
- *nucleo eseguito con materiale salpato di I categoria o in scapoli di pietrame;*
- *strato di filtro con scogli di I categoria precedentemente salpati;*
- *mantellate in doppio strato in scogli di II categoria precedentemente salpati.*

VINCA: (pag. 25):

(..) *ricollocazione alla nuova testata ovvero a protezione del molo sul lato esterno porto;*

(...) *la ricollocazione del materiale arido salpato per la risagomatura della diga*

SIA (pag. 298): *Il volume complessivo della produzione di materiali derivante dal salpamento è pari a 18.060 m³ e buona parte dei materiali saranno riutilizzati in sito, per un totale di 18.000 m³. Per quanto riguarda i rifiuti derivanti dalle demolizioni, invece, essi ammontano ad un volume pari a 470 m³. Tali materiali potranno essere smaltiti in discarica per inerti*

Valutato che nella Relazione Tecnica Generale si afferma che (pag. 48) "*I lavori di salpamento avverranno esclusivamente da mare. Infatti, ad eccezione di spazi acquei per*



l'ormeggio temporaneo di chiatte, pontoni, moto bette e qualsiasi altro mezzo marittimo l'impresa vorrà utilizzare per lo svolgimento dei lavori, l'AdSP non dispone di aree a terra dove impiantare il cantiere. Inoltre, anche la via d'accesso allo sporgente risulta inibita al traffico pesante per la presenza dei beni ambientali, tutelati, delle saline e dell'antistante spiaggia."

La stessa Relazione Tecnica Generale, a pag. 136 relaziona diversamente:

H.3- Le aree per la cantierizzazione

*Come ampiamente trattato i lavori di salpamento avverranno da mare e oltre gli spazi acquei per l'ormeggio temporaneo di chiatte, pontoni, moto bette e qualsiasi altro mezzo marittimo **si disporrà di un'area a terra presso la nuova banchina Ronciglio** dove sarà impiantato il cantiere.*

Nello specifico il cantiere a terra sarà organizzato come segue:

✓ deposito macchinari;

✓ deposito attrezzature;

✓ cumuli per lo stoccaggio temporaneo dei materiali salpati in attesa di ricollocamento per la nuova testata;

✓ compressori per il muro a bolle d'aria.

Per quanto concerne i cumuli per lo stoccaggio temporaneo dei materiali salpati, avranno un'altezza massima di 4.25 s.p.c. e dimensioni pari a circa 30 x 30 metri (cfr. figura seguente).

Lo SIA e VINCA collocano l'area di cantiere sulla banchina Ronciglio, a ridosso del sito pluri protetto, su banchina non autorizzata all'esercizio;

Preso atto che non si evince la durata del progetto di salpamento, che secondo cronoprogramma riportato nella VINCA (pag. 51/52) e dello SIA (pag. 262) è di **30 mesi**, (*"I lavori avranno una durata complessiva pari a 30 mensilità e di seguito si riporta il cronoprogramma delle lavorazioni: (..)"*) mentre secondo l'elaborato *PE-2021-CPL-signed-signed CronoProgramma lavori* e pag. 138 della Relazione Tecnica Generale **i mesi sono 15**;

Verificato che lo SIA non analizza tutti gli aspetti ambientali, sia in fase di cantiere che di esercizio al pari della VINCA, entrambi basando le determinazioni del non impatto sul Sito pluri protetto su dati incompleti, carenti, aspetti non indagati, dati non aggiornati, **omettendo anche completamente la complementarietà con altri piani e/o progetti ivi inclusi quelli proposti dalla stessa AdSP.**

Considerato che il trattamento di Soil Washing per i sedimenti da declassare è privo di informazioni su durata, quantità, qualità di immissione in ambito portuale connesso al sito pluri protetto pur in presenza – tra le altre – di *Posidonia oceanica* e non si è messi a conoscenza se esso sia contestuale o consecutivo all'altro progetto presentato a procedura VINCA regionale;

Visto quanto esplicitato in **Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, C 33 – del 25/01/2019 - Gestione dei siti Natura 2000 — Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE**

Pag. 32

*[L]'articolo 6, n. 3, prima frase, della direttiva habitat deve essere interpretato nel senso che qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione del sito è sottoposto a un'opportuna valutazione dell'incidenza che ha sullo stesso tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo, **quando non possa essere escluso, sulla base di elementi obiettivi, che esso, da solo o in combinazione con altri piani o progetti, pregiudichi significativamente il detto sito.**»*

(...)

La probabilità di incidenze significative può derivare non soltanto da piani o progetti situati all'interno di un sito protetto, ma anche da piani o progetti situati al di fuori di un sito protetto (C-142/16, punto 29). A titolo di esempio, una zona umida può essere danneggiata da un progetto



di drenaggio situato ad una certa distanza dai suoi confini, o un sito può essere interessato da un'emissione di sostanze inquinanti da una fonte esterna. Per questo motivo, è importante che gli Stati membri, a livello legislativo e nella pratica, consentano l'applicazione delle salvaguardie di cui all'articolo 6, paragrafo 3, alle pressioni di sviluppo, comprese quelle che si situano all'esterno dei siti Natura 2000, ma che possono avere incidenze significative su di essi.

Pag. 32

«Quanto alla nozione di "opportuna valutazione" ai sensi dell'articolo 6, n. 3, della direttiva habitat, va rilevato che quest'ultima non definisce alcun metodo particolare per l'attuazione di una tale valutazione. Tuttavia, secondo la lettera stessa di tale disposizione, un'opportuna valutazione delle incidenze sul sito interessato del piano o progetto deve precedere l'autorizzazione di questo e tener conto degli effetti cumulativi che derivano dalla combinazione di tale piano o progetto con altri piani o progetti tenendo conto degli obiettivi di conservazione del sito interessato.»

«Una tale valutazione implica quindi che devono essere individuati, alla luce delle migliori conoscenze scientifiche in materia, tutti gli aspetti del piano o progetto che possono, da soli o in combinazione con altri piani o progetti, pregiudicare i detti obiettivi.»

Pag. 33

«Le autorità nazionali competenti, tenuto conto delle conclusioni dell'opportuna valutazione delle incidenze del piano o progetto sul sito interessato con riferimento agli obiettivi di conservazione di quest'ultimo, autorizzano una tale attività solo a condizione che abbiano acquisito la certezza che essa è priva di effetti pregiudizievoli per l'integrità di tale sito. Ciò avviene quando non sussiste alcun dubbio ragionevole da un punto di vista scientifico quanto all'assenza di tali effetti.»

Le valutazioni che si limitano a descrizioni generali e a un esame superficiale dei dati esistenti sull'ambiente naturale nella zona non si possono pertanto considerare «opportune» ai fini dell'articolo 6, paragrafo 3. Secondo la Corte l'opportuna valutazione deve contenere rilievi e conclusioni completi, precisi e definitivi atti a dissipare qualsiasi ragionevole dubbio scientifico in merito agli effetti dei lavori previsti sulla zona di protezione speciale in questione (C-304/05, punto 69) (52).

Non si può ritenere che una valutazione sia adeguata nel caso in cui manchino elementi o dati attendibili e attuali relativi agli habitat e alle specie nel sito (C-43/10, punto 115).»

Constatato che permangono carenze conoscitive e di valutazione su aspetti importanti non analizzate nello Studio di Incidenza e tra le varie, anche l'illuminazione e relativi effetti negativi certi, tra le criticità elevate indicate dal Piano di Gestione del Sito Natura 2000.

Considerato che nello Studio di Incidenza non si è tenuto conto del Piano di Gestione del Sito Natura 2000 approvato con D.D.G. del 17 maggio 2016 in GURS n. 44/16 pur consultato e riportato per parti non virgolettate, citato in bibliografia della VINCA.

Considerato che trattasi per la fase di esercizio di attività perduranti nel tempo e non si è considerato neanche l'effetto cumulo con altre attività gravanti sul medesimo territorio già critiche per il PdG del sito Natura 2000.

Considerato che lo stoccaggio di 18 mila mc di "massi" a ridosso del litorale Ronciglio e delle Saline, in ZPS, ZSC, RAMSAR, IBA è descritto senza consentire una conoscenza puntuale della movimentazione, durata e che le proposte di mitigazione non elidono gli effetti possibili, probabili e/o certi di incidenza negativa sulle diverse componenti ambientali, ivi compresa l'attività produttiva del sale contigua all'area di cantiere, oltre a poter rivestire alcune di esse, ulteriori possibili incidenze sul Sito pluri protetto.

Considerato che l'intervento è finalizzato presumibilmente anche per consentire le manovre a navi superiori a 300 metri di lunghezza ("nave di progetto", citata nello SIA e nella VINCA senza esplicitazioni, presenti solo nella Relazione Tecnica Generale) in virtù anche degli accordi stipulati



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

nel 2019 con alcune società di crociera ([Crociere, alleanza tra MSC e Costa per i terminal passeggeri di tutta la Sicilia - Shipmag](#)) e in vista di ulteriori interventi non citati né nella VINCA né nello SIA, di cui al Piano Operativo Triennale dell'AdSP *nuovo Terminal purpose molo a T, adeguamento Banchina Garibaldi*.

Considerato che il maggiore traffico navale presso la nuova banchina Ronciglio non è oggetto di valutazione congiuntamente al resto delle infrastrutture ed attività già presenti e/o in previsione nell'area, né è oggetto di valutazione congiuntamente al conseguente incremento del traffico veicolare indotto presso la nuova banchina e l'area tutta di Ronciglio, nonostante si riporti l'informazione sull'utilizzo di navi da e per le Isole, ma senza considerare anche l'indotto su un'area di estrema vulnerabilità ambientale e confinante con la zona A, ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA dove allo stato attuale per la banchina si parte da una condizione di zero traffico.

Considerato che non si rinviene uno studio per come richiesto dal Decreto n. 963 del 13/12/2010 del MATTM con MIBAC, con analisi "*da riferirsi all'intero ambito portuale*".

Considerato che non si valuta neanche l'effetto illuminazione che per il Piano di Gestione del Sito Natura 2000 è tra le criticità elevate da ridimensionare.

Visto il D.P.R. 357/97 e smi

Visto il D.A. 36/GAB del 14/02/2022

Visto il D.A. 257/44 del 11 maggio 1995, in GURS n.4 del 20 gennaio 1996

Visto il D.D.G. del 17 maggio 2016 in GURS n. 44/16

Visto il D.M. del 4 aprile 2011 in GUI n. 134/2011

Vista la procedura Eu Pilot 2014/6730/ENVI ancora in corso

Viste le nuove Linee Guida Vinca in GURI n. 303 del 28 dicembre 2019

Per tutto ciò constatato, premesso, preso atto, valutato, come più dettagliatamente analizzato a seguire, si esprime **parere preliminare negativo sulla base della documentazione esaminata**.

A parere dello scrivente Ente Gestore infatti, le carenze riscontrate richiedono necessariamente che siano svolti, in maniera completa, accurata e dettagliata, ulteriori approfondimenti ed esaustiva analisi con dati e valutazioni obiettive.

Si chiede in particolare che l'intervento attualmente in procedura VIA – VINCA venga analizzato secondo quanto espressamente richiesto dalle nuove Linee Guida VInCA Nazionali congiuntamente sia con tutti gli interventi proposti e programmati dall'AdSP che sul restante territorio da altri soggetti pubblici e privati, tenendo conto anche degli obiettivi di conservazione del Piano di Gestione del contiguo Sito Natura 2000 delle Saline di Trapani.

Preme evidenziare che la sottovalutazione dei possibili effetti diretti ed indiretti sia dei singoli progetti che in generale della strategia di sviluppo del porto di Trapani, non aiuta al raggiungimento degli obiettivi di conservazione del sito pluri protetto, contribuendo ad incrementare le minacce già riportare nel PdG del sito Natura 2000, peraltro datate rispetto all'evoluzione del territorio.

Distinti saluti.

La Responsabile
Piacentino Antonina Silvana

Firmato digitalmente da:

PIACENTINO ANTONINA SILVANA

Firmato il 05/07/2022 21:40

Seriale Certificato:
43075937452779928784388159134083956564

Valido dal 26/11/2020 al 26/11/2023

ArubaPEC S.p.A. NG CA¹9



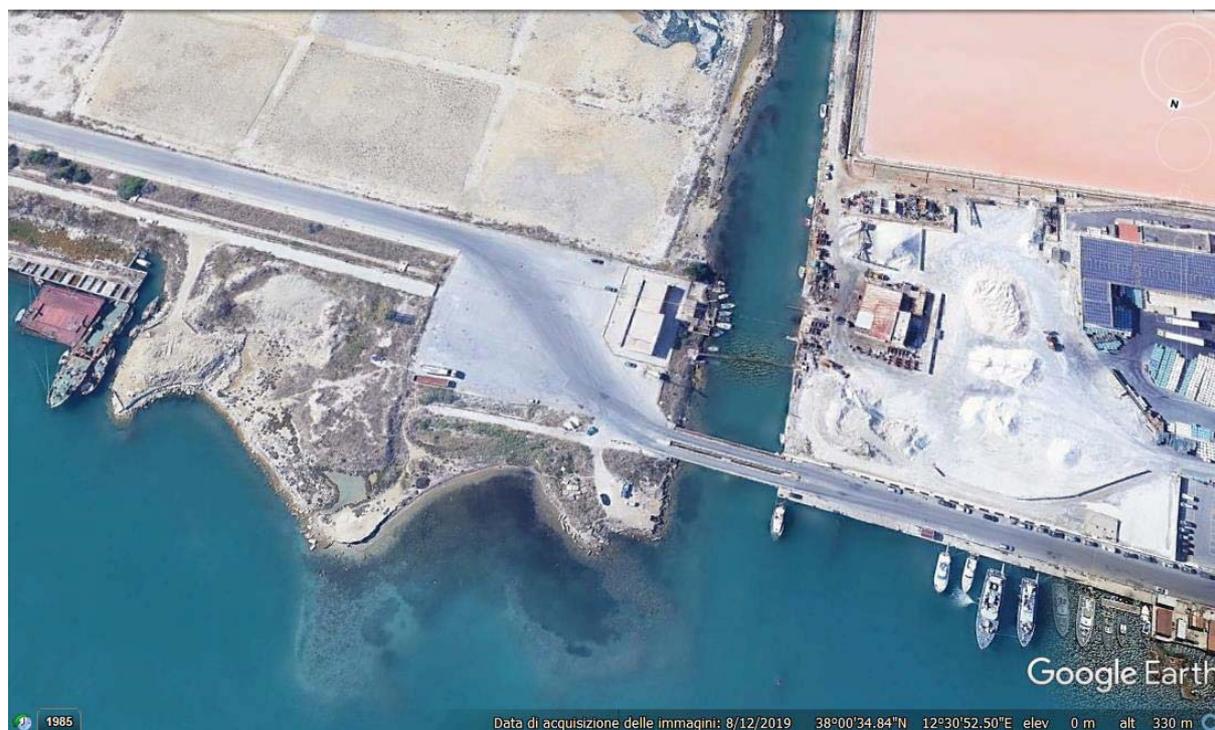


BREVE DISAMINA CARENZE RISCONTRATE VINCA E SIA

Prima di procedere ad una breve disamina delle principali carenze emerse dall'analisi della documentazione di progetto, è bene ribadire che il sistema portuale è limitrofo alla Riserva Naturale Orientata, sito Ramsar e Sito della rete Natura 2000 (ZPS e ZSC). Per il sito pluri protetto il Canale di Mezzo, che afferisce in ambito portuale, è uno dei collegamenti idrici fondamentali, come da screen shot sotto riportato e pertanto la qualità della componente marina assume un ruolo fondamentale.

Oltre a ciò, le saline nelle quali si svolge anche la produzione di sale ai fini alimentari, come è noto, si basano su un complesso sistema di canali e di vasche che utilizza l'acqua di mare per produrre sale mediante evaporazione con soli elementi naturali: vento e sole.

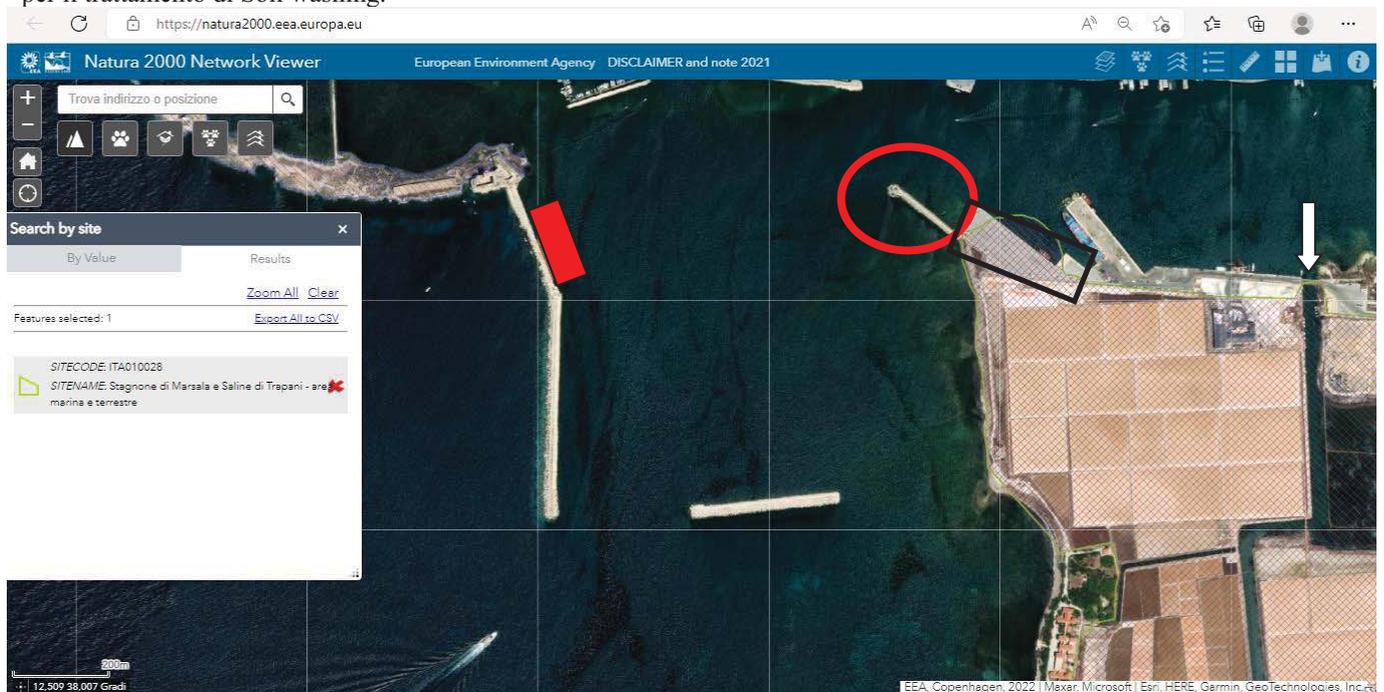
Quanto accade alla componente marina sia in ambito portuale che costiero, si ripercuote indiscutibilmente sull'ambiente terrestre, sulla qualità delle acque, sulla catena trofica, sulla produzione del sale, oltre che con ricaduta di aerosol marino ed effetti sull'erosione costiera in caso di rarefazione e/o scomparsa dei posidonieti presenti.



In alto, screen shot da Google Earth del Canale di Mezzo, zona A della R.N.O., ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA, in ambito portuale



In alto, screen shot da Google Earth, con indicato (**freccia bianca**) il Canale di Mezzo che è nel sito protetto (oltre che zona A della Riserva) e alimenta parte delle saline, è connesso all' ambito portuale; in **ovale rosso**, l'area di progetto di cui in oggetto, **rettangolo rosso** area prevista per il collocamento del pontone (circa 180 m x 50 pag. 47 della VINCA) per il trattamento di Soil washing.



In alto, screen shot dal sito ufficiale dell'EU [Natura 2000 Network Viewer \(europa.eu\)](https://natura2000.eea.europa.eu)
Freccia bianca, Canale di Mezzo, **ovale rosso**, salpamento diga, **rettangolo nero** area di cantiere, in ZPS, ZSC, RAMSAR, IBA nonché area di esercizio per traffico navale diurno e notturno **attualmente non presente**; **rettangolo rosso**, pontone per il trattamento di soil washing, a ridosso di ZSC;



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
**Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"**

Si desidera anche evidenziare che la Banchina Ronciglio di cui al progetto in oggetto sia per la fase di cantiere che di esercizio, è stata realizzata illo tempore a scapito di habitat del Sito Natura 2000 e che parte **del materiale derivante dalla sua escavazione/realizzazione ha colmato 4 ettari di habitat prioritario, in ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA, ad oggi non oggetto di compensazioni, né di quelle previste all'epoca né di quelle proposte dall'Ente Gestore negli anni.**



INDICE BREVE DISAMINA

A) MANCANZA DI VALUTAZIONE CON ALTRI PIANI E PROGETTI- EFFETTO CUMULO - MANCANZA DI RIFERIMENTO ALLE CRITICITÀ INDIVIDUATE DAL PIANO DI GESTIONE	pag. 15
B) NESSUNA INFORMAZIONE SULLA TEMPORALITÀ DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI DALL'ASPD E ASSENZA DI VALUTAZIONE EVENTUALE SOMMATORIA	pag. 18
C) LA POSIDONIA OCEANICA	pag. 19
D) IL TRATTAMENTO DI SOIL WASHING	pag. 28
E) STOCCAGGIO 18 MILA MC	pag. 30
F) DISCRASIE	pag. 39
G) EMISSIONI INQUINANTI IN ATMOSFERA, QUALITÀ DELL'ARIA ED EMISSIONI ACUSTICHE - SOTTOSTIMA DEI POSSIBILI IMPATTI	pag. 41
H) VALUTAZIONE DEL TRAFFICO NAVI INCOMPLETA - OMESSA VALUTAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE E DEL RISCHIO INCIDENTI	pag. 53
I) ZSC ISOLA DELLA COLOMBAIA NON CONSIDERATA NEGLI ELABORATI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE	pag. 58
L) OMESSA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA SALICOLTURA	pag. 61
M) OMESSA VALUTAZIONE HABITAT	pag. 62
N) ASSENZA DI SOLUZIONI ALTERNATIVE	pag. 63
O) IL PRP DEL 1962 E IL PIANO TRIENNALE 2020 – 2022	pag. 66



BREVE DISAMINA

A) MANCANZA DI VALUTAZIONE CON ALTRI PIANI E PROGETTI – EFFETTO CUMULO MANCANZA DI RIFERIMENTO ALLE CRITICITÀ INDIVIDUATE DAL PIANO DI GESTIONE

VINCA:

Nello Studio di Incidenza non si rileva alcun riferimento a progetti, in capo alla medesima AdSP nella qualità di Proponente, sia procedure concluse che programmate; di conseguenza non vi è una valutazione degli impatti cumulativi degli stessi anche nelle successive fasi a regime, come per esempio il progetto "*Lavori di dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani – CUP I94I000000005*", di cui si dirà in seguito.

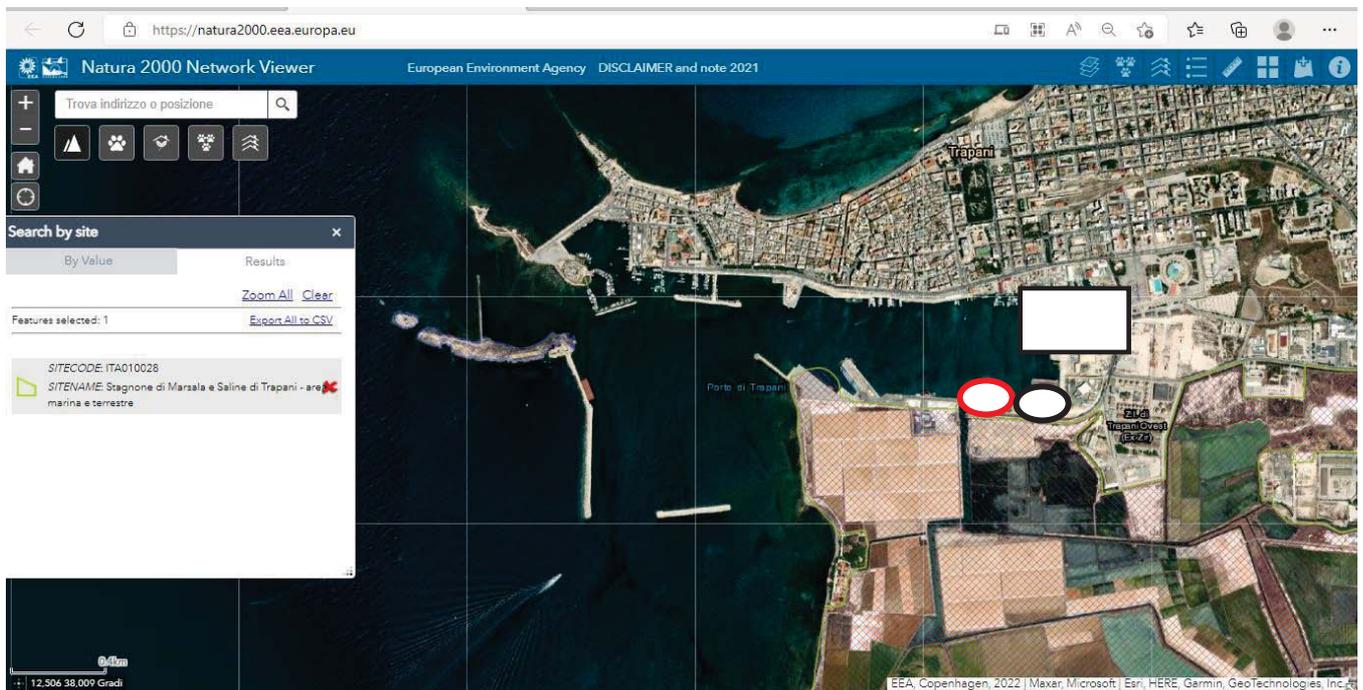
Analogamente non si rileva alcuna valutazione relativamente ad altri piani e/o progetti sia di amministrazioni pubbliche che di soggetti privati, pur numerosi sul territorio afferente alla ZSC e ZPS in oggetto.

Tra essi, oltre a quelli il cui proponente è la stessa AdSP e a quelli rilevabili sia presso gli uffici competenti che da verifiche su aerofotogrammetria modalità cronologia, vi sono attività e progetti noti all'AdSP, tutti gravanti sul medesimo bacino portuale.

Diverse istanze pervenute nel 2021 di Ditte per movimentazione merci sulla Banchina Isolella, sono state oggetto di procedura Vinca con parere negativo da parte di questo Ente Gestore con richiesta di nuovo Studio di Incidenza correttamente redatto. Da allora nulla è pervenuto mentre le Ditte risulterebbero in attività.

Non vi è inoltre alcun riferimento a diversi Piani territoriali, alcuni dei quali non hanno ad oggi espletato la procedura VINCA (PUDM, ZES) né a Piani già operativi, privi di VINCA (area ex ASI ora IRSAP, PRG comune di Paceco).

Vi è poi come è noto un altro progetto in ambito portuale per la realizzazione di un intervento finalizzato all'insediamento di un'attività per la movimentazione di massi di cava in adiacenza al Canale di Mezzo (zona A della Riserva) che è stato oggetto di parere negativo motivato da parte dello scrivente E.G. (prot. 25/22 del 23/02/2022); ciò nonostante l'attività ha avuto **dal Comune di Trapani parere favorevole senza motivazioni a supporto della diversità di conclusione del procedimento rispetto al parere negativo motivato, come invece espressamente richiesto dalle norme.**



Su screen shot da dal sito ufficiale dell'EU [Natura 2000 Network Viewer \(europa.eu\)](https://natura2000.eea.europa.eu):

Rettangolo bordo nero, n. 3 ditte di movimentazione materiale (inclusi, tra gli altri, *Pneumatici fuori uso triturati; coke di petrolio*), per le quali l'Ente Gestore ha espresso parere negativo con richiesta di riformulazione di studio di incidenza conforme (giugno e luglio 2021) ad oggi non pervenuto e nonostante ciò risulterebbe che le ditte siano operative

Ovale bordo rosso: parere negativo motivato per ditta per movimentazione materiale lapideo proveniente da cave di Customaci (TP) e adeguamento area; parere favorevole del Comune di Trapani senza motivazioni a supporto della diversità dell'esito del procedimento;

Ovale bordo nero: stessa ditta di cui all'ovale rosso, in insediamento priva di VINCA e di parere dell'Ente Gestore,.

Nella VINCA è completamente assente qualsiasi valutazione sulla sommatoria degli effetti dei progetti e Piani congiuntamente a quello proposto.

La "complementarietà con altri piani e/o progetti" è citata a pag. 9, quale informazione, insieme ad altre, da fornire nello Studio di Incidenza ("Lo studio per la valutazione di incidenza deve essere redatto secondo gli indirizzi dell'allegato G al DPR 357/1997. Tale allegato, che non è stato modificato dal nuovo decreto, prevede che lo studio per la valutazione di incidenza debba contenere:

□ una descrizione dettagliata del piano o del progetto che faccia riferimento, in particolare, alla tipologia delle azioni e/o delle opere, alla dimensione, **alla complementarietà con altri piani e/o progetti**, all'uso delle risorse naturali, alla produzione di rifiuti, all'inquinamento e al disturbo ambientale, al rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate;

□ un'analisi delle interferenze del piano o progetto col sistema ambientale di riferimento, che tenga in considerazione le componenti biotiche, abiotiche e le connessioni ecologiche. (in originale non in grassetto).

(...))

Inoltre, non si è tenuto conto delle criticità individuate nella relazione del Piano di Gestione del Sito Natura 2000 e tra queste, il Porto di Trapani; infatti, nel Piano (ancorchè datato, ultimo aggiornamento 2010) approvato definitivamente con D.D.G. del 17/05/2016 (GURS n. 44/16) vi è esplicito riferimento al porto di Trapani quale fattore negativo (vedasi a seguire) e non erano ancora stati previsti diversi interventi, ivi incluso quello in oggetto della presente nota.



Il PdG è stato in ogni caso consultato per la VINCA esso è citato in bibliografia e riportato per parti, non virgolettate.

SIA

Nello SIA, relativamente alla possibile sommatoria di impatti con altri piani e/o progetti, si fa riferimento ai soli progetti verificati in procedura VIA nazionale e regionale, nell'arco temporale 2015/2021.

Si cita infine un solo progetto, il "Marina di San Francesco" (pag. 280) nel porto (2014) cui segue una tabella (pag. 282) per la quale l'opera è "non interferente".

Il capitolo relativo all'analisi delle possibili interferenze/sommatorie afferma che "**Concludendo, stante quanto sopra analizzato in merito ai progetti soggetti a valutazione ambientale di livello nazionale e regionale e considerata la distanza delle Altre opere in progetto presenti nel comune di Trapani, si sottolinea come non ricorrono le condizioni affinché dette opere possano rientrare nell'ambito di interazione effettiva con l'opera in progetto.**" (pag. 283).

Non si riscontra nessun riferimento ai progetti presentati dalla stessa AdSP né ad altri sia nello stesso ambito che nell'area vasta.

Vi è solo un cenno al progetto di dragaggio nel medesimo ambito portuale, riferendosi però all'uguale sito di immersione (pag. 237, pag. 296).

Nei contenuti dello SIA devono essere presenti valutazioni sull'effetto cumulo (pag. 16 delle Linee Guida SPNA 28/2020: *Il cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati deve essere valutato tenendo conto di eventuali criticità ambientali esistenti relative all'uso delle risorse naturali e/o ad aree di particolare sensibilità ambientale suscettibili di risentire degli effetti derivanti dal progetto.*")

Relativamente al Piano di Gestione del Sito Natura 2000 (aggiornamento 2010), si riportano a seguire solo alcuni riferimenti al Porto. Si rimanda ad esso per eventuale ulteriore approfondimento, tenendo conto che esso è stato redatto ormai 12 anni fa e non ha considerato nuove criticità subentrate oltre a quelle riportate:

- 1) **Pag 196, pag. 545: Area di Trapani e Paceco IL SIC/ZPS delle Saline di Trapani è molto vicino all'area urbanizzata di Trapani e questo fattore non può che influenzare il futuro delle due realtà. Margine Nord-Nord/Ovest** A nord del SIC/ZPS si trovano le aree d'ambito portuale e delle infrastrutture portuali, governate dal prg del porto, in corso di ultimazione. In questo ambito sono in costruzione le nuove banchine portuali che attualmente sono fonte di criticità e di minaccia a causa del cantiere. Si teme in un futuro, ultimati i lavori di costruzione delle banchine, **una forte criticità e diverse minacce.**
- 2) "- insediamenti industriali di notevole importanza ed impatto proprio a ridosso delle saline, come nell'area di Trapani, dove anche le installazioni portuali del porto vecchio e la programmata espansione del porto nuovo (non solo banchine di attracco, ma anche strada di accesso ed aree per parcheggio mezzi pesanti e stoccaggio merci e container), a stretto contatto delle saline, -anzi con una forte tendenza all'essere invasive-, **tali insediamenti** (notoriamente di grandi estensioni e dimensioni **sono fattori di degrado ambientale e visivo**) (..)" (pag. 243).
- 3) Pag. 331: **Minaccia complessa** che interessa diverse aree periferiche del SIC su cui insistono ambiti di pianificazione diversi (**previsioni in corso approvazione del PR del porto di Trapani, piano dell'Area di Sviluppo Industriale [ASI], PRG del Comune di**



Trapani in fase di approvazione) che presentano elementi di incompatibilità con quelli che sono gli obiettivi di conservazione del sito

- 4) Pag. 368: *I fattori di minaccia che incidono o possono incidere all'interno dei confini del SIC/ZPS si possono riassumere come segue:*

- *alterazione qualità delle acque (Porto, ASI, depuratore, dissalatore, agricoltura, insediamenti civili, etc)*

- *interramento vasche e canali di salina, e in generale alterazione o distruzione di habitat*

- *alterazione linea di costa (incl. erosione, avanzamento, innalzamento)*

(...)

All'esterno del SIC/ZPS perdurano altri fattori di minaccia, quali le attività legate all'Area di Sviluppo Industriale e al Porto di Trapani, le problematiche connesse al Depuratore e al Dissalatore di Trapani, l'espansione edilizia e in generale l'attività Antropica (...)

B) NESSUNA INFORMAZIONE SULLA TEMPORALITÀ DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI DALL'AdSP E ASSENZA DI VALUTAZIONE EVENTUALE SOMMATORIA

Il Proponente ha sottoposto a procedura VINCA regionale il progetto definitivo "**Lavori di dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani – CUP I941000000005**" – cod. procedura 1262.

Risulta inoltre nel Piano Operativo Triennale 2020 - 2022 approvato (Delibera n. 17/2019 del 18/12/2019) che sia previsto il "*nuovo terminal multipurpose al Molo T*", "*rettifica banchina Garibaldi*", tutti in ambito portuale connesso al Sito Natura 2000 (vedasi anche video <https://www.trapanisi.it/autorita-di-sistema-portuale-il-video-su-come-sta-cambiando-il-porto-di-trapani/>).

Rimanendo sul progetto definitivo "**Lavori di dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani – CUP I941000000005**" – cod. procedura 1262, nel parere n. 46/22 della CTS regionale, a pag. 35 in merito al Soil washing si legge:

"Considerato e Valutato che alcune delle questioni sollevate dal WWF Italia e indicate nelle osservazioni della Legambiente Sicilia e del Comune di San Vito (possibile intorbidamento delle acque nelle zone di escavo e nell'avamposto, tutela dei posidonieti presenti in prossimità delle aree di dragaggio, scarico in mare delle acque di processo derivanti dal "soil washing", pericolo di diffusione dell'alga Caulerpa taxifolia) sono meritevoli di condivisione e, pertanto, sono stato oggetto di specifiche prescrizioni ambientali riportate di seguito;"

La Regione Sicilia ha reso parere favorevole (n.46/2022) con diverse prescrizioni e non ha autorizzato la parte relativa al "Soil washing" di cui si dirà.

Il progetto sopraccitato prevede un intervento della durata di 19 mesi (13 di dragaggio più 6) con trattamento dei sedimenti classificati C e D con il metodo sperimentale del "Soil wasing" presso l'Isola della Colombaia (stessa collocazione prevista per il progetto in oggetto) per declassificarli in A e B, trasferimento al sito di immersione dei sedimenti A e B compresi quelli declassificati da C e D (lo stesso individuato per il progetto in oggetto) e per i sedimenti non declassabili, trasferta via mare presso siti di deposito individuati nell'agrigentino.

Tra le altre, in una nota precedente si era evidenziato che dalle mappe del progetto risultava che il transito dei mezzi navali per Agrigento ricadeva in prossimità delle Isole Egadi (AMP, ZPS, ZSC), pertanto andava valutato anche tale aspetto stante il rischio incidenti.



VINCA

Il progetto "*Dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani*" non è citato né a seguire è indicata (e valutata) la sommatoria con le attività previste nel progetto in oggetto, né si fornisce l'informazione se esse siano contemporanee o consecutive. Anche la durata di interventi diversi (o loro sovrapposizione) incide sulle componenti ambientali e capacità di carico dell'ambiente.

Solo nella VINCA relativa al sito di immersione (elaborato *SNC-PU-AMB-RE-01-01_B-signed-signed Studio di incidenza ambientale sversamento a mare*) vi è un cenno a questa parte del progetto e solo relativamente all'autorizzazione dell'Ente Gestore del sito Natura 2000 ottenuta per l'intervento presso il sito di immersione (pag. 1) "*Si premette che il sito di immersione è lo stesso che è stato scelto per un altro progetto dell'Autorità Portuale e che ha avuto, nell'ambito della procedura di incidenza ambientale, parere positivo dell'Ente Gestore, che si allega.*"

In assenza di alcuna informazione sui due progetti nell'ambito del medesimo territorio, non è dato sapere se i mesi previsti per il progetto parzialmente approvato dalla Regione in procedura VINCA n. 1262 – ovvero 19 mesi – sia contestuale o consecutivo a quello in oggetto per il quale il cronoprogramma riportato a pag. 52 della VINCA e pag. 262 dello SIA prevede **30 mesi** di lavorazione o **15 mesi** come da elaborato *PE-2021-CPL-signed-signed CronoProgramma lavori* (e pag. 138 della Relazione Tecnica Generale).

Le voci indicate nei cronoprogrammi riportati negli elaborati sopraccitati sono uguali, **cambiano i mesi che raddoppiano nella VINCA e nello SIA (30 anziché 15).**

Nessun cenno né valutazione a seguire, per gli altri progetti programmati dalla stessa AdSP, "*nuovo terminal multipurpose al Molo T*", "*rettifica banchina Garibaldi*", entrambi in ambito portuale afferente al sito Natura 2000 (Canale di Mezzo).

SIA

Anche nello SIA manca una valutazione congiuntamente al progetto di "*Dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani*" e ad altri interventi/piani/progetti.

Vi sono solo cenni ad esso e solo e relativamente alla parte progettuale di immersione dei sedimenti:

pag. 237 "*I sedimenti che risulteranno al di sotto dei limiti normativi A e B post trattamento saranno quindi reimpiegati per la immersione in mare nello stesso sito utilizzato per il progetto di dragaggio dell'area portuale, (..)*"; (in originale non in grassetto);

pag. 296: "**4.3.2.4 Gestione dei sedimenti dragati – Immersione a mare** - Come espresso nei capitoli precedenti in merito alla gestione dei sedimenti è prevista il riutilizzo degli stessi per la quota parte di dragaggi i cui risultati analitici (anche a valle di trattamento con soil washing) sarà conforme alle normative vigenti per la immersione a mare.

Il sito di riutilizzo è lo stesso sito utilizzato in occasione del progetto di dragaggio del porto."

A questi unici riferimenti al progetto di dragaggio dell'avanporto (e relativi al solo sito di immersione dei sedimenti) non è accompagnata nessuna informazione sulla temporalità dei due interventi nell'ambito portuale né sulla possibile sommatoria degli impatti e/o durata consecutiva (e relative valutazioni sull'ambiente e le attività produttive). Analogamente non si rinviene nulla in merito agli altri progetti programmati "*nuovo terminal multipurpose al Molo T*", "*rettifica banchina Garibaldi*".

C) LA POSIDONIA OCEANICA



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

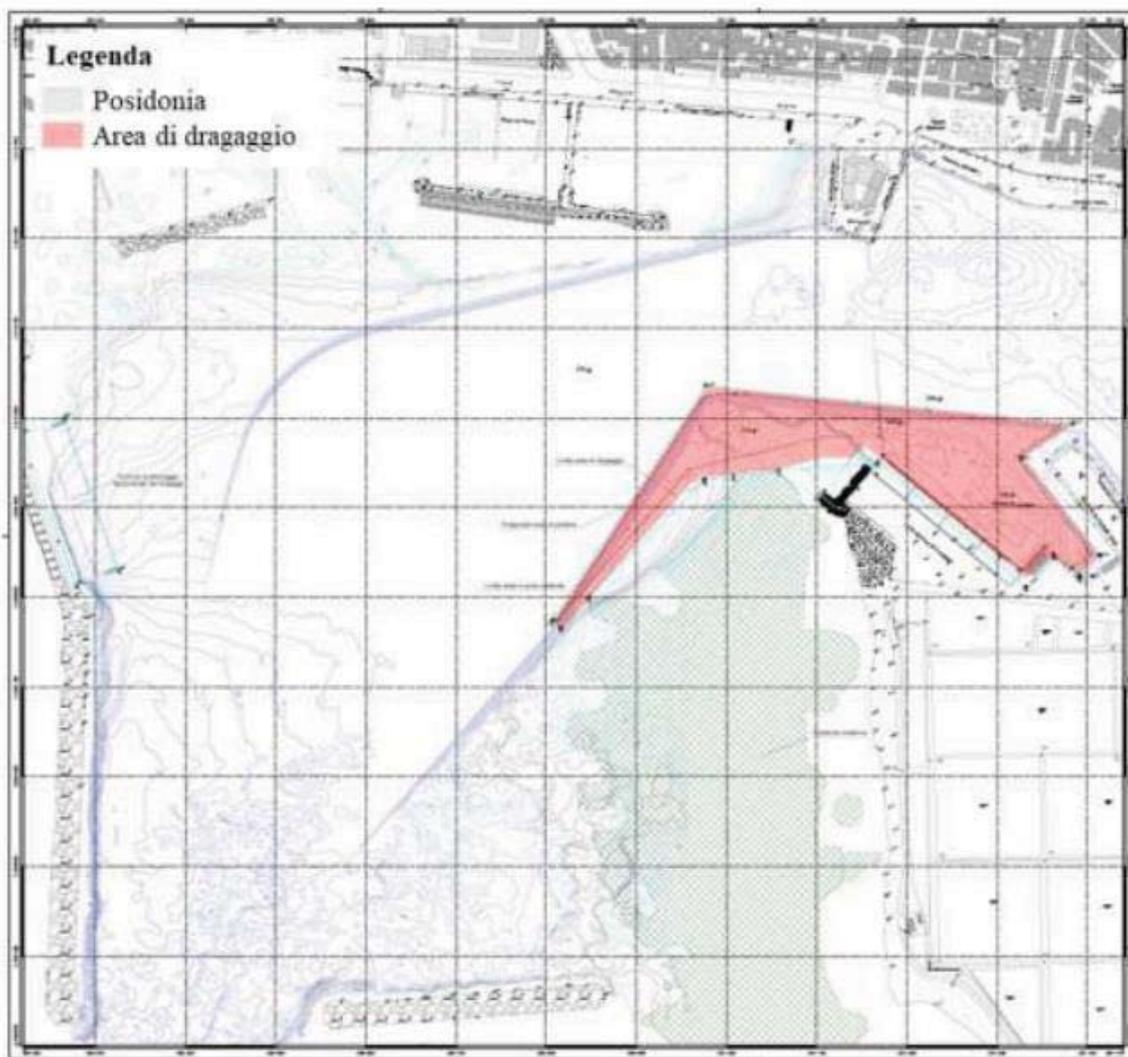
VINCA

Non si fa riferimento approfondito alla *Posidonia oceanica* pur presente (vedasi a seguire) e pur indicata come specie nel formulario Natura 2000 della ZSC e come Habitat nel formulario Natura 2000 della ZPS.

Nel riporto parziale degli habitat di cui alla ZSC (ma non della ZPS) "*Frase diagnostica degli habitat in Italia*" da pag. 108 a pag. 112 (non virgolettati seppur estratti integralmente dal "manuale di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CE dell'Università di Perugia, [Habitat: home page \(unipg.it\)](http://unipg.it) citato in bibliografia) non è inserito l'habitat prioritario cod. 1120* né si riporta un'analisi dello status attuale rispetto all'istituzione del Sito Natura 2000 pur disponendo dell'analisi effettuata nell'elaborato *SIA-AL-AMB-RE-01-05-signed-signed biocenosi*, di cui viene riportato il riferimento (Pag. 127 "*Il Committente ha dato specifico incarico alla Società Biosurvey ed alla Società Co.L.Mar srl per eseguire le necessarie indagini sulla biocenosi del fondale da dragare. (..)*") e a seguire si riporta la mappa delle **Fitocenosi** (pag. 128). Si vedrà a seguire che la mappa delle Biocenosi non riporta la *Posidonia Oceanica*.

Si rileva solo a pag. 133, con rassicurazioni su una eventuale successiva ripresa della *Posidonia* ove fosse interessata dall'intervento "*A causa del dragaggio, non ci sarà sottrazione dell'habitat di prateria a Posidonia Oceanica, poiché si trova all'esterno del perimetro dell'area di dragaggio e dell'area protetta. L'eventuale sottrazione di piccoli lembi isolati o periferici può considerarsi un impatto reversibile: molto probabilmente, infatti, al termine dei lavori si potrà avere, nel tempo, il ritorno della prateria, in quanto le condizioni mesologiche saranno favorevoli a una ricolonizzazione spontanea del fondale*". (in originale non in grassetto).

A pag. 23 della VINCA vi è la mappa dell'area di dragaggio, dove è riportata la *Posidonia oceanica*:



Localizzazione delle aree di dragaggio

In alto, screen shot pag. 23 della VINCA

Non viene fornita alcuna informazione sulle acque derivanti dal trattamento del Soil washing in prossimità dell'isola della Colombaia (ZSC) presso cui è presente un altro importante posidonieto e sui possibili effetti anche a distanza da essa e il posidonieto presente lungo la costa e a ridosso del molo Ronciglio, senza considerare la durata, la frequenza e la circolazione idrica nel bacino portuale, sia del singolo progetto che congiuntamente all'altro.

Pur facendo parte a tutti gli effetti del progetto, nella VINCA, come già riportato a pag. 6 di questa nota, viene escluso tale aspetto progettuale sulla base del ricadere "all'interno del sedime aeroportuale" e "assimilabile agli impianti di pertinenza portuale" nonché potendo in fase di Verifica di Assoggettabilità a VIA regionale, agire con misure di mitigazione/ottimizzazione, laddove la procedura di VAV lo dovesse evidenziare. Si evidenzia che in ogni caso le mitigazioni non elidono gli impatti, semplicemente, ove realmente efficaci lo mitigano.

Al di là di questo, nella VINCA non si considera non solo la sommatoria con l'altro progetto, ma neanche con l'attuale condizione dell'ambito portuale e relative attività (e criticità) ed effetto cumulo.



Non si è tenuto conto che la VINCA deve analizzare tutte le fasi progettuali (e di esercizio) previste nel progetto:

Ad ogni buon fine, si riporta la frase già inserita a pag. 6 della presente nota:

Pag. 29 della VINCA:

“Detto impianto sarà definito nel dettaglio nelle successive fasi progettuali ed avrà le caratteristiche di un impianto mobile, pertanto sarà smontato alla fine dell’attività di cantierizzazione, non rappresentato così un elemento fisico definitivo sul territorio.

Stante la gestione dei rifiuti, attività disciplinata a livello Regionale, detto impianto sarà opportunamente autorizzato ai sensi dell’art. 208 del D.Lgs. 52/06 e l’attività di recupero seguirà apposita procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA di tipo Regionale. Dal punto di vista delle interferenze ambientali, ritenendo la tipologia di impianto assimilabile agli impianti di pertinenza portuale, essendo localizzato all’interno del sedime aeroportuale e potendo eventualmente agire con misure di mitigazione/ottimizzazione, laddove la procedura di VAV lo dovesse evidenziare, non si ritiene necessario effettuare degli approfondimenti modellistici specifici.” (le lettere mancanti sono mancanti in originale).

Lo scarico di acque derivanti da depurazione di sedimenti con diverse sostanze inquinanti, non può non essere analizzato *“congiuntamente con altri piani e/o progetti”*. Durata, frequenza, qualità sono determinanti soprattutto su una fanerogama che ha, tra le cause di rarefazione e scomparsa il degrado della qualità dell’ambiente idrico. Il rispetto dei limiti tabellari non è sinonimo di sopravvivenza certa, limiti calibrati su salute umana e non su specie animali e vegetali che dispongono di diversa capacità di assimilazione e di resistenza alle sostanze inquinanti.

Trattasi peraltro di ben 87 mila tonnellate per il progetto di *“dragaggio dell’avanporto e aree a ponente dello sporgente Ronciglio”*, e di **43’463 ton** del progetto in oggetto (pag. 119 della Relazione Tecnica Generale elaborato *“PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale”*). Ovvero, circa **130.463 tonnellate di acqua** derivanti da procedimento di depurazione.

Altro riferimento alla *Posidonia oceanica* riportato nella VINCA è alla scelta dell’opzione di progetto che secondo quanto riportato in più elaborati è quella che non interferisce (direttamente) con la *Posidonia* (pag. 18, pag. 20/21).

La *Posidonia oceanica* è citata come presente nello SIA (pag. 231, pag. 233/234) e rilevata formalmente nel censimento nazionale del Ministero della Transizione Ecologica (cod. 10 Sicilia [Natura Italia - Cartografia Praterie Posidonia](#); [Natura Italia - Dettaglio Geostazioni-Posizione](#) da Punta Ligny a punta San Teodoro)

Inoltre, sul litorale adiacente all’area di intervento è presente la *Calendula maritima Guss.*, protetta anche da Decreto del Presidente della Regione (D.P. 13/09/2019, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 46 del 11/10/2019) la cui ecologia risulterebbe strettamente connessa alla presenza di *Posidonia* spiaggiata.

Non si rileva alcuna valutazione su di essa anche in relazione al cantiere posto in adiacenza e relativa emissione di polveri/inquinanti, rischio incidenti, ma solo come presenza nell’area protetta in area prossima, escludendo senza alcuna analisi e dato (anche sulla stessa popolazione presente), qualsiasi impatto su di essa.

In assenza di valutazione *“congiuntamente”* con anche solo l’altro progetto presentato dallo stesso Proponente, non è valutato l’effetto sommatorio (o prolungato, ove gli interventi fossero consecutivi e non contestuali) sia dei mezzi in lavorazione per uno e/o entrambi sia congiuntamente con il traffico navale e terrestre *“ordinario”* oltre che con quello presumibilmente atteso (*“messa in esercizio della banchina Ronciglio”*), senza considerare quello crocieristico e delle attività private presenti in ambito portuale.

Sul traffico navale e terrestre si tornerà in seguito.

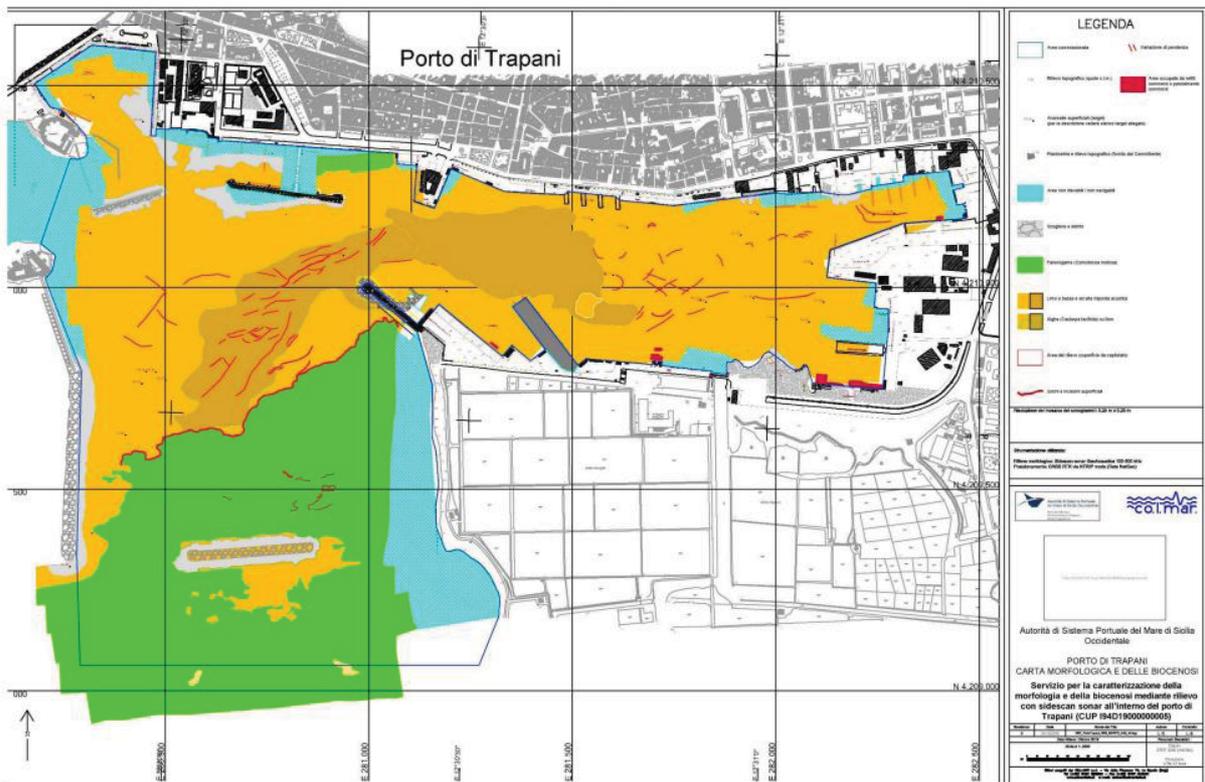


Non viene considerato il rischio di possibili incidenti, ivi inclusa l'eventuale possibilità di mal funzionamento e/o guasto del sistema per contenere la torbidità durante delle attività di dragaggio, senza considerare altri aspetti che sicuramente si garantirà di evitare, non vi è dubbio, ma come è noto, gli incidenti possono comunque accadere anche con le migliori tecniche e attenzioni poste in essere.

Altri elaborati

In ultimo, pur essendoci mappe specifiche con indicazione della *Posidonia oceanica* anche in prossimità del sito oggetto di progetto, si rileva che ***nell'elaborato SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità*** che dovrebbe – appunto – evidenziare la biodiversità, tutta, si riporta solo la mappa delle Biocenosi dalla quale non risulta presente la *Posidonia oceanica* (pur essendo una biocenosi a tutti gli effetti, pag. 12 del file, TAV 10), non riportando quella sulle Fitocenosi:

CARTA MORFOLOGICA E DELLA BIOCENOSI – PORTO DI TRAPANI



SIA-AL-BIO-CT-01-01 – Tav.10

In alto, screen shot TAV 10 elaborato *SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità*



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"



In alto, screen shot legenda TAV 10 pag. 12 elaborato *SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità* – in essa non è riportata la *Posidonia oceanica*

La *Posidonia oceanica* nell'elaborato che dovrebbe riportare la biodiversità, tutta, viene indicata solo presso il molo Colombaia (lato ovest), TAV 12 (elaborato *SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità*).

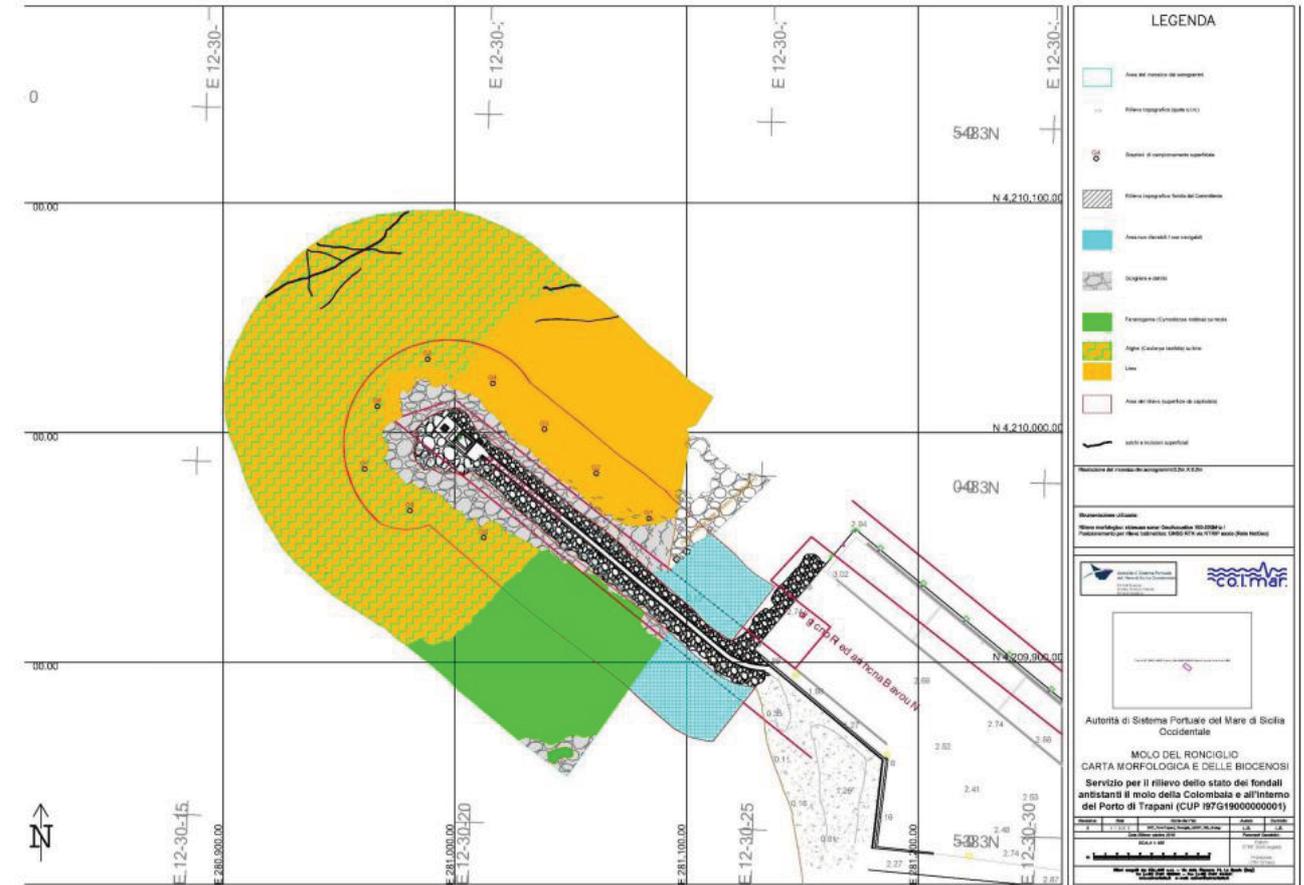
Anche nella mappa più dettagliata dell'area di progetto, non si rinviene la *Posidonia oceanica* che pure è rappresentata nell'elaborato *PE-2021-ZA22F7CBE0-SA-7-signed-signed Fitocenosi dei fondali portuali* (non inserita nell'elaborato specifico sulla biodiversità) e dichiarata presente a ridosso del molo nello SIA e nella stessa VINCA oltre che nella Relazione Tecnica Generale:



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

CARTA MORFOLOGICA E DELLA BIOCENOSI – MOLO RONCIGLIO



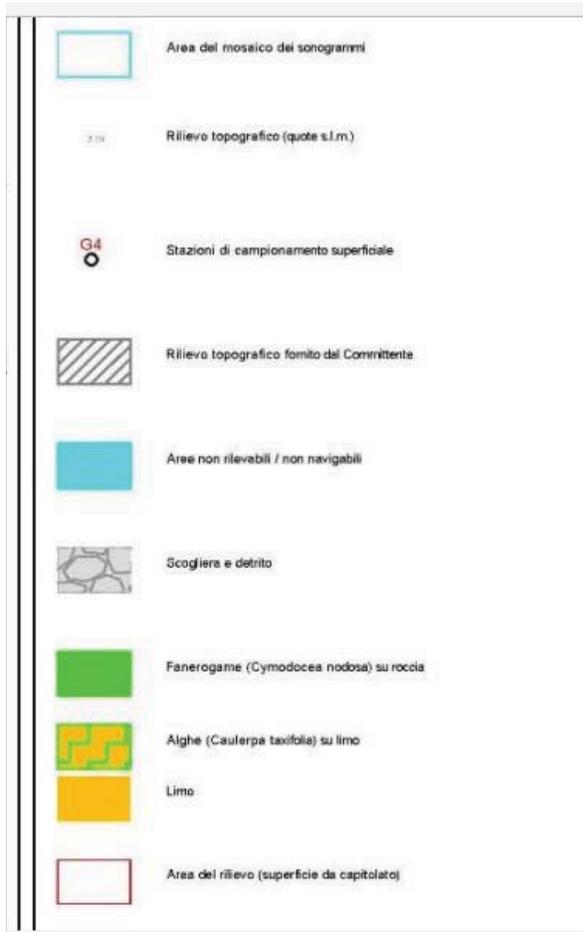
SIA-AL-BIO-CT-01-01 – Tav.12

In alto, screen shot pag. 14 (TAV 12) dell'elaborato SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità

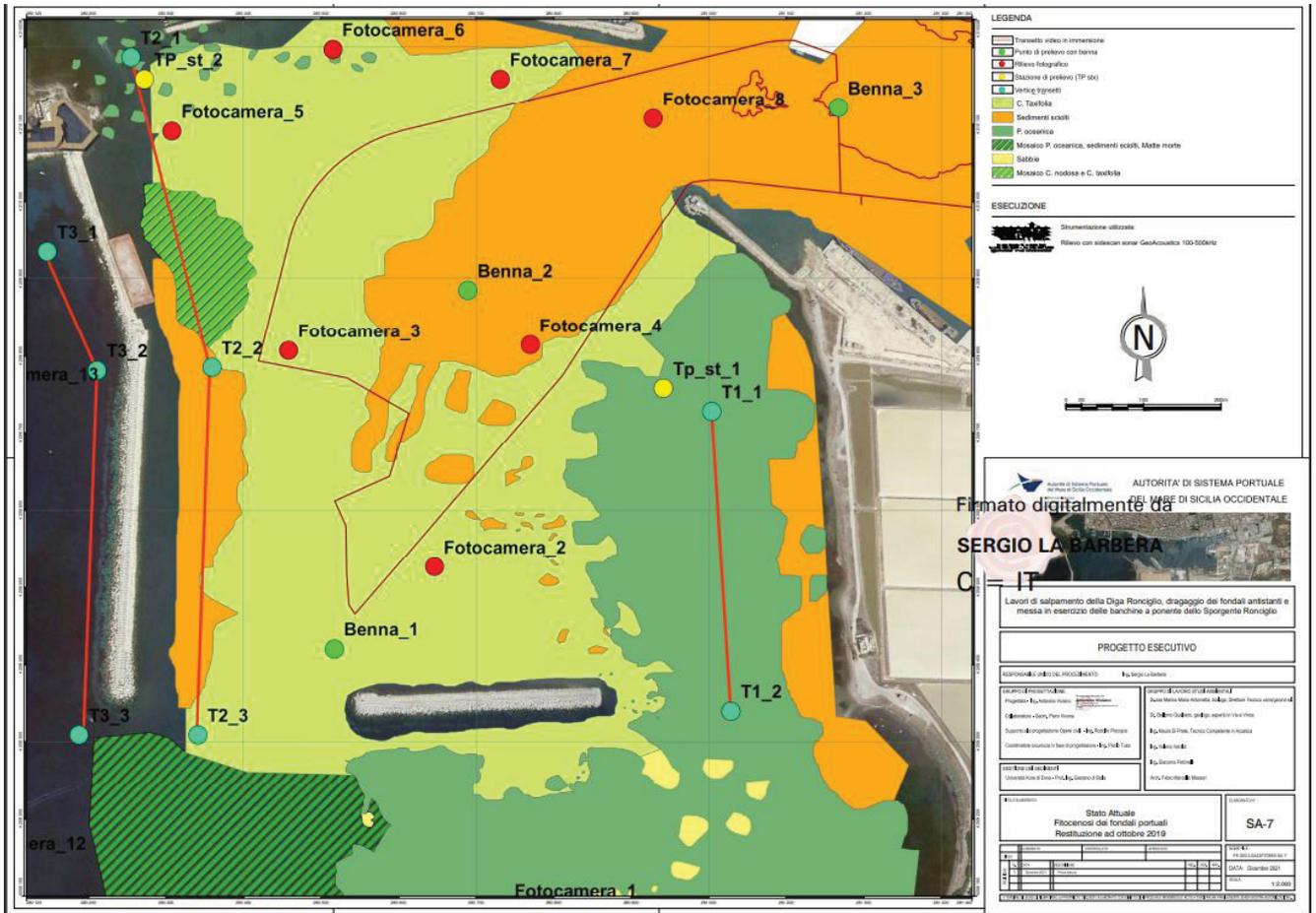


WWF - Italia
ONLUS

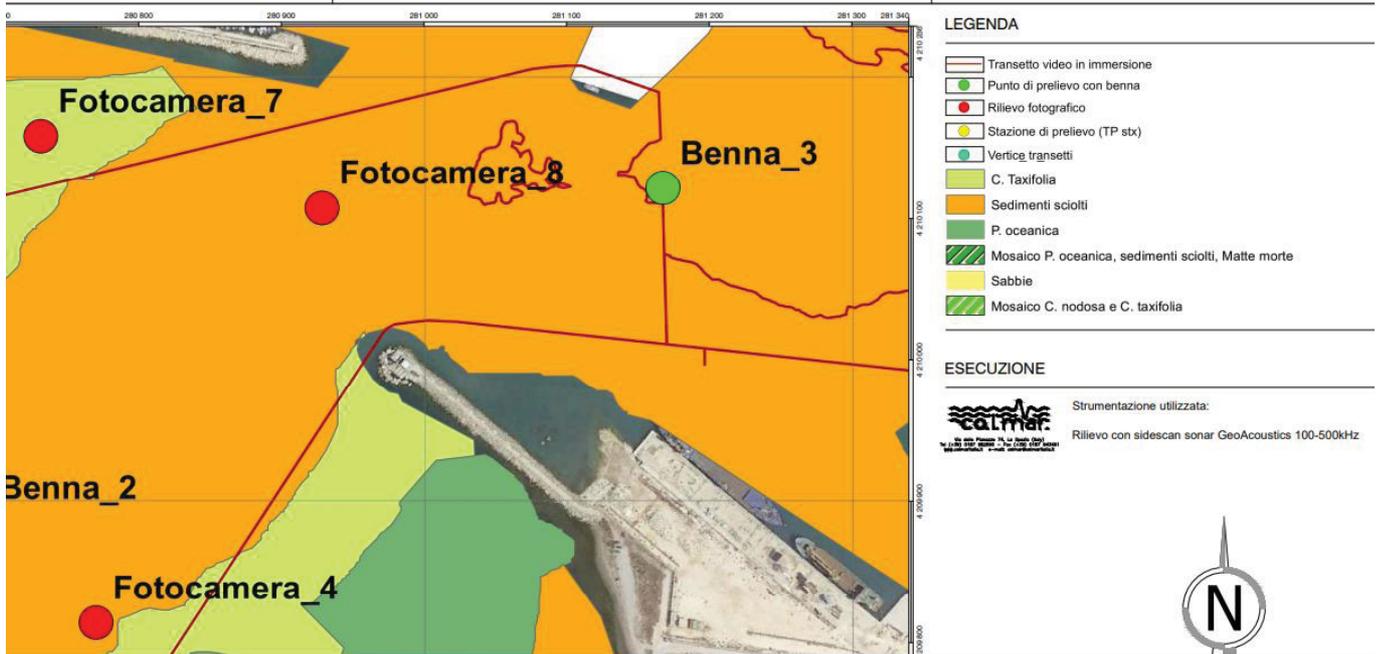
Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"



In alto, screen shot legenda mappa TAV 12 dell'elaborato *SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità* – non è presente la *Posidonia oceanica*



In alto screen shot elaborato PE-2021-ZA22F7CBE0-SA-7-signed-signed Fitoricorsi dei fondali portuali, non riportato nell'elaborato della Biodiversità, sotto, screen shot legenda con *Posidonia oceanica*





D) SOIL WASHING

Il parere della CTS della Regione Sicilia, n. 46/2022, per il progetto "Lavori di dragaggio dell'Avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio" a pag. 36 sul Soil washing esprime quanto segue:

Considerato e Valutato che l'autorizzazione per l'impianto di trattamento dei sedimenti dragati classe C e D (soil washing) soggiace alle disposizioni della Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e che dovrà essere oggetto di una specifica e autonoma procedura autorizzativa e, pertanto, non è oggetto del presente parere.

Considerato e Valutato, pertanto, che possono essere immersi in mare esclusivamente i sedimenti di classe A e B per come definiti dal D.M. n. 173/2016 mentre è esclusa l'immersione dei sedimenti rientranti nelle altre classi.

Pag. 37:

Condizione Ambientale n. 1

Oggetto della prescrizione

Non è autorizzata la campagna di attività di cui al trattamento di "soil washing", da realizzarsi mediante impianto mobile, e la conseguente immersione in mare dei materiali così trattati in quanto la stessa deve essere oggetto di autonoma procedura ambientale ai sensi della Parte Seconda del T.U.A.

VINCA

Sia il progetto del "Dragaggio dell'Avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio" sottoposto a procedura VINCA regionale codice n. 1262 che il progetto in oggetto del "salpamento della Diga Ronciglio e dragaggio dei fondali antistanti" prevedono il trattamento mediante la tecnica sperimentale del "Soil washing" - dei sedimenti classificati come C e D per declassificarli in A e B.

Il trattamento dei sedimenti classificati C e D per declassificarli comporterebbe destinazione finale diversa.

Nella nota inviata da questo Ente Gestore nel marzo del 2021 (nostro prot. 31/21) per il progetto "**dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani**" con richiesta di chiarimenti ed integrazioni, si evidenziava (pag. 15) che:

I sedimenti appartenenti alle classi C e D si afferma che verranno sottoposti a trattamento di Soil washing sul pontone di cantiere, in cui avverrebbe anche la depurazione delle acque di lavaggio prima del loro scarico in mare nel rispetto dei limiti qualitativi imposti dalle normative vigenti. Il progetto riporta una previsione di oltre 87.000 tonnellate di acque scaricate in mare. Si ritiene necessario che nello Studio di Incidenza venga esaminato l'effetto di tale scarico in termini di durata, frequenza, periodicità, accumulo prevedendo l'eventuale effetto.

E' evidente che sia per il progetto oggetto di procedura VIA presso il MiTE che per quello con procedura VINCA regionale, che non ha autorizzato il "Soil Washing" demandato ad altra procedura, siano essi contestuali o consecutivi **l'aspetto degli effetti derivanti dalla durata, frequenza, periodicità, accumulo dello scarico delle acque nel bacino non è stato oggetto di alcuna valutazione.**



Risulta pertanto assente per entrambi i progetti pur potendo avere effetti diretti e/o indiretti su habitat e specie e pur dovendo nella procedura VINCA includere tutti gli aspetti progettuali, a prescindere dalle procedure autorizzative eventualmente distinte.

Inoltre, non si rileva in tutta la VINCA la quantità di sedimenti di dragaggio da sottoporre a trattamento di Soil washing.

SIA

Analoga assenza sia di valutazione congiunta sia singolarmente, si rileva nello SIA anche relativamente agli effetti del trattamento mediante Soil washing sull'ambiente.

Inoltre in entrambi gli elaborati non si tiene conto né si relaziona in merito, che il pontile presso cui sarebbe allocato il pontone per le operazioni di Soil washing, è limitrofo ad una porzione di ZSC e presenta un esteso posidonieto. Non è valutato neanche per esso, l'effetto dello scarico delle acque derivanti dal trattamento, che **non possono oggettivamente essere esenti da residui di sostanze inquinanti.** Non si mette in dubbio che esse siano entro i limiti di legge e che il monitoraggio previsto attenzioni eventuali sforamenti, ma per gli aspetti prettamente ambientali il rispetto di essi prescinde e deve essere considerata - con obiettività e dati scientifici - la frequenza degli scarichi, la qualità, la durata nel tempo, la circolazione delle acque, la capacità di carico dell'ambiente e delle specie in esso presente. Aspetti dirimenti ad oggi ancora assenti.

Inoltre non si rileva in tutto lo SIA la quantità di sedimenti da sottoporre a trattamento di Soil washing.

Solo dalla Relazione Tecnica Generale (elaborato PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale) si apprendono i volumi dei sedimenti da dragare:

PAG 119

Sulla base dei volumi di escavo di progetto riportati nel paragrafo F.2- della presente relazione, si stima che circa 81.000 mc di sedimenti ricadano nelle classi A e B del DM 173/2016. Tali sedimenti verranno deliberatamente immersi in mare nel sito individuato al largo di Cornino-Monte Cofano (TP), come descritto al precedente paragrafo F.7.i-.

La rimanente parte dei sedimenti da dragare nell'ambito del presente progetto, ossia 81.725 mc, ricadano invece nelle classi C e D del DM 173/2016 e saranno quindi oggetto di trattamento di Soil Washing. Ipotizzando un contenuto di acqua in peso pari al 50%, si stima che la quantità di sedimenti in ingresso all'impianto sia pari a 163'450 ton. Considerando inoltre che circa il 78% dei sedimenti da dragare in classe C e D è composto da pelite, è possibile stimare i seguenti quantitativi di materiale in uscita dall'impianto:

- sabbia e ghiaia asciutta: 18'796 m3;
- pelite in classe C e D: 62'928 m3;
- acqua separata dai sedimenti: 43'463 ton.

La sabbia e ghiaia in uscita dall'impianto verrà analizzata e, se ricadente entro i limiti delle classi A e B del DM 173/206, verrà inviata al sito di immersione in mare descritto sopra. La rimanente parte dei sedimenti in uscita dall'impianto (pelite, sabbia e ghiaia non declassati) verranno conferiti a discarica. L'acqua in esubero verrà rilasciata a seguito di depurazione. (in originale non in grassetto e non sottolineata).

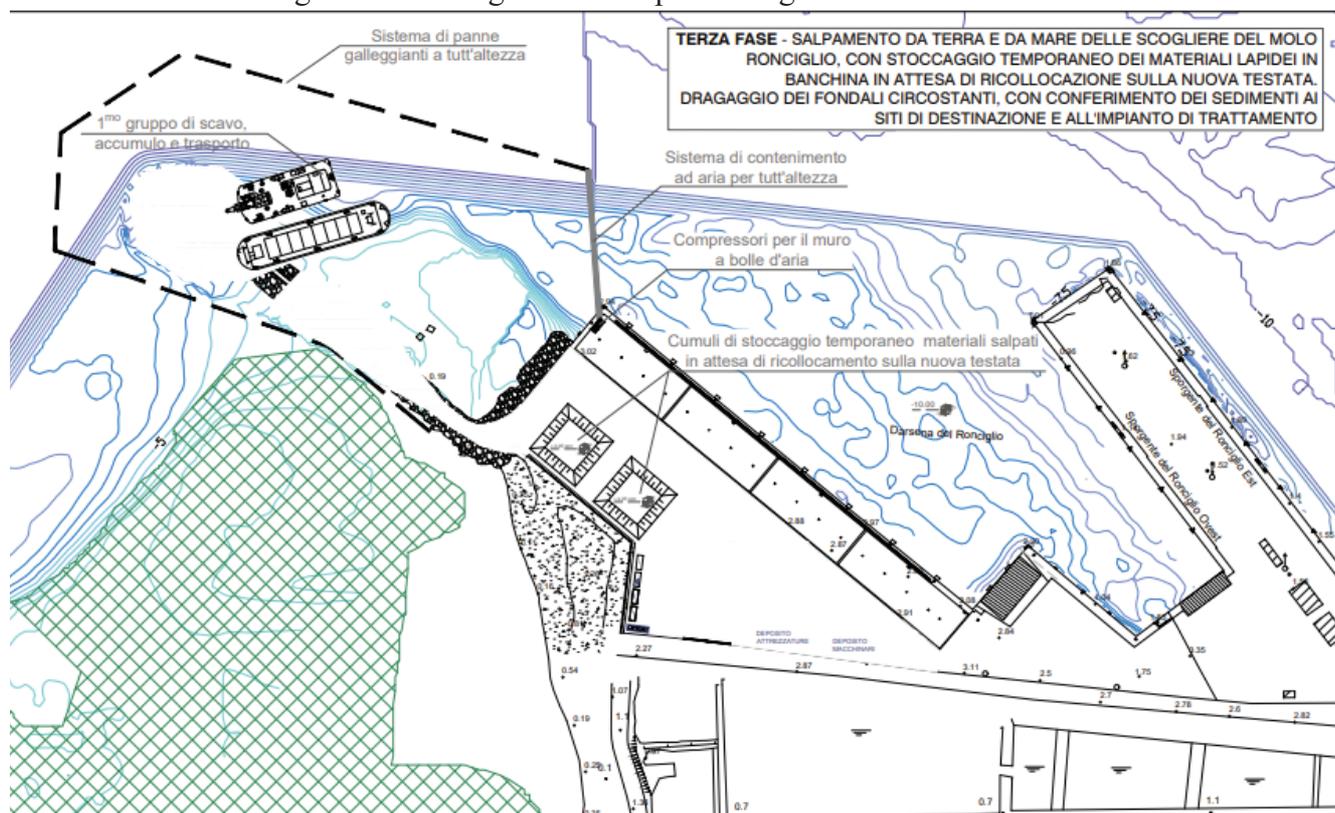
Anche se "depurata" l'acqua potrebbe contenere elementi non elidibili, di cui non si è valutata la qualità/quantità/frequenza/durata/sommatoria e capacità di tolleranza delle diverse specie e habitat presenti, pur riportando in tabelle (pag. 17, pag. 20 elaborato PE-2021-ISP-4-signed-signed Analisi e prove di laboratorio per la valutazione di fattibilità di un sistema di trattamento di sedimenti

marini) gli elementi inquinanti presenti nelle classi C e D ed E (la classe E è specificato che non sarebbe oggetto di dragaggio).

A parere dello scrivente Ente Gestore a maggior ragione, non fornire alcuna informazione e a seguire, valutazione, su quantità, frequenza, durata, circolazione acque oltre che contestualità e/o consecutività con l'altro progetto, e capacità di carico degli elementi naturali diventa aspetto estremamente critico la cui lacuna deve essere colmata a prescindere dalle procedure separate. Non è stato considerato, parimenti, il rischio incidenti.

E) STOCCAGGIO di 18 MILA MC

Nel computo dei volumi da demolire, movimentare, stoccare in loco e riutilizzare si apprende che la quasi totalità del materiale lapideo rimosso per il "salpamento" verrebbe collocato fino a riutilizzo, sul nuovo molo Ronciglio come da figura che si riporta a seguire.



In alto, screen shot parte dell'elaborato PE-2021-ZA22F7CBE0-ECO-2-signed-signed Fasi di cantierizzazione

Si tratterebbe di circa 18.000 mc di massi (ciclopici, I, II, III categoria) che verrebbero stoccati sul nuovo molo Ronciglio (in ZPS e ZSC) e in adiacenza con habitat, habitat di specie e habitat prioritari nonché aree di produzione di sale anche per uso alimentare oltre che unica stazione della *Calendula maritima Guss.*

L'area, prima delle autorizzazioni rilasciate per l'evento dell'America's cup era la seguente:



In alto, screen shot da Google Earth del 2005

La durata dell'intervento complessivo è prevista in **30 mesi** (secondo la VINCA e lo SIA) o **15 mesi** (secondo l'elaborato *PE-2021-CPL-signed-signed CronoProgramma lavori* e Relazione Tecnica Generale).

I volumi e le modalità di gestione dei materiali di scavo che concorrono al bilancio materie sono sinteticamente descritti di seguito e riportati nella seguente Tabella.

Produzioni da salpamento [mc]	Riutilizzi da salpamento[mc]		Rifiuti da demolizione [mc]
	In opera alla radice	Rifiorimento della mantellata	
18.060,00	4.500,00	13.500,00	470,00

Tabella 3-3 Bilancio Materie

In alto, screen shot pag. 261 elaborato *SIA-PU-AMB-RE-01-01-signed-signed studio impatto amb*

VINCA

A pag. 51 si legge:

Terza fase - salpamento da terra e da mare delle scogliere del molo Ronciglio, con stoccaggio temporaneo dei materiali lapidei in Banchina in attesa di ricollocazione sulla nuova testata.

Nelle fasi successive riportate nella VINCA e tal quali nello SIA, non si evince con chiarezza la fase di cantiere in cui avverrebbe la ricollocazione. Si presume avvenga successivamente al dragaggio.

Tra le mitigazioni proposte, vi sono diversi interventi di "bagnatura" oltre a "barriere" per ridurre la dispersione delle polveri.



Si evidenzia che pur nella consapevolezza che **le mitigazioni possono** appunto **mitigare, ma non elidere**, senza dati oggettivi e senza alcuna certezza scientifica, nella VINCA si riconduce a nulla l'incidenza sul Sito, pur adiacente a sistema ambientale delicatissimo sia per la vegetazione (stazione della *Calendula maritima Guss*) sia per la produzione del sale (vasche di salina produttive adiacenti) senza considerare la ricaduta anche in ambito marino ed effetti a seguire anche su ambito terrestre.

Si tratterebbe di ingenti quantitativi di massi collocati in Sito Natura 2000 e a ridosso di aree di elevatissimo valore conservazionistico oltre che estremamente vulnerabili, con inevitabile diffusione di polveri, senza considerare la movimentazione dei mezzi da e per l'area sia in fase di cantiere che di esercizio.

Inoltre la bagnatura per le diverse necessità avverrebbe con acqua dolce che può avere effetti anche sulle componenti ambientali.

È risaputo che l'acqua calcare ad esempio, abbatte il ferro.

Non è valutato alcun aspetto dei molteplici effetti che avrebbe lo stoccaggio sia in termini di cumulo, di dispersione delle polveri anche con interventi di mitigazione, sia degli stessi interventi proposti per ridurre l'impatto.

Ancorché si rassicuri sull'altezza dei cumuli (pag. 30 della VINCA, uguale a pag. 259 dello SIA "*Per quanto concerne i cumuli per lo stoccaggio temporaneo dei materiali salpati, avranno un'altezza massima di 4.25 spc e dimensioni pari a circa 30 x 30 metri*")., non si evince come la stessa possa essere rispettata senza valutarne (ed esplicitarne) la tempistica, considerato che **si tratterebbe di ben 18 mila mc di massi** (ciclopici, I, II e III categoria) che dovrebbero accumularsi, pressoché tutti, in piccoli spazi per come indicati nelle mappe di progetto.

Inoltre, non viene esplicitato quale sarebbe il "*recapito finale*" delle varie acque di cantiere di cui alla tabella di pag. 58 che riassume i modelli di gestione del trattamento delle acque, né quantitativi in esso.

Lo stesso elenco delle mitigazioni proposte (pag. 54/56), tranne per l'ultima indicazione specifica (*inserimento di barriere anti polveri in corrispondenza del lato dei cumuli che si trovano al confine con la riserva*) sembrerebbe generico e non specifico del progetto in oggetto (cfr ad esempio "*dovrà essere predisposto un Piano di bagnatura dei cumuli qualora questi debbano permanere all'interno delle aree di cantiere per più di una giornata*"). (in originale non in grassetto).

Tale aspetto relativo a parte degli interventi di mitigazione ovvero l'acqua, qualità, quantità, destinazione finale è dirimente per dove si intenderebbe collocare l'area di cantiere e la pressoché adiacenza di habitat prioritari protetti nonché produttivi anche per consumo alimentare. Il tutto, con ambienti e specie strettissimamente connesse alla componente idrica.

Inoltre l'immissione di acqua dolce potrebbe alterare la circolazione delle acque salate indispensabili sia per gli equilibri ecosistemici che per la stessa attività produttiva, con effetti anche sulle catene trofiche.

Ove tale "*recapito finale*" fosse oggetto di ulteriore movimentazione di mezzi da e per il cantiere – senza considerare l'approvvigionamento dell'acqua per la "*bagnatura*" si rileva che essi non sono quantificati nel computo del traffico veicolare al pari degli altri mezzi di cantiere previsti. Vi è un riferimento nello SIA di cui si dirà in seguito.

A pag. 30 della VINCA:

Come ampiamente trattato i lavori di salpamento avverranno da mare e oltre gli spazi acquei per l'ormeggio temporaneo di chiatte, pontoni, moto bette e qualsiasi altro mezzo marittimo si disporrà di un'area a terra presso la nuova banchina Ronciglio dove sarà impiantato il cantiere.



Nello specifico il cantiere a terra sarà organizzato come segue:

- deposito macchinari;*
- deposito attrezzature;*
- cumuli per lo stoccaggio temporaneo dei materiali salpati in attesa di ricollocamento per la nuova testata;*
- compressori per il muro a bolle d'aria.*

Per quanto concerne i cumuli per lo stoccaggio temporaneo dei materiali salpati, avranno un'altezza massima di 4.25 spc e dimensioni pari a circa 30 x 30 metri.

Solo per consentire di avere un ordine di grandezza, si evidenzia che **18 mila mc di materiale equivarrebbero a 1200 camion da 15 mc ciascuno (o 1.000 da 18 mc).**

Non si evince corrispondenza tra il cronoprogramma, la rappresentazione grafica del punto di stoccaggio e le misure indicate in relazione al volume atteso.

Parimenti risulta non conforme quanto proposto per l'abbattimento delle polveri, ivi compresa la collocazione di "barriere antipolvere" che di fatto potrebbero anch'esse abbattere il moto eolico indispensabile per la produzione del sale.

Si ribadisce che la mitigazione mitiga, non elide gli effetti dello stoccaggio di ben 18 mila mc di massi a ridosso di saline attive e litorale con presenze botaniche di interesse conservazionistico elevatissimo oltre che protette specificatamente. Senza considerare gli altri aspetti della cantieristica e della fase di esercizio per la quale non si sono valutati diversi aspetti di cui si dirà in seguito.

A pag. 53 della VINCA, relativamente alla cantierizzazione si legge:

Azioni di prevenzione

Si è posta grande attenzione alla gestione della cantierizzazione principalmente orientata all'occupazione di aree interessate dalla realizzazione degli interventi in progetto e al riutilizzo del materiale prodotto.

(...)

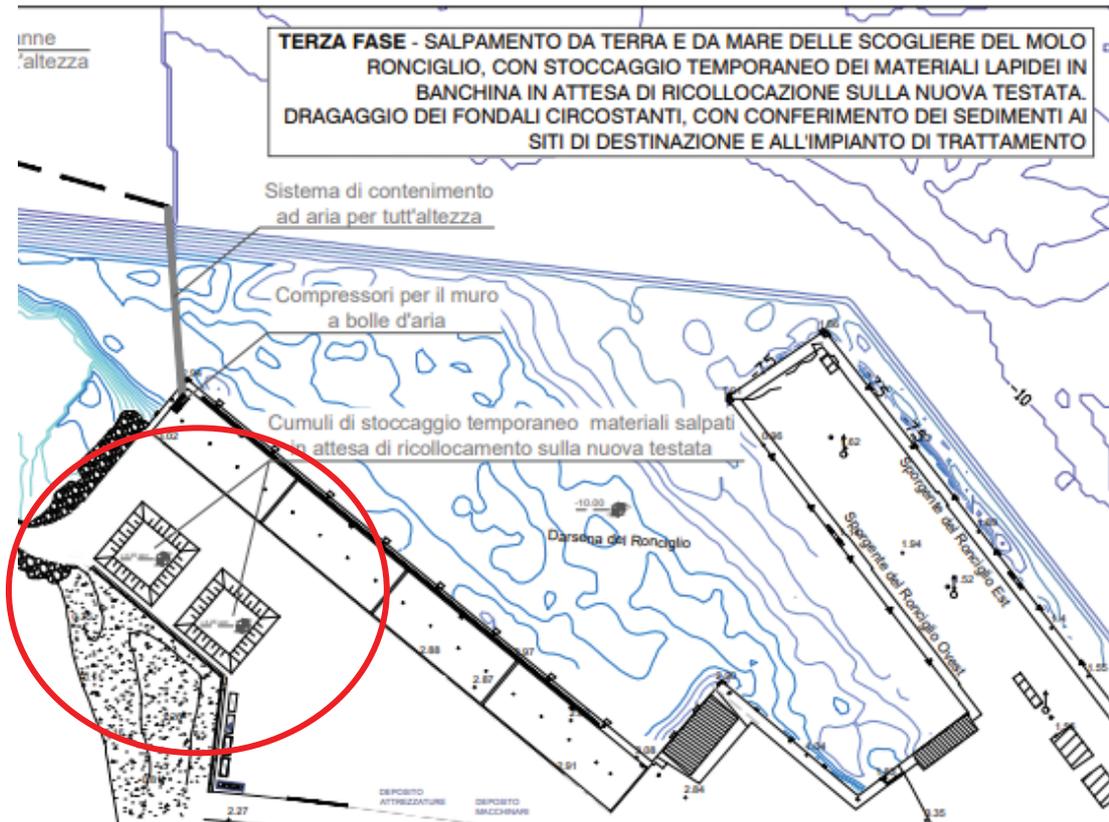
*L'individuazione delle aree sulle quali installare i cantieri a terra stata effettuata tenendo conto di una serie di requisiti quali dimensioni, accessibilità, **distanza da ricettori sensibili** e/o zone residenziali signi icative, **vincoli e/o prescrizioni limitative all'uso del territorio, morfologia e valenza ambientale dello stesso**, distanza dai siti di approvvigionamento e conferimento, etc. Sono state quindi individuate aree prossime all'intervento e vicine alla viabilità locale esistente, in modo da interessare il più possibile superfici che verranno utilizzate in fase di esercizio per la **realizzazione di opere a verde**. (le lettere mancanti mancano nell'originale. In grassetto non in originale).*

Nel non comprendere a quale "**realizzazione di opere a verde**" si faccia riferimento, preme evidenziare che contrariamente a quanto affermato, per la scelta effettuata per l'area di cantiere non risulta valutata, quanto meno non prioritariamente e non correttamente, la **distanza da ricettori sensibili** nè i **vincoli e/o prescrizioni limitative all'uso del territorio, morfologia e valenza ambientale dello stesso**.

Di fatto la VINCA non analizza gli effetti della cantieristica con l'obiettività dovuta, non tiene conto degli effetti dello stoccaggio di 18 mila mc di massi in adiacenza a sistemi ambientali estremamente vulnerabili, non tiene conto della sommatoria degli effetti di una ricaduta anche in ambiente marino delle polveri (né su vegetazione né vasche di saline attigue) e congiuntamente con il traffico veicolare e altri aspetti della cantieristica. Non fornisce informazioni dettagliate ed

esaustive sulle mitigazioni proposte, in primis la “bagnatura”, in termini di frequenza, durata, qualità e quantità dell’acqua né indica la destinazione finale dell’acqua da utilizzarsi.

Le affermazioni sulla non incidenza non si basano su dati certi e obiettivi.

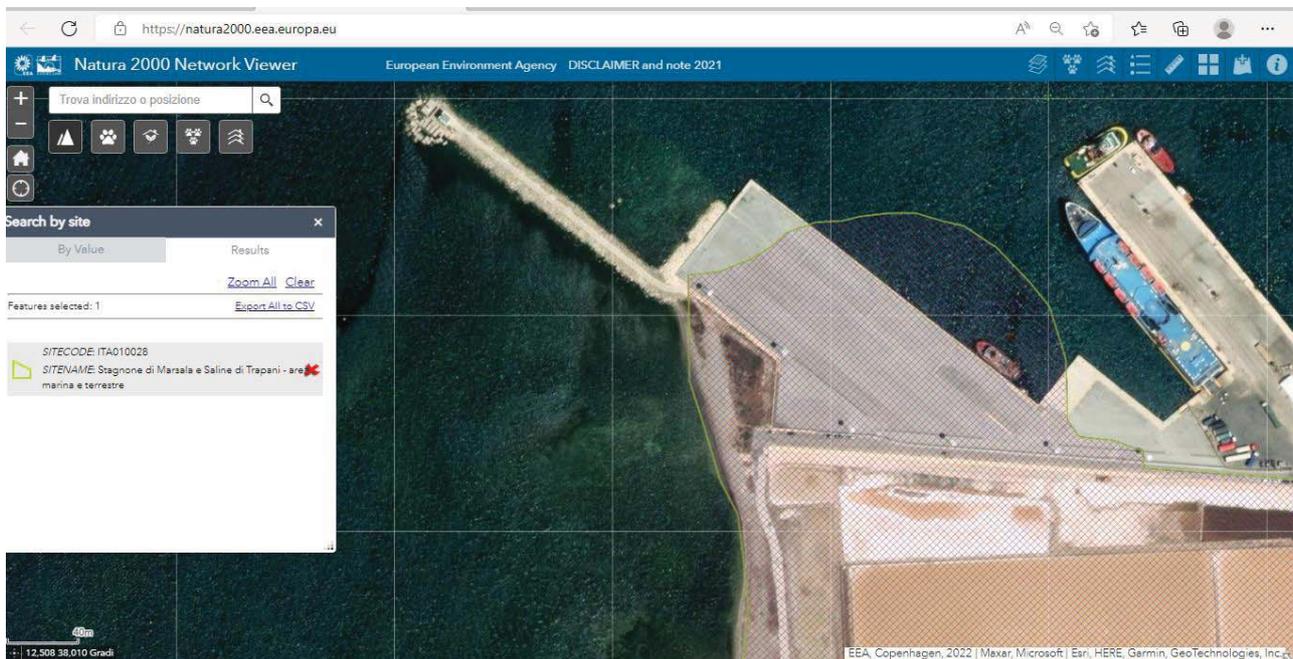


In alto, dettaglio dello screen shot già riportato sopra, **elaborato PE-2021-ZA22F7CBE0-ECO-2-signed-signed Fasi di caratterizzazione** . Il cerchio rosso da noi inserito, evidenzia l’area di stoccaggio dei “materiali lapidei”, **ricadente in ZPS/ZSC**.



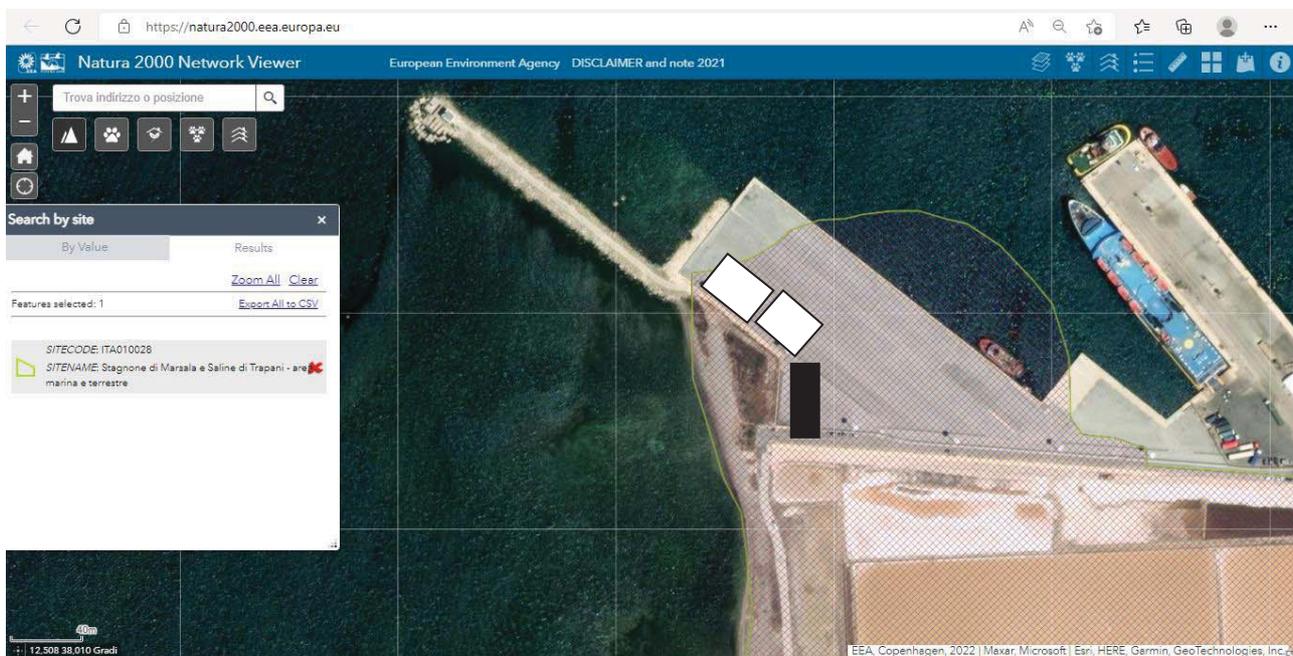
WWF - Italia
ONLUS

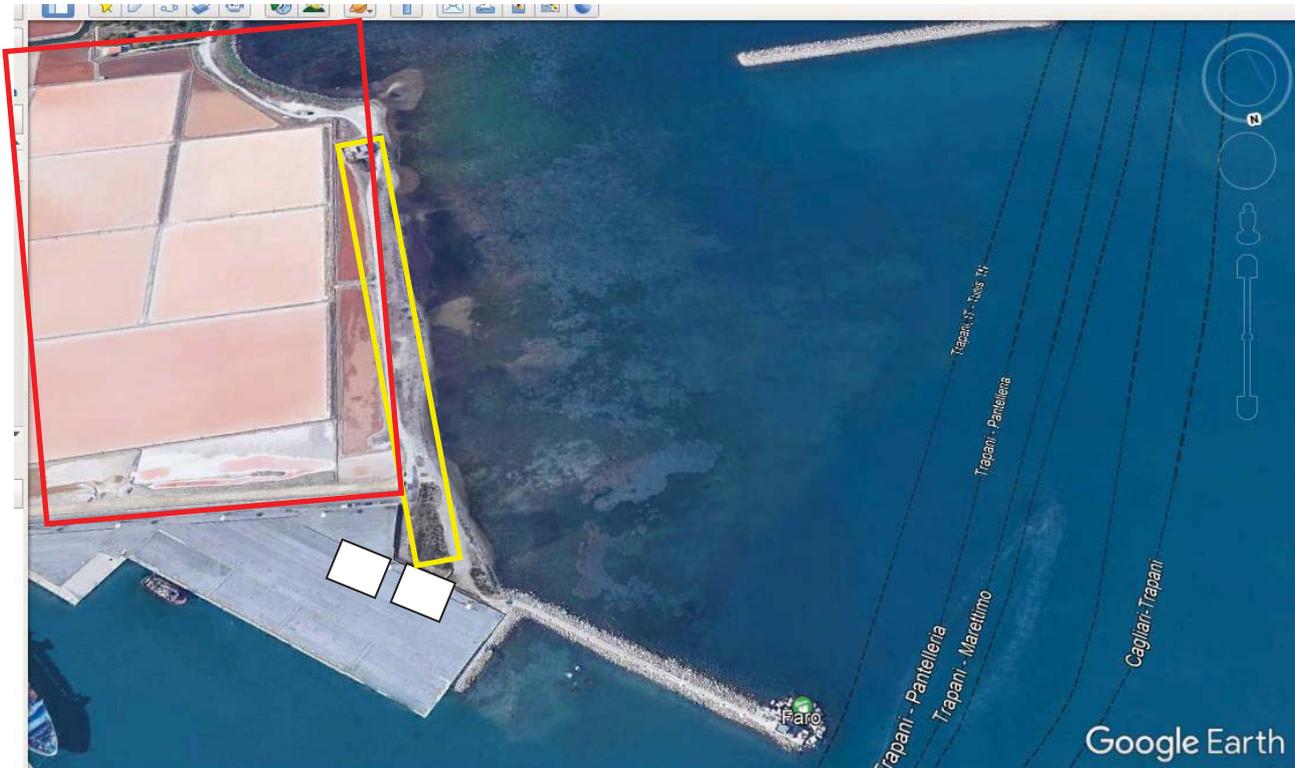
Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"



Screen shot Sito Natura 2000 e nuovo molo Rongiglio, area individuata quale cantiere, immagine dal sito [Natura 2000 Network Viewer \(europa.eu\)](https://natura2000.eea.europa.eu) ricadente in ZPS, ZSC, RAMSAR, IBA.

Sotto, stesso screen shot (ZPS e ZSC zigrinate in giallo) con collocate da noi (**rettangolo bianco**) le aree previste per lo stoccaggio di 18 mila mc di massi. In **rettangolo nero** "Uffici, mensa, WC, spogliatoi" come indicato nella mappa di pag. 31 della VINCA)





Veduta area di cantiere (screen shot da Google Earth) con indicati da noi i punti per lo stoccaggio dei 18 mila mc di massi (**rettangoli bianchi**), **riquadro rosso** indica le saline attive oltre che habitat prioritario cod. 1150 (tutte, a partire dal confine con l'area prevista per il cantiere), il **riquadro giallo** l'area in cui è presente la *Calendula maritima* Guss, unica stazione naturale in cui è presente in tutto il territorio protetto.

SIA

Analogamente lo SIA non approfondisce gli aspetti derivanti dalla inevitabile diffusione delle polveri sul sistema ambientale, **diffusione che comunque può essere solo mitigata e non elisa**. **Le mitigazioni previste (bagnatura e barriere anti polvere) possono mitigare, ma non escludere a priori gli effetti, soprattutto se prolungati.**

Analogamente, si pongono gli stessi quesiti per l'acqua che verrebbe utilizzata per la bagnatura, in assenza di alcuna indicazione e valutazione a seguire su provenienza, qualità, quantità, durata, recapito finale, non trattati nello SIA.

Inoltre spicca il riferimento, nello SIA, alle sole componenti umane (salute) e ai sistemi agricoli, indicati in quanto tali – obiettivamente – come distanti dal sito di intervento anche se il riferimento preciso "agroalimentari" avrebbe dovuto indirizzare ad analizzare le attività alimentari pressochè adiacenti come del resto previsto nell'ambito di uno SIA.

A pag. 127 dello SIA si legge quanto segue:

2.3.3 C – Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare

Nell'ambito della presente componente ambientale si riporta l'analisi dell'uso del suolo relativa alle aree circostanti il porto di Trapani.

In merito alla tematica del patrimonio agroalimentare, data la tipologia degli interventi in esame e il contesto ambientale in cui essi si inseriscono, si ritiene di poterla trascurare.

Si evidenzia solo l'importanza della salicoltura, attività caratteristica delle saline, verso la quale il progetto non crea alcuna incidenza negativa, come ottimamente confermato dallo Studio di Incidenza Ambientale



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

Si omette completamente di valutare gli effetti derivanti dalla fase cantieristica e dalla fase di esercizio, sulla produzione del sale nelle vasche cristallizzanti adiacenti (finalizzato anche al consumo umano) nelle sue diverse componenti, non solo quelle legate all'indispensabile presenza di vento (**conditio sine qua non, non potrebbero altrimenti esistere e soprattutto produrre**) ma anche in termini di qualità delle acque ove fosse inevitabilmente diffusa polvere di cantiere, sia essa di origine dai cumuli dello stoccaggio di 18 mila mc di massi che dal traffico veicolare o mediante ricaduta in acqua marina.

Senza considerare l'aspetto prettamente idrico per le misure indicate di "mitigazione" e gli effetti derivanti dall'esercizio, partendo da una situazione di zero presenza di traffico.

Le polveri potrebbero non solo raggiungere la adiacente salina (e oltre) ma anche veicolarsi attraverso la componente marina, sia dal Canale di Mezzo che da altri canali afferenti, depositandosi sia sui suoli che sulla vegetazione.

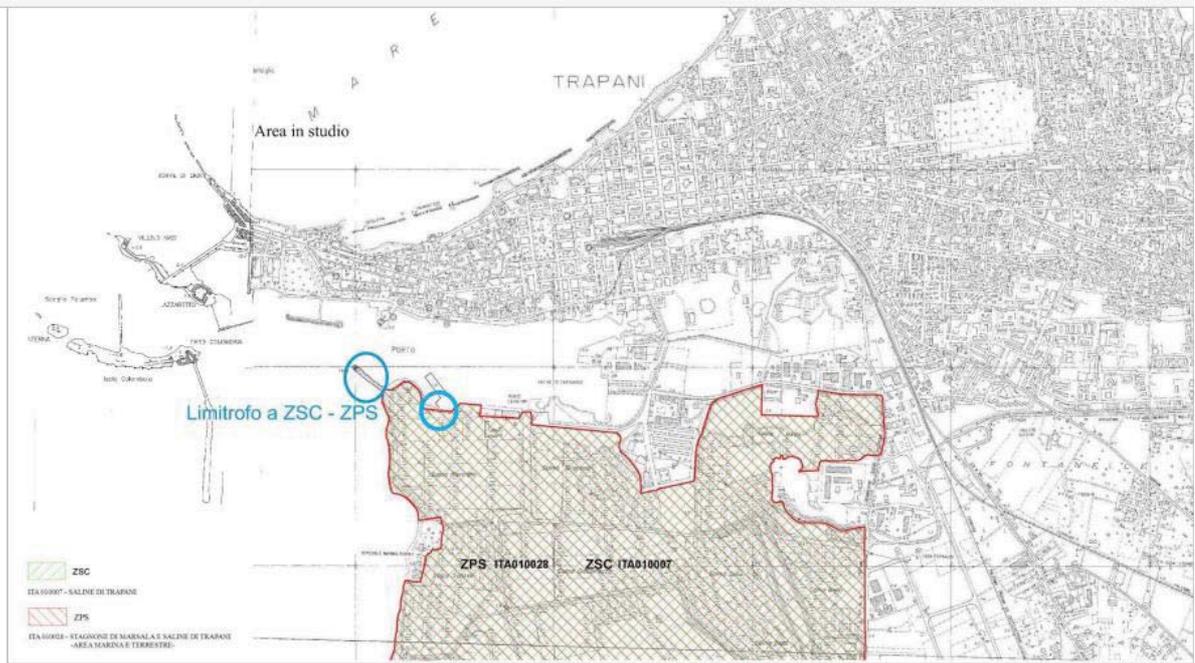
Lo studio di impatto ambientale deve contenere elementi sugli aspetti anche ambientali, non solo legati alla salute umana, né può delegare alla VINCA tali aspetti.

Gli aspetti ambientali (tutti) devono essere oggetto dello SIA, la VINCA amplia con specifici riferimenti ai motivi istitutivi del Sito Natura 2000, alle specie e habitat per i quali è stato istituito, in riferimento agli obblighi di conservazione, tenuto conto del Piano di Gestione del Sito Natura 2000, con i dettagli e i contenuti di cui all'Allegato G del D.P.R. 357/97 e smi e alle Nuove Linee Guida VInCA.

Infine, non risulta che la VINCA abbia *ottimamente confermato* che l'intervento nella sua *interezza non crea alcuna incidenza negativa* sulla "salicoltura" citata solo come attività (pag. 12, pag. 97, pag. 106, pag. 120).

Altri elaborati

Nell'elaborato *SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità* la quasi totalità delle mappe indica quale area di intervento solo la diga Ronciglio e non anche l'area di cantiere e di esercizio, mentre due mappe (TAV 1 e TAV 7, sotto riportate), indicano – senza legenda – un'area cerchiata in azzurro in dislocazione diversa da quella individuata quale area di cantiere



SIA-AL-BIO-CT-01-01 – Tav.1

In alto, screen shot TAV 1 Nell'elaborato *SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità*, in basso screen shot TAV 7;

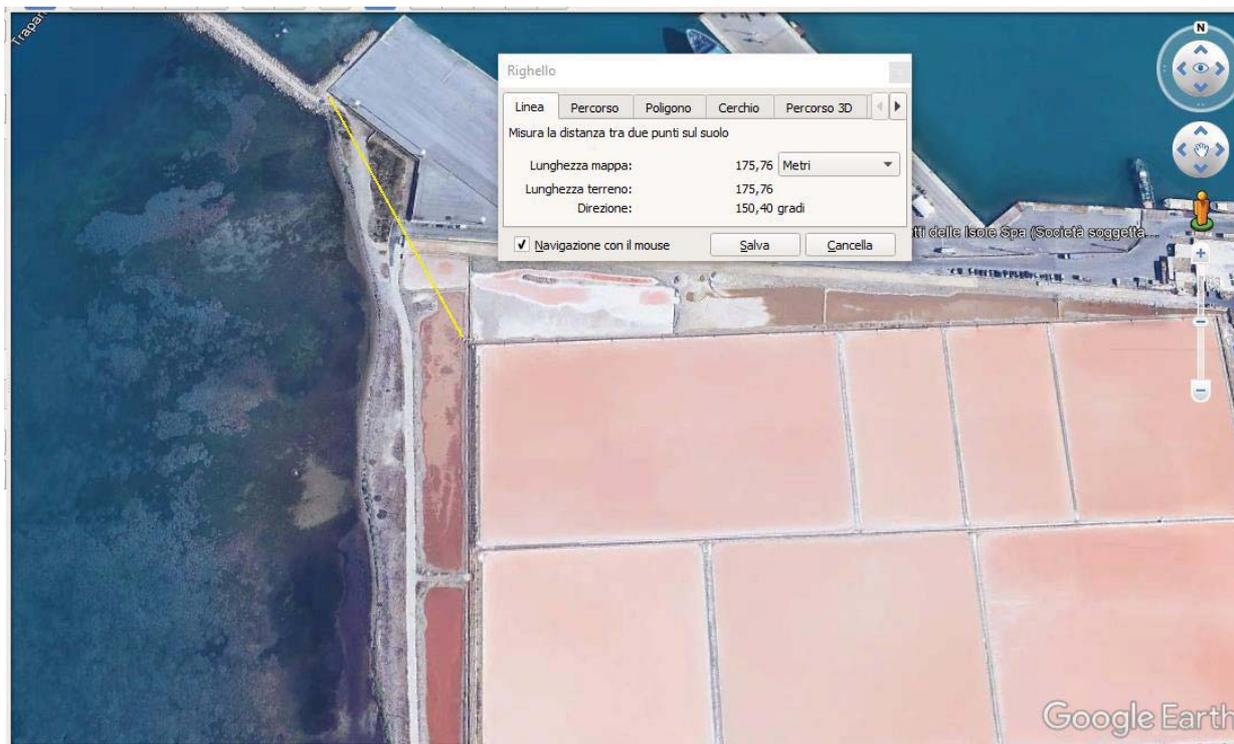
CARTA CON UBICAZIONE DEI PARCHI E DELLE RISERVE



SIA-AL-BIO-CT-01-01 – Tav.7



Si riporta a seguire la distanza dalla zona A della Riserva da noi calcolata con Google Earth, ben inferiore a quella indicata nella mappa (TAV 7) sopra riportata, fermo restando che l'intera area di cantiere e di esercizio confina con la zona B della Riserva oltre a ricadere (l'area di cantiere) in ZPS e ZSC, IBA e RAMSAR:



F) DISCRASIE

Relazione Tecnica Generale

La lettura dell'elaborato "PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale" evidenzia località diverse per il collocamento dei "massi ciclopici (..), II e III categoria" e area di cantiere diversa in una parte, mentre riporta presumibile analoga destinazione indicata da VINCA e SIA in altra parte.

A pag. 48 si legge:

I lavori di salpamento avverranno esclusivamente da mare. Infatti, ad eccezione di spazi acquei per l'ormeggio temporaneo di chiatte, pontoni, moto bette e qualsiasi altro mezzo marittimo l'impresa vorrà utilizzare per lo svolgimento dei lavori, l'AdSP non dispone di aree a terra dove impiantare il cantiere. Inoltre, anche la via d'accesso allo sporgente risulta inibita al traffico pesante per la presenza dei beni ambientali, tutelati, delle saline e dell'antistante spiaggia. Ancora, altro elemento da evidenziare con chiarezza è la prossimità all'area dei lavori di fondali ricoperti da posidonia oceanica, specie autoctona protetta (cfr. figura 29). Pertanto, ad eccezione della testata, i lavori di salpamento dovranno avvenire, in avanzamento, dal lato sottoflutto dello sporgente Ronciglio. In ogni caso i lavori dovranno avvenire in ambiente confinato mediante barriera galleggiante. Dunque, i lavori di salpamento inizieranno dalla testata, con la rimozione dei massi ciclopici in calcestruzzo (cfr. figura 30), dalla cresta verso il piede della scogliera, e la loro



*ricollocazione all'interno del porto, secondo le direttive della DL. **Si assume qui che i massi siano posti a rifiorimento della antistante diga della Colombaia. Successivamente si procederà al salpamento dei massi di II e III categoria costituenti le mantellate. Tali massi saranno poi posti a rifiorimento ed ampliamento di parte della testata del molo a martello della darsena pescatori.***

Successivamente, pag. 52, si legge invece:

Le scogliere della testata di nuova realizzazione sono state progettate con le seguenti caratteristiche (cfr. figura 34):

(...)

- strato di fondazione a perdere in scapoli di pietrame fioriti durante le operazioni di salpamento dello sporgente;*
- nucleo eseguito con materiale salpato di I categoria o in scapoli di pietrame;*
- strato di filtro con scogli di I categoria precedentemente salpati;*
- mantellate in doppio strato in scogli di II categoria precedentemente salpati.*

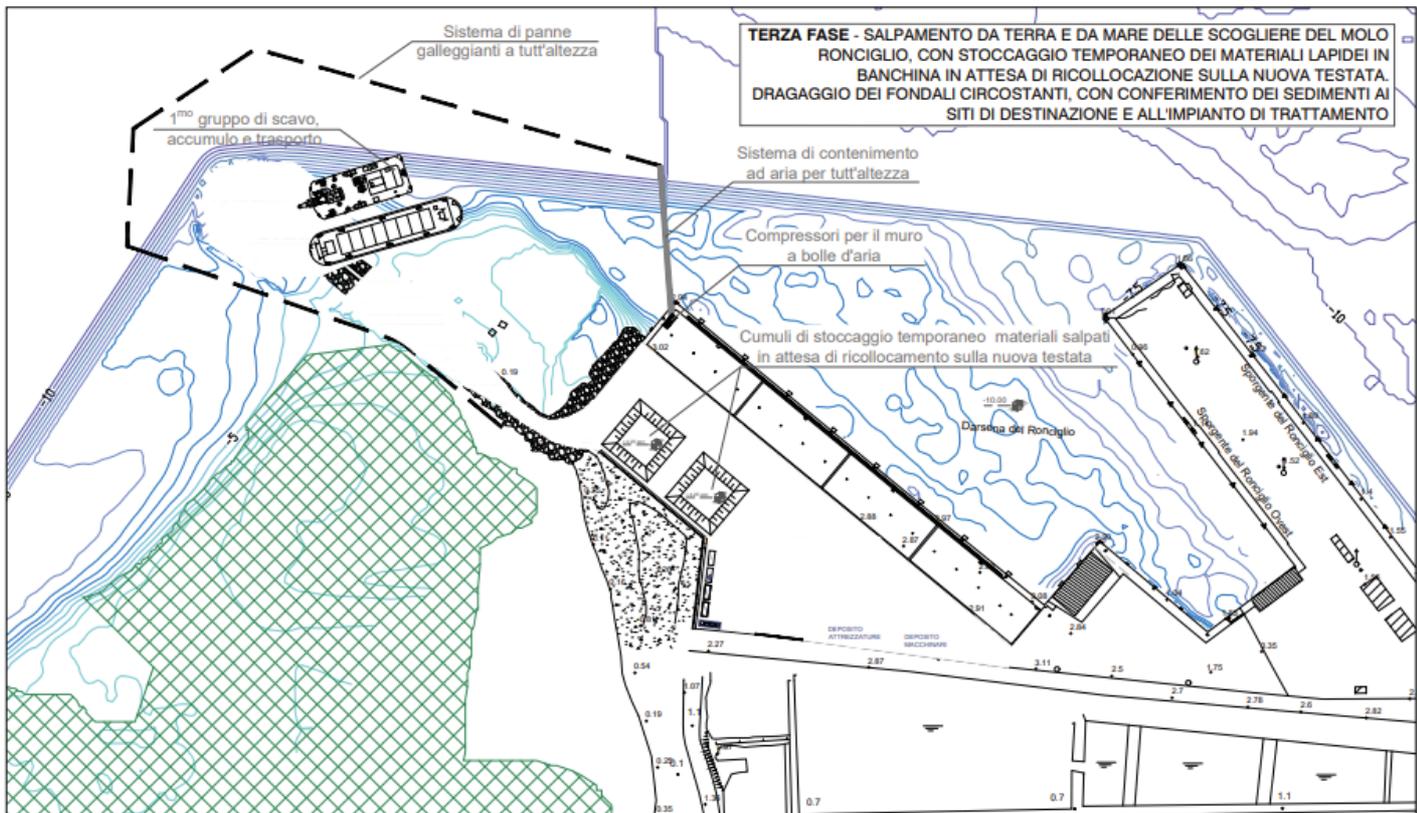
Non si evince con chiarezza se il "materiale salpato di I categoria", "scogli di I categoria precedentemente salpati", e "scogli di II categoria precedentemente salpati" si riferisca a tutto il quantitativo rimosso, a parte di esso, o sia di altra provenienza (o entrambe le possibilità) e se in caso sia parte, se rimane confermato il conferimento in altri siti come indicato a pag. 48. Si fa presente che da pag. 48 a pag. 52 non vi è alcuna spiegazione sulla diversità di destinazione rispetto alla prima formulazione di pag. 48.

Lo SIA e la VINCA collocano l'area di cantiere sulla banchina Ronciglio (che ricade in ZPS/ZSC), e il ricollocamento dei massi sul sito oggetto di smantellamento.

In nessuno dei due elaborati si fa cenno al ***rifiorimento della antistante diga della Colombaia e al rifiorimento ed ampliamento di parte della testata del molo a martello della darsena pescatori***

Si fa presente che il sito della Colombaia è ZSC e pertanto, ove fosse questa l'opzione o una ulteriore opzione del collocamento dei massi rimossi ("salpati"), avrebbe dovuto essere oggetto di VINCA che comprendesse anche questo aspetto progettuale; analogamente, i flussi di traffico navale ulteriore, da e per sia la Colombaia che la darsena dei pescatori.

Si riporta ad ogni buon fine screen shot dell'elaborato *PE-2021-ZA22F7CBE0-ECO-2-signed-signed Fasi di cantierizzazione* - Fasi di cantiere sulla nuova banchina Ronciglio (esclusa secondo pag. 48 della Relazione tecnica generale) relativo alla terza fase di cantiere e indicazione su collocazione dei "materiali lapidei" ("*sulla nuova testata*"):



G) EMISSIONI INQUINANTI IN ATMOSFERA, QUALITA' DELL'ARIA ED EMISSIONI ACUSTICHE - SOTTOSTIMA DEI POSSIBILI IMPATTI

Prima di procedere all'analisi di questi aspetti, si riporta screen shot di pag. 13 e 14 del Decreto n. 963 del 13/12/2010 del MATTM di concerto con il MIBAC, e relative richieste specifiche per la VIA da effettuare per l'esercizio della nuova Banchina Ronciglio:



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- a. mobilità con esplicitazione di uno specifico studio trasportistico da riferirsi all'intero ambito portuale e finalizzato ad evidenziare i dati sull'uso delle banchine, dell'entità delle movimentazioni previste, degli effetti sulla rete viaria di adduzione, ecc;
- b. qualità dell'aria con particolare attenzione alle condizioni di stato attuale mediante raccolta di dati puntuali ovvero, in mancanza di significativi dati, mediante realizzazione di campagne di rilievo da realizzarsi ad hoc e di durata significativa rispetto ai fenomeni da caratterizzare. Dette indagini devono riferirsi sia all'area portuale che a quella interessata dal transito dei mezzi che hanno O/D portuale. A seguito della caratterizzazione della qualità dell'aria dovranno essere caratterizzate le sorgenti inquinanti da considerare nella situazione "post-operam" e dovrà essere determinato, anche con l'uso di modellistica previsionale appropriata, le prevedibili variazioni di qualità dell'aria in rapporto agli interventi di progetto e alle azioni indotte (traffico da-per il porto). Le condizioni finali dovranno essere confrontate con i piani di azione ed i programmi che la Regione Siciliana elabora ai sensi degli artt. 7, 8, 9 del D. Lgs. 351/99 in merito alla qualità dell'aria;
- c. rumore e vibrazioni per cui le attenzioni dovranno essere poste almeno a:
 - i. determinazione dei limiti ammissibili anche in funzione della zonizzazione acustica comunale;
 - ii. principali azioni di progetto che potranno portare modifiche al clima acustico dell'area;
 - iii. entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto delle attività portuali;
 - iv. entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto dei traffici indotti;
 - v. caratterizzazione del rumore della "sorgente" porto;
 - vi. determinazione del rumore "post-operam";
 - vii. interventi di abbattimento del rumore;
 - viii. clima acustico a regime con riferimento sia all'area antropizzata sia alla ZPS;
 - ix. lo studio dovrà essere supportato da adeguata campagna di rilievi fonometrici per la determinazione del clima acustico "ante-operam";





- d. qualità dell'ecosistema marino in relazione alle determinazioni alle quali pervengono gli studi di cui alle precedenti prescrizioni in merito alla presenza delle opere (punto 1 del presente giudizio.)
- e. effetti indotti che l'esercizio delle opere potrà avere in relazione agli habitat di interesse comunitario segnalati ed in particolare:
- i. Lagune costiere - cod 1150
 - ii. Steppe salate mediterranee (*Limonietaia*) – cod 1510
 - iii. Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*) – cod 1420
 - iv. Vegetazione annua delle linee di deposito marine – cod 1210.

Per quanto riguarda le attività di dragaggio che dovessero rendersi necessarie si dovrà procedere, propedeuticamente a qualsiasi azione, alla caratterizzazione dei sedimenti e dello stato del fondale ai sensi del DM 24.01.1996, secondo modalità e metodiche da concordare con l'ISPRA, definendo anche le modalità di esecuzione delle operazioni di dragaggio e di smaltimento dei materiali dragati.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale, secondo al voto dell'assemblea generale del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 07.06.2002, prima di poter essere attuato - anche solo in parte - dovrà essere assoggettato alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Capitaneria di Porto di Trapani, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti, ed alla Regione Sicilia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Il presente provvedimento sarà pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali.



Non si rileva dalla lettura della VINCA e dello SIA che quanto espressamente richiesto dal Decreto del MATTM in merito all'esercizio della banchina Ronciglio sia stato adeguatamente approfondito e fornito per l'analisi del progetto.

**INQUINAMENTO ATMOSFERICO
VINCA**

Nella Vinca vi sono diverse pagine sull'analisi delle emissioni in atmosfera. Per quelle navali si evidenzia l'emissione in atmosfera di NO_x, PM10 ed SO₂, analogamente per i mezzi terrestri. Si fa riferimento a 9 recettori ma non si chiarisce dove siano dislocati (né vi è un rimando ad altro elaborato) e con quale metodologia (durata, raccolta dati, ecc) siano stati acquisiti i dati atmosferici. Si rinviene la mappa solo nello SIA, pag. 374:



Figura 5-7 Localizzazione recettori discreti

Senza entrare nel dettaglio, si rileva che le concentrazioni degli inquinanti analizzati rispetto a quelli rilevati (vedasi elaborato *SIA-AL-AMB-RE-01-03-signed-signed qualità aria*) vengono ritenute ammissibili sia in fase di cantiere che di esercizio della banchina poiché sotto i limiti di legge.

Si desidera evidenziare che (pag. 87) per il PM 10 il recettore con il livello più elevato sia di emissione quotidiana che di media è il recettore n. 9, ovvero quello più prossimo all'area portuale e di percorrenza obbligatoria per essa. Analogamente avviene per le *Concentrazioni medie annue di PM10* (stessa pagina 87).

Per l'SO₂ viene riportato solo il dato del ricettore 9.

Non si rileva alcun riferimento agli effetti delle emissioni in atmosfera sulle diverse componenti ambientali, limitandosi a rilevare che le concentrazioni degli inquinanti selezionati rispetto a quelli rilevati (vedasi nuovamente elaborato *SIA-AL-AMB-RE-01-03-signed-signed qualità aria*) sono entro i limiti di legge.

Per la fase di cantiere, non viene considerato il cumulo degli impatti congiuntamente con altri aspetti dell'intervento proposto (movimentazione mezzi marini ed emissioni sia in acqua che in atmosfera).

Per la fase di esercizio vengono nuovamente riportati i valori dei tre elementi inquinanti selezionati (NO₂, PM10, SO₂).

Il recettore n. 9 è quello con i valori più alti per le *Concentrazioni medie annue di NO₂* (pag. 91), e per l'emissione giornaliera di PM10 (pag. 92).

Per l'SO₂ viene nuovamente riportato solo il dato del recettore n. 9.

La VINCA conclude affermando "***Stante le analisi sviluppate nell'ambito della presente relazione specialistica si può concludere che anche in considerazione del contributo della qualità dell'aria locale per gli inquinanti di interesse, le concentrazioni stimate per la fase di esercizio del nuovo progetto risultano sempre al di sotto dei limiti per tutti gli inquinanti analizzati.***" (uguale conclusione nello SIA, pag. 385).

Di fatto non vi è verifica dei possibili potenziali effetti nel breve, medio, lungo termine, reversibili e/o irreversibili e sommatoria con altre fonti di emissioni su habitat, habitat di specie, habitat prioritari, specie animali e vegetali.



La VINCA riporta la tabella dei flussi attesi di navi (in inverno 2 di giorno, 1 di notte; in estate 4 di giorno, 1 di notte, tutte ipotizzate), senza considerare, tra le altre, l'indotto del traffico veicolare che viene riportato con un numero di mezzi estremamente ridotto rispetto alla possibile attesa del medesimo, non solo rispetto alla capacità di carico dei mezzi navali, ma anche per il traffico passeggeri atteso (pag. 68/69).

Input progettuali - Scenario di riferimento

Di seguito sono descritti i due scenari ipotizzati:

- Scenario Invernale;*
- Scenario Estivo.*

In particolare, il traffico navale è così composto:

Scenario invernale:

- Diurno: 1 nave per le Egadi e 1 nave per Pantelleria (gli orari di emissione degli inquinanti ipotizzati sono: dalle 7 alle 9 per la prima nave, dalle 13 alle 14 e dalle 20 alle 21 per la seconda nave);*
- Notturmo: 1 nave per le Egadi (gli orari ipotizzati sono dalle 22 alle 24);*

Scenario estivo:

- Diurno: 3 navi per le Egadi e 1 nave per Pantelleria (orari ipotizzati uguali al periodo invernale);*
- Notturmo: 1 nave per le Egadi (orari ipotizzati uguali al periodo invernale).*

Per quanto riguarda invece il traffico veicolare indotto:

Scenario invernale:

- Diurno: circa 30 automobili e 35 mezzi pesanti per giorno,*
- Notturmo: circa 10 automobili e 15 mezzi pesanti per giorno;*

Scenario estivo:

- Diurno: circa 50 automobili e 50 mezzi pesanti per giorno;*
- Notturmo: circa 10 automobili e 15 mezzi pesanti per giorno.*

(in originale non in grassetto)

Si ritiene sottostimato il numero dei mezzi veicolari attesi quale "indotto" che sembrerebbe riferirsi ai soli mezzi che traghetterebbero con le navi (**in ogni caso sotto il numero potenziale di carico**) e sicuramente privo di traffico veicolare indotto ulteriore.

Tale aspetto è rilevante stante l'assenza allo stato attuale, di utilizzo dell'area da parte di mezzi sia nautici che terrestri a ridosso di area di elevatissima vulnerabilità ambientale.

Si partirebbe quindi dalle attuali zero e/o minime emissioni di una banchina non in esercizio in prossimità del sito protetto, passando ad un aumento certo delle stesse sia in fase di cantiere che di esercizio, fermo restando che come già detto, i dati sui flussi di mezzi terrestri appaiono sottostimati rispetto al reale flusso prevedibile.

Da anni l'accesso all'area infatti, che conduce al litorale Ronciglio in zona A della Riserva, è stato limitato in accordo con l'Ente Gestore della Riserva e i titolari delle attività produttive da un'ordinanza della Capitaneria di Porto ai mezzi motorizzati mediante sbarra e vi è divieto di transito posto dalla CP nel tratto precedente, nel rispetto degli obiettivi di conservazione sia del Sito Natura 2000 che della Riserva e della *Calendula maritima* Guss.

SIA

Oltre ai capitoli già contenuti nella VINCA di cui si è accennato prima, nello SIA si dispone di altri dati derivanti da una centralina collocata in prossimità del sito di intervento con indicazione temporale del rilevamento svolto (**14 giorni** di rilevamento, 2 – 16 ottobre 2021).

Le risultanze di questa centralina vengono, nelle conclusioni finali, omesse in termini di quantità delle singole emissioni, facendo riferimento come risultanza dei rilevamenti svolti, solo alla centralina dell'ARPA collocata a 3 km di distanza.

Pag. 204:

La centralina è rappresentata dalla stazione di Trapani, distante circa 3 chilometri dal sito di interesse ed classificata come centralina di "fondo urbana". Gli inquinanti monitorati sono: SO₂, CO, NO_X, NO₂, O₃, PM₁₀, C 6 H 6.

Gli inquinanti di interesse nel presente studio sono analizzati nel proseguo della trattazione e fanno riferimento alle centraline nell'anno preso come riferimento per lo stato attuale (2019).



Figura 2-59 Centralina di qualità dell'aria di riferimento

In alto screen shot mappa di pag. 205 dello SIA

La centralina ARPA non rileva l'intenso traffico portuale né industriale per oggettiva collocazione a distanza dagli assi viari interessati dai flussi da e per i moli attualmente in esercizio.

Per il progetto è stato collocata una centralina:

pag. 213

Monitoraggio della qualità dell'aria eseguita per il presente studio nella zona di stretto interesse del progetto.

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria è stata effettuata una campagna di monitoraggio da parte della società CADA, dal 2 al 16 ottobre 2021, in due punti di prelievo:

□ *Il punto di prelievo "PR1", sito all'interno piazzale SOSALT – Zona Ronciglio, Trapani; coordinate geografiche: 38°00'33,8''N e 12°30'54,2''E.*

□ *Il punto di prelievo "PR3", sito all'interno piazzale Forese Impianti Sportivi – STR. Mazara Erice 9, Trapani; coordinate geografiche: 38°0'31,07''N e 12°34'8,30''E.*



Figura 2-63 Localizzazione punti di prelievo (PR1 e PR3) e centralina ARPA di Trapani

In alto, screen shot pag. 212 dello SIA

Nonostante vi siano in più giorni dei soli 16 giorni di rilevamento presso il sito di progetto ("punto di prelievo PR1") valori maggiori di alcuni degli inquinanti selezionati (sono riportate con tabelle solo il PM 10, l'NO₂, l'SO₂) rispetto a quelli rilevati presso il PR 3 e presso la centralina ARPA, nelle conclusioni si afferma che:

"Dal confronto effettuato nelle precedenti tabelle, si può affermare che i valori rilevati dalla società CADA e dalla centralina ARPA di Trapani sono dello stesso ordine di grandezza, e quindi confrontabili tra loro: In considerazione di ciò, i valori di qualità dell'aria registrati dalla centralina ARPA di Trapani sono ritenuti attendibili e quindi le concentrazioni medie annue rilevate da tale centralina nel 2019 sono state prese come valori di fondo di riferimento per le simulazioni effettuate nel presente studio." (In originale non in grassetto)

Si riportano a seguire screen shot delle tabelle per singoli inquinanti selezionati (rispetto a quelli rilevati nell'elaborato *SIA-AL-AMB-RE-01-03-signed-signed qualità aria*), indicando con l'inserimento di una freccia rossa quelli risultati maggiori presso il PR1 (prossimo al sito di progetto) rispetto a PR3 e centralina ARPA, nei soli 14 giorni di rilevamento (2 – 16 ottobre 2021):



Concentrazioni massime giornaliere di PM10

<i>Data</i>	<i>Centralina ARPA di Trapani ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</i>	<i>Punto di prelievo PR1 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</i>	<i>Punto di prelievo PR3 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</i>
2/10/2021	12	8	10
3/10/2021	10	4	12
4/10/2021	11	9	10
5/10/2021	18	16	19
6/10/2021	16	16	25
7/10/2021	18	19	25
8/10/2021	16	15	16
9/10/2021	9	 24	11
10/10/2021	13	 19	13
11/10/2021	16	 21	17
12/10/2021	12	 16	16
13/10/2021	12	 18	18
14/10/2021	11	 22	17
15/10/2021	12	 22	21
16/10/2021	18	11	17

In alto screen shot di Pag 213

Concentrazioni massime orarie di NO₂

<i>Data</i>	<i>Centralina ARPA di Trapani ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</i>	<i>Punto di prelievo PR1 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</i>	<i>Punto di prelievo PR3 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</i>
2/10/2021	-	9	28
3/10/2021	-	5	10
4/10/2021	5	 16	9
5/10/2021	30	34	35
6/10/2021	28	 45	39
7/10/2021	15	 22	22

213

In alto, screen shot pag. 213 - In azzurro, valore uguale al massimo rilevato alla centralina PR3.



<i>Concentrazioni massime orarie di NO₂</i>			
<i>Data</i>	<i>Centralina ARPA di Trapani (µg/m³)</i>	<i>Punto di prelievo PR1 (µg/m³)</i>	<i>Punto di prelievo PR3 (µg/m³)</i>
8/10/2021	22	→ 48	43
9/10/2021	20	→ 40	21
10/10/2021	8	→ 22	10
11/10/2021	16	→ 22	21
12/10/2021	16	17	22
13/10/2021	35	29	34
14/10/2021	7	→ 24	11
15/10/2021	11	→ 16	12
16/10/2021	34	26	49

Tabella 2-43 Confronto tra le concentrazioni massime orarie di NO₂ rilevate dalla centralina ARPA di Trapani e dalla campagna di monitoraggio effettuata da CADA, dal 2 al 16/10/2021 (Fonte: elaborazione dati ARPA Sicilia e dati campagna di monitoraggio CADA)

In alto, screen shot di pag. 214

Non si ritiene pertanto corretto affermare che quanto rilevato dalla centralina ARPA sia equiparabile alla centralina PR1, tanto da essere assumibile equivalente all'area di progetto per la fase di esercizio.

I rilevamenti effettuati con una centralina in prossimità del sito di progetto rilevano ben altri valori in diversi giorni peraltro per un arco temporale limitatissimo.

Inoltre, anche ammesso che vi sia un rispetto dei limiti normativi, non è stato considerato il flusso di mezzi sia terrestre che navale diurno e notturno che certamente incrementerebbe i valori (già alti in alcune date) rilevati presso la centralina PR1 a ridosso del sito pluri protetto. Né tantomeno viene evidenziato che presso il nuovo molo Ronciglio si passerebbe da una situazione di emissioni bassissime (provenienti da punti distanti) a emissioni pressochè in loco, notte e giorno.

Oltre a ciò si ricorda che in natura e per le specie animali e vegetali, i limiti normativi possono anche essere eccessivi rispetto alla capacità di tolleranza degli organismi e degli ambienti e avere, gli inquinanti, anche per effetto dell'accumulo conseguenze devastanti ben anche al di sotto degli stessi.

Nessuna valutazione si rileva sugli effetti derivanti da frequenza, durata sulle diverse componenti ambientali, oltre che sulla salicoltura.

Per l'aspetto delle emissioni in atmosfera e conseguente qualità dell'aria, non si è tenuto conto dell'effetto cumulativo dovuto ai vari interventi e/o attività già presenti o previsti nella medesima area portuale. (vedasi altro progetto in procedura, altro intervento/attività previsto da realizzare accanto al canale di Mezzo). L'attuazione dei singoli progetti e relative fasi di esercizio delle attività non può certamente non determinare l'accumulo di nuove fonti emmissive che si sommano. Le modifiche alla viabilità a seguito dell'esercizio della nuova banchina Ronciglio avranno certamente un incremento dei volumi di traffico sia navale che veicolare a terra che andavano valutati congiuntamente per il corretto e realistico cumulo degli effetti.

Si segnala anche che a pag. 370 dello SIA la tabella del traffico veicolare sia mezzi pesanti che leggeri è relativa alla provincia di Taranto.



Figura 5-5 Suddivisione percentuale Autovetture, Provincia di Trapani (Fonte: Elaborazione da dati ACI Autoritratto 2019)

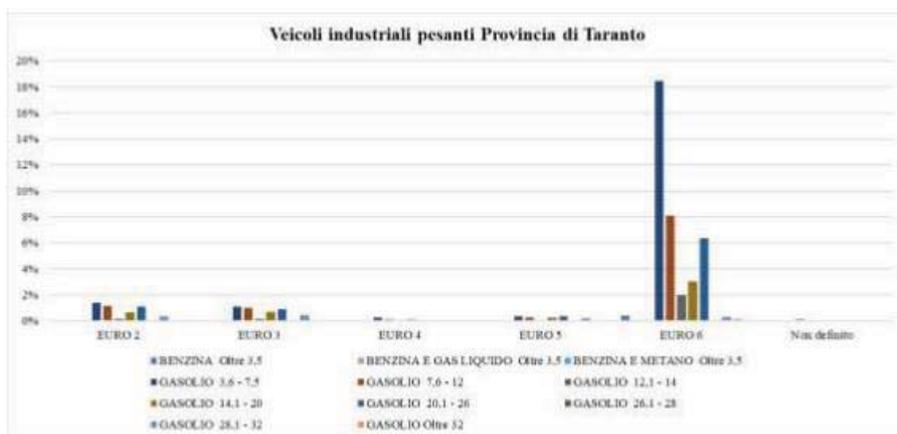


Figura 5-6 Suddivisione percentuale Veicoli industriali pesanti, Provincia di Trapani (Fonte: Elaborazione da dati ACI Autoritratto 2019)

In alto, screen shot pag. 370 dello SIA

INQUINAMENTO ACUSTICO

SIA

Relativamente al rumore, si evidenzia che l'affermazione a pag. 296 dello SIA per quanto si tratti della fase di cantiere è comunque completamente inesatta.

In considerazione del contesto ambientale nel quale si inquadra l'opera, le eventuali specie faunistiche presenti, essendo l'area del porto di Trapani già di per sé sottoposta ad un notevole disturbo antropico dovuto al traffico navale, sarebbero specie sinantropiche o antropofile, già abituate alla presenza dell'uomo.

Il Sito Natura 2000 (che è anche RAMSAR e IBA oltre che Riserva Naturale) è riconosciuto per l'importanza per i flussi migratori e hot spot per la sosta e il recupero delle energie perdute durante il lungo volo dell'avifauna da e per l'Africa, oltre che per la riproduzione di diverse specie in Allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE (ex 79/409/CE).

I migratori giungono presso l'area protetta, moltissimi di notte (da qui il problema grave dell'inquinamento luminoso anche per l'avifauna, non solo per chiroterofauna, entomofauna,



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

ittiofauna e vegetazione anche marina) e non possono spesso "scegliere" una rotta piuttosto che un'altra, non solo per le condizioni meteorologiche che influenzano fortemente anche il successo del volo, ma anche per eventuale mancanza di conoscenza delle aree (età, primo transito a prescindere dall'età ecc).

Osservazioni effettuate nell'arco temporale di oltre 25 anni dall'istituzione della Riserva portano ad affermare con assoluta certezza che i migratori sorvolano anche quest'area, al pari di altre aree "urbanizzate" (vedasi lo Stretto di Messina, tra i tanti casi e dati) e lo fanno anche nelle ore notturne.

Quello che cambia è la possibilità di sopravvivenza rispetto ai fattori negativi presenti e tra questi, incidenti con mezzi motorizzati, inquinamento luminoso che provoca o distorsione ottica e perdita di orientamento e caduta in mare (con conseguente decesso) o direttamente collisione con la fonte luminosa, allontanamento per disturbo (rumore) e morte per cachessia ecc.

È evidente che sono state riportate descrizioni sommarie e la sottovalutazione dell'importanza dell'area, tutta, compresa quella prossima al porto e relativi effetti negativi possibili su questo importantissimo flusso migratorio è grave nello SIA e ancor più grave nella VINCA.

La sottovalutazione dei possibili effetti diretti ed indiretti sulle diverse componenti ambientali, in relazione agli interventi e alle attività che si intendono realizzare con i singoli progetti, possono contribuire ad incrementare le minacce già individuate nel PdG del sito Natura 2000, allontanando dagli obiettivi di conservazione previsti per il Sito Natura 2000 e dall'obbligo di risultato previsto dalle norme comunitarie.

VINCA

Nella VINCA si riporta – relativamente al rumore e solo in relazione alla fase di cantiere – solo come riferimento la "la popolazione adiacente" (pag. 54)

A pag. 64 si ritrova una tabella con indicati punti di "ricevitore" (non viene fornita indicazione sulla localizzazione né vi è rimando ad altro elaborato) **con valori di Ante Operam pari o di pochissimo inferiori a quelli di Post operam.**

Concludendo che (sempre pag. 64) "*Le simulazioni eseguite hanno evidenziato come nella fase di esercizio il traffico indotto non sia causa di superamento dei limiti normativi attualmente vigenti nelle condizioni operative considerate.*" (del capitolo "*Verifica delle potenziali interferenze acustiche indotte dal traffico veicolare nella fase di esercizio*")

A pag. 66 vi è una tabella che presumibilmente riporta i decibel delle navi assunte come base per la valutazione relativa al rumore:



Sorgente di rumore	Periodo	% impiego diurno	% impiego notturno	Lw dB(A)
Nave tipo Simone Martini - 1	E/I	12,5	12,5	102,3
Nave tipo Simone Martini - 2	E/I	12,5	12,5	107,3
Nave tipo M/T Lampedusa - 1	E/I	31,25	0	100,9
Nave tipo M/T Lampedusa - 2	E/I	31,25	0	100,9
Nave tipo M/T Lampedusa - 3	E/I	31,25	0	109,4
Nave tipo M/T Lampedusa - 4	E/I	31,25	0	97,0
Nave tipo M/T Lampedusa - 5	E/I	31,25	0	96,9
Nave tipo M/T Lampedusa - 6	E/I	31,25	0	107,7
Rampe (mezzi leggeri)	E	0,4	0,2	105,6
	I	0,4	0,3	
Rampe (mezzi pesanti)	E	0,3	0,2	113,4
	I	0,3	0,3	

Caratterizzazione acustica delle sorgenti di rumore fisse considerate nella valutazione dell'impatto acustico della fase di esercizio per gli scenari estivi (E) e invernali (I)

In alto, screen shot tabella di pag. 66 della VINCA

Per la verifica delle emissioni acustiche delle navi, nelle tabelle successive (pag. 67) non si riporta l'Ante operam né si evidenzia che si passerebbe da una situazione di non emissioni rumorose a costanti emissioni rumorose in adiacenza al sito pluri protetto.

Non si rileva alcuna spiegazione tra la tabella di pag. 66 che indicherebbe decibel superiori ai 60 e quelle precedenti e successive.

Anche in questo caso non si fornisce alcuna indicazione sui "ricevitori" e si conclude (pag. 67): "Le simulazioni eseguite hanno evidenziato come nella fase di esercizio non sussistano superamenti dei limiti normativi attualmente vigenti nelle condizioni operative considerate."

Non sono forniti elementi conoscitivi tali da poter ritenere corretto che navi di una certa stazza adibite anche a trasporto di mezzi pesanti per lunghi percorsi, siano al di sotto di emissioni sonore di 60 decibel (e con indicazioni di valori superiori nella tabella di pag. 66)– come indicato in tabella a pag 67. Rimane comunque assente ogni valutazione sulla fauna, tutta e relativo disturbo/allontanamento in luogo di approdo di flussi migratori di importanza (e tutela) internazionale.

Analogamente a quanto evidenziato per la componente atmosfera, si ritiene che una corretta valutazione degli effetti dell'impatto acustico avrebbe dovuto valutare anche l'effetto cumulo.

La lettura dell'elaborato SIA-AL-AMB-RE-01-01-signed-signed report rilievi acustici contiene il REPORT MISURE FONOMETRICHE, risultate effettuate nel periodo 15 – 27 settembre 2021. Relativamente ai mezzi navali (pag. 3) "Per quanto riguarda le misure PCx, ovvero quelle di caratterizzazione delle sorgenti navali, è stato eseguito un campionato a maglia di passo pari a circa 10 metri e di durata pari a circa 30 secondi per ogni punto di misura".



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

Senza entrare nel dettaglio (si rimanda alla lettura dell'elaborato), i rilievi sono stati effettuati, per il Traghetto RO-RO Trapani – Pantelleria, a 25 m di distanza, con diverse attività: *Configurazione a motori spenti e generatore acceso, Configurazione a motori accesi, Configurazione a motori spenti e generatore accesi – manovra ingresso mezzi pesanti.*

H) VALUTAZIONE DEL TRAFFICO NAVI INCOMPLETA - OMESSA VALUTAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE E DEL RISCHIO INCIDENTI

La banchina del molo Ronciglio non è al momento autorizzata all'esercizio, in relazione alla viabilità di accesso ed al sistema di mobilità nel territorio del comune di Trapani, infatti è stata approvata dalla CT VIA per la sola fase dell'America's cup (2005), ma l'esercizio è stato subordinato a nuova procedura VIA nazionale come da Decreto MATTM congiunto MIBAC n. 963 del 13/12/2010, (parte del testo è riportato a seguire).

Allo stato attuale le navi da e per il porto di Trapani attraccano su altri moli, come da screen shot sotto riportato:





WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"



Le navi per la Sardegna, per la Tunisia e per parte delle isole Egadi partono dalla banchina Garibaldi, in ambito urbano.

Le navi per Pantelleria e per Favignana, dalla banchina Ronciglio pre esistente.

Per la fase di esercizio della nuova banchina Ronciglio, **attualmente priva di traffico** veicolare e navale, si prevede secondo quanto riportato nella VINCA (pag. 62) di spostare le navi per le Isole Egadi e per Pantelleria.

Non si evince dalla documentazione di progetto se a seguito dell'esercizio della nuova banchina Ronciglio si prevede una rimodulazione complessiva degli attracchi. Non è dato conoscere se in vista di ulteriori interventi previsti per esempio presso la banchina Garibaldi, per migliorare l'accosto di navi di grande stazza, vi sarà una rimodulazione dei punti di partenza di tutte le tratte navali attuali (ed eventuali nuove tratte) e se questo potrebbe eventualmente incrementare ulteriormente il traffico navale e terrestre nella parte sud del porto adiacente al sito pluri protetto.

Il parere del MATTM DEC VIA n° 963 esplicitamente esprime *“giudizio interlocutorio negativo in merito alla coerenza dell'esercizio ordinario delle opere portuali “lavori di completamento delle opere foranee 1 stralcio e lavori di costruzione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio” in relazione alla viabilità di accesso ed al sistema di mobilità nel territorio del Comune di Trapani”*

I dettagli delle richieste specifiche per lo SIA per l'esercizio presso la nuova banchina Ronciglio sono stati riportati nel capitolo precedente, in ogni caso, è prevedibile, al di là della insufficiente analisi del traffico atteso, indotto incluso, che il traffico nella porzione sud del porto, confinante con l'area pluri protetta, potrebbe incrementare notevolmente anche alla luce degli ulteriori interventi previsti dall'AdSP (adeguamento Banchina Garibaldi) per l'accosto di navi di stazza maggiore e probabile conseguente, necessità di spostare tutto il traffico “ordinario”, con possibilità di gravare maggiormente di flusso navale e terrestre l'area confinante con il sito pluri protetto.



VINCA

Il riporto dei flussi attesi di traffico veicolare di cui a pag. 63 – che si ritiene in ogni caso sottostimato rispetto alla capacità di carico dei mezzi navali - inoltre **non tiene conto dei mezzi pubblici e privati che si recherebbero per portare e/o prendere le persone in viaggio.**

Per chi conosce i flussi turistici vi è piena consapevolezza di quello che sarebbe il flusso extra mezzi/passeggeri indicato nelle tabelle della VINCA.

Nella VINCA non si riporta il flusso passeggeri che è invece presente nello SIA, parimenti privo della valutazione dei mezzi pubblici e privati da usarsi per e da il molo attualmente non utilizzato e quindi non soggetto ad alcun traffico.

Né è ipotizzabile impedire che possa avvenire tale flusso, che richiederebbe supporto anche economico per soluzioni alternative (**navette e parcheggi obbligatori in aree distanti, non realizzabili nella pertinenza del Sito Natura 2000**), che comunque non sono state contemplate (e proposte e analizzate).

In ogni caso, **la valutazione effettuata avrebbe dovuto considerare che si parte da zero navi/macchine/camion per giungere a X/Y/Z navi/macchine/camion.**

Nel computo inoltre, non sono stati considerati i mezzi per gli approvvigionamenti dei mezzi navali, dal carburante, al cibo, all'acqua, oltre al trasporto dei rifiuti prodotti durante le navigazioni, quindi ulteriore traffico indotto.

Mezzi che dovrebbero giungere (percorrendo porzioni confinanti con la ZPS, ZSC, RAMSAR, IBA e Riserva **ad oggi non percorsi**) **anche in orari notturni, con obbligatorietà di illuminazione ulteriore** (vedasi le 6 torri luce collocate senza VINCA di cui si dirà a seguire) più altre sul molo (per motivi di sicurezza sarebbero obbligatorie) più le luci delle navi e dei mezzi da e per le stesse letteralmente a ridosso della zona A e del litorale in cui è presente la *Calendula maritima* e – contrariamente a quanto affermato nello SIA – **area di intensi flussi migratori anche notturni.**

Da una situazione di assenza di attività sia navale che veicolare in prossimità di parti estremamente vulnerabili del sito pluri protetto, si passerebbe ad una situazione quotidiana e anche notturna di possibile elevato traffico navale/veicolare/luci/rischio incidenti/sversamenti a ridosso di esse.

Ciò non solo non è oggetto di valutazione di incidenza (e di SIA) ma è anche in palese contrasto con il Piano di Gestione del Sito Natura 2000.

SIA

Analoga assenza di valutazione su quanto già riportato per la VINCA, si rileva nello SIA.

In entrambi gli elaborati, relativamente all'incidenza del porto sul sito Natura 2000, del traffico "**da riferirsi all'intero ambito portuale**" come richiesto dal Decreto n. 963 sopra richiamato e dell'attivazione **da assente attività a ridosso del Sito pluri protetto a Y viaggi nave anche in notturna oltre che traffico terrestre diurno e notturno**, non entrano nel conteggio le navi da crociera né i mezzi dei cantieri presenti in ambito portuale, né attuali né futuri. Non si tiene conto di tutto l'indotto derivante dallo spostamento dell'ormeggio di navi da e per le isole sulla nuova banchina, navi ben note per essere per molti mesi l'anno, di grande utilizzo.

Di contro si riporta la tabella viaggiatori, che evidenzia un flusso notevolissimo di passeggeri e tabella mezzi leggeri e mezzi pesanti.



Movimento passeggeri anno 2019		
Tipologia navi	Arrivi	Partenze
Navi Ro-Ro	19.501	21.353
Navi Ro-Ro (entro le 20 miglia)	20.838	21.119
Aliscafi	487.58 4	478.998
Totale	527.92 3	521.470

Tabella 2-1 Movimenti passeggeri del porto di Trapani annualità 2019

Screen shot pag. 56 dello SIA, sotto, screen shot pag. 57 dello SIA

Traffico veicolare indotto anno 2019		
Tipologia	Arrivi	Partenze
Mezzi pesanti	12.737	12.770
Mezzi leggeri	20.459	21.313

Tabella 2-2 Traffico veicolare indotto del porto di Trapani annualità 2019

Non viene specificato quanti mezzi pesanti e leggeri prendono le navi che verrebbero dislocate al nuovo molo Ronciglio né si considera la possibilità che quelle che rimarrebbero ancora presso il Molo Garibaldi, verrebbero probabilmente spostate sul molo Ronciglio sia per i lavori previsti che per occupazione di navi di stazza maggiore. In ogni caso è evidente che nessuno dei mezzi, né pesanti né leggeri, prendono navi da crociera.

OMESSA VALUTAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE

Dalle informazioni riportate sono previsti anche viaggi navali notturni, ma né VINCA né SIA hanno analizzato i possibili effetti dell'illuminazione sulla componente ambientale, malgrado le luci siano tra le criticità riportate dal Piano di Gestione del Sito Natura 2000 in merito all'inquinamento luminoso.

Si ipotizza che sarebbe obbligatorio implementare l'illuminazione per obblighi sulla sicurezza, oltre alle luci dei mezzi navali.

Come già evidenziato in questa nota (cfr RUMORE), l'illuminazione ha effetti negativi plurimi su molte componenti ambientali, sia terrestri che marine, aspetto questo è bene ribadirlo completamente omissa.

A tal proposito si evidenzia **che a distanza di ben 12 anni dall'evento sportivo autorizzato dal Decreto VIA prot. DEC-2010-0000963 del 13.12.2010**, sono state collocate **n. 6 torri luce alte 16**



metri, oggetto di ripetute diffide al Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche con richiesta di rimozione, **collocate nel 2017 in assenza di Procedura di Valutazione di Incidenza in contrasto con il Piano di Gestione del Sito Natura 2000**

Le torri luce sono presenti anche se non attivate, permanendo il contrasto palese con le norme vigenti e con il PdG del sito Natura 2000.

RISCHIO INCIDENTI

Non sono stati esaminati possibili scenari incidentali associati ai nuovi attracchi e ai nuovi flussi di traffico, derivanti dall'uso della banchina Ronciglio.

Il rischio incidenti, sversamenti accidentali in acqua sarebbe inoltre prossimo al litorale Ronciglio, una delle poche stazioni al mondo della *Calendula maritima Guss*, per giunta **senza più la barriera protettiva della diga Ronciglio** che dovrebbe – secondo questo progetto - essere eliminata.

Barriera che in caso di sversamenti accidentali, **come accaduto recentissimamente**, impedirebbe il defluire pressochè immediato su un litorale di importanza conservazionistica estremamente elevata: se rimossa, non fungerebbe più da ostacolo a qualsivoglia prodotto si dovesse sversare - accidentale o no che sia - in attesa dei mezzi di disinquinamento.

Senza considerare la maggiore prossimità al canale di Mezzo di un numero maggiore di navi rispetto a quelle attuali, **con rischio incidenti/sversamenti/incendi incrementato rispetto alla situazione attuale**.

Ci sono tempi oggettivi di intervento per contenere la diffusione di eventuali sversamenti: **minore è la distanza a siti vulnerabili, fragili, minore è la tempestività e la funzionalità degli stessi**.

Gli elaborati esaminati non contemplano come possibile impatto, il possibile rischio accidentale di sversamenti in mare di sostanze inquinanti da parte di imbarcazioni, le collisioni, gli incidenti durante le manovre etc. eppure si tratta di aspetti che devono essere oggetto di valutazione. A tal proposito si riporta il link a seguire relativo ad un recente episodio di sversamento di catrame all'interno del porto di Trapani:

<https://www.telesudweb.it/27-05-2022/sversamento-di-catrame-al-porto-di-trapani>

Tali aspetti non sono stati oggetto di alcuna valutazione, pur dovendo essere ricompresi tra i contenuti di una Valutazione Appropriata.

Da informazioni acquisite da conferenze/stampa e confermate dalla lettura del Piano Triennale (riportato a seguire) n. 17/2019, l'intervento di salpamento della diga Ronciglio è finalizzato a consentire la manovrabilità di navi da crociera di dimensioni maggiori di quelle attualmente in arrivo che sono state, secondo il testo del Piano Operativo triennale, già riportato in stralci in questa nota, n. 60 nel 2019.

Vi è un elaborato che descrive la nuova manovrabilità dopo la rimozione della diga Ronciglio, il file *PE-2021-ZA22F7CBE0-EDF-SF-7-signed-signed Possibili evoluzioni per una nave crociera*

Tra gli interventi previsti - ma non oggetto ancora di VINCA né di valutazione in questa e nella precedente procedura per il dragaggio dell'Avanporto e aree a ponente, - vi è la realizzazione di un *"nuovo terminal multipurpose al Molo T"* e l'adeguamento della banchina Garibaldi per consentire l'accosto di navi di stazza maggiore rispetto a quelle attuali.

Nella valutazione del traffico navale in fase di esercizio, nulla è presente sulle navi da crociera che incrementerebbero anche di stazza.

La frase "nave di progetto" rilevata sia nella VINCA (pag. 20, pag. 22) che nello SIA, senza ulteriori dettagli, è descritta nella "Relazione Tecnica Generale" ed è di 300 metri di lunghezza. Si



WWF - Italia
ONLUS

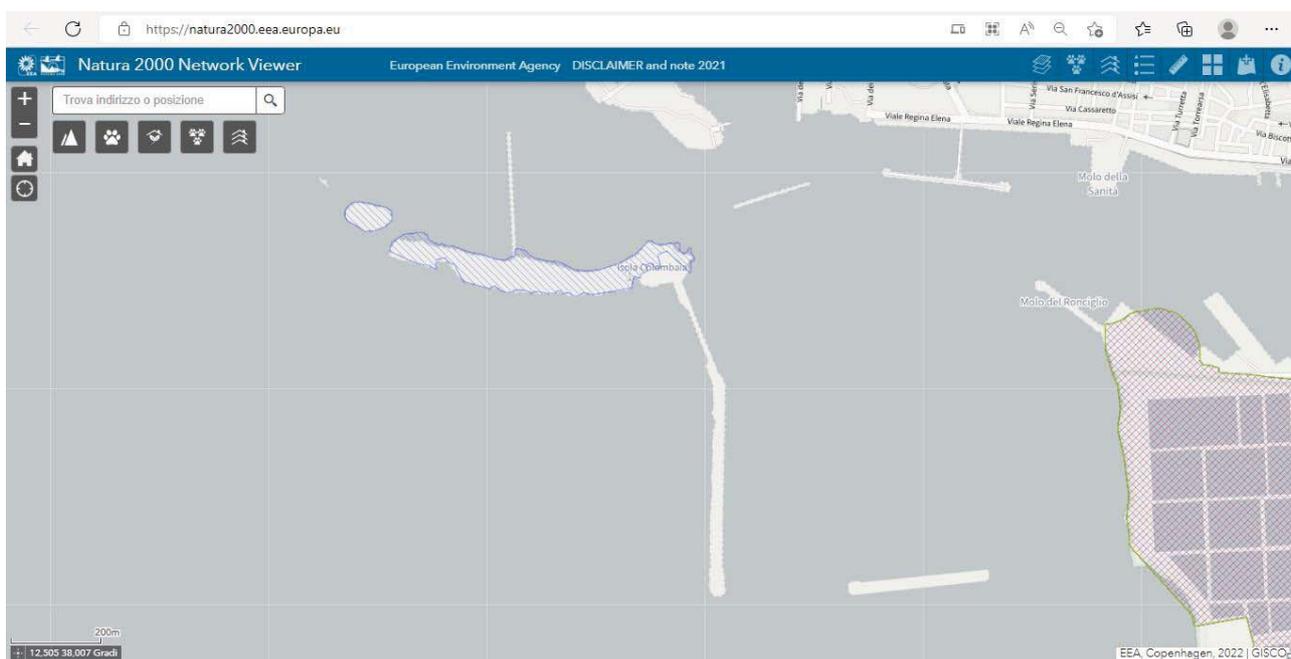
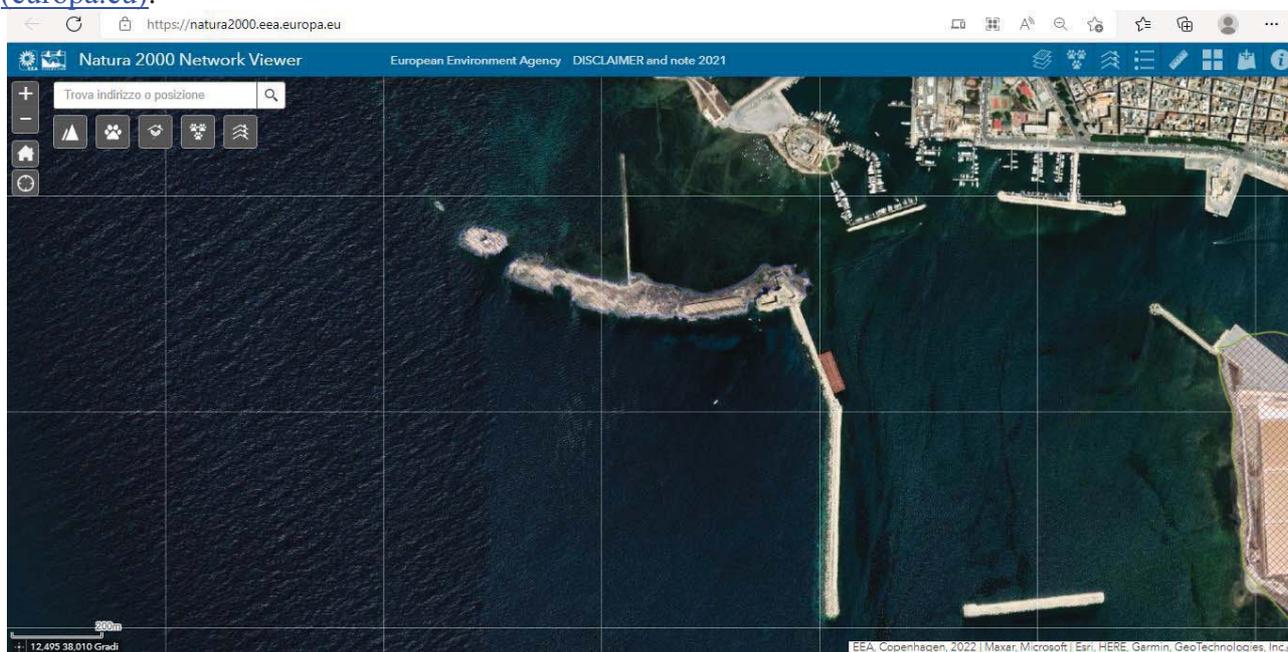
Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

approfondirà tale aspetto nella parte relativa alla mancanza di proposte alternative, inclusa l'opzione zero.

I) ZSC ISOLA DELLA COLOMBAIA NON CONSIDERATA NEGLI ELABORATI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Nell'ambito dell'area oggetto di intervento vi è anche una porzione di ZSC presso l'Isola della Colombaia, in prossimità della quale è prevista la collocazione del pontone ai fini del trattamento di "Soil washing".

Si riporta a seguire screen shot dal sito ufficiale dell'Unione Europea ([ArcGIS Web Application \(europa.eu\)](https://natura2000.eea.europa.eu)):





WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

VINCA

Nessun cenno che l'isola della Colombaia sia una porzione di Sito Natura 2000 e a seguire, nessuna valutazione sugli effetti derivanti anche dallo scarico in acqua delle acque di trattamento del Soil Washing (non quantificate). Tale omessa indicazione è stata già rilevata e comunicata per il progetto precedente, nota nostro prot. 31/21. È presente un esteso posidonieto.

*VAMIRGEOIND Ambiente Geologia e Geofisica s.r.l.
Studio di Incidenza Ambientale Opere da realizzare all'interno del porto – Progetto di salpamento della
diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti e messa in esercizio della banchina a ponente dello
sporgente Ronciglio – Porto di Trapani*



*Tratto del molo della Colombaia in cui collocare il pontone per lo stoccaggio e il trattamento
dei sedimenti delle classi C e D.*

In alto, screen shot della figura relativa al collocamento del pontone per il trattamento di Soil washing presso il molo dell'Isola della Colombaia, pag. 49 della VINCA. Non è evidenziato, neanche nel testo, che trattasi di ZSC

SIA

Nello SIA si ha un riporto in mappa della ZSC isola Colombaia, a pag. 30, ma non si sviluppa alcuna analisi relativamente alle attività previste in sua prossimità e continuità ambientale, anche solo in termini di ambiente marino e relative specie, a prescindere se ricadente in Sito Natura 2000 o se habitat prioritariamente protetto e **pertanto da tutelare anche fuori dai Siti Natura 2000.**

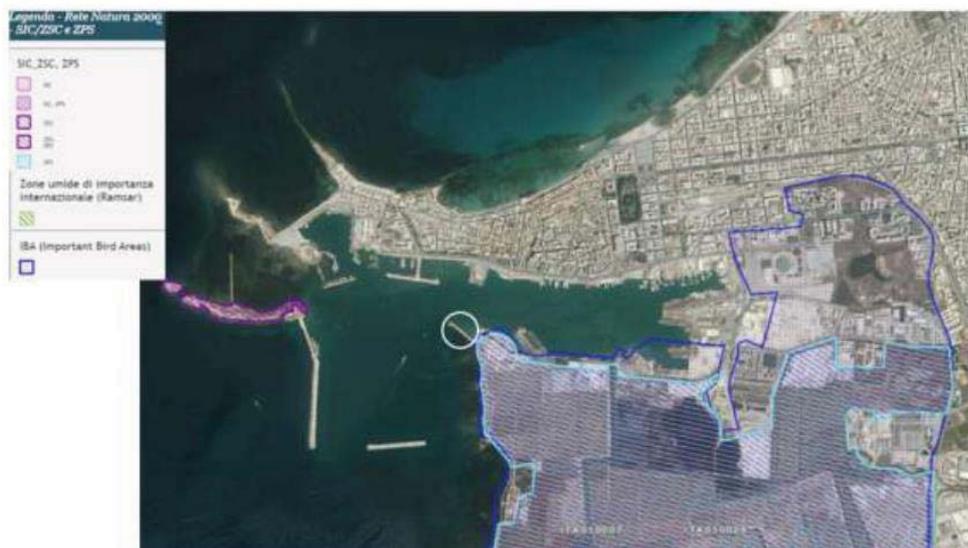


Figura 1-6: Carta delle Aree Naturali Protette con individuazione area d'intervento
(Fonte: Geoportale Nazionale)

In alto, screen shot pag. 30 dello SIA

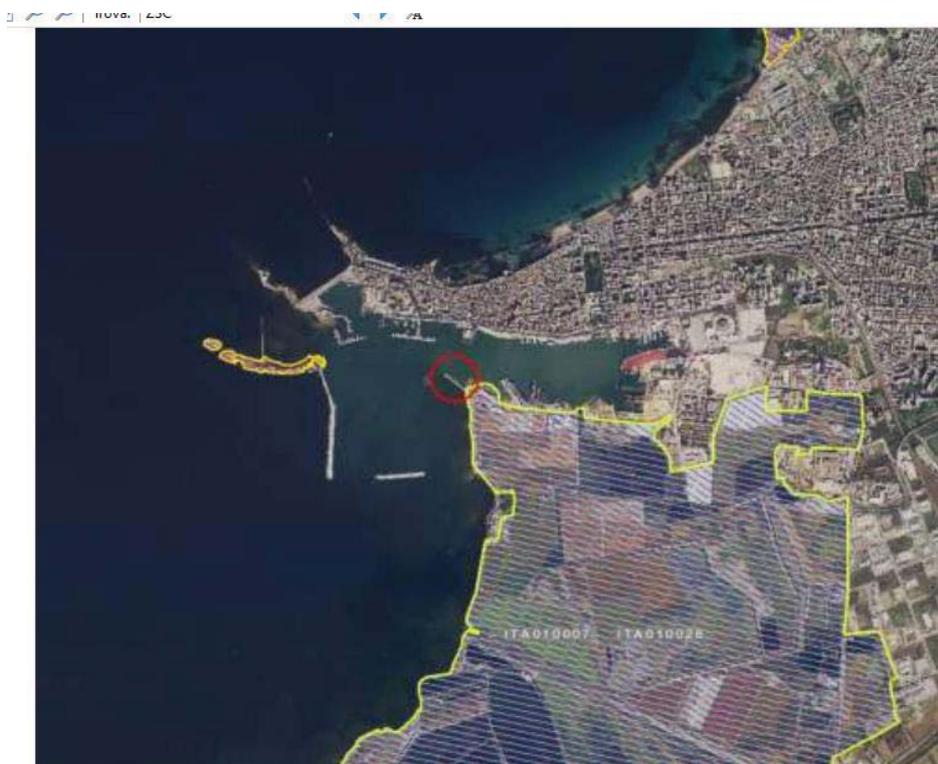


Figura 2-8 Localizzazione dell'area interessata dall'adeguamento tecnico-funzionale rispetto alle aree protette individuate.

In alto, screen shot pag. 107 dello SIA

Nulla sugli effetti possibili, probabili e/o certi derivanti anche dallo scarico in acqua delle acque di trattamento del Soil Washing, quantità, durata, cumulo, veicolazione ecc.

Altri elaborati

Nella Sintesi non tecnica, non si fa più alcun riferimento alla ZSC dell'Isola della Colombaia

Aree di interesse ambientale

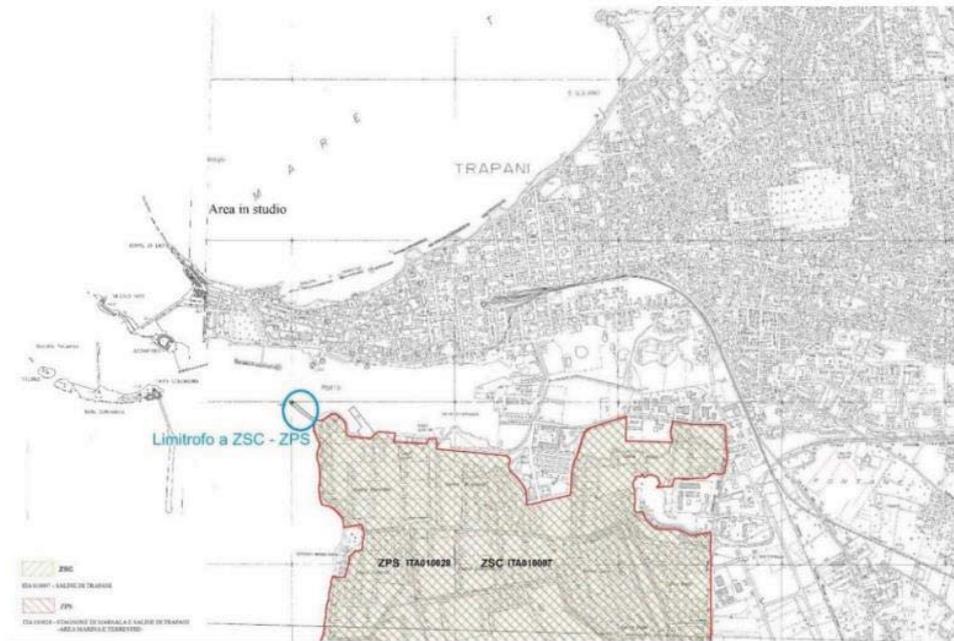


Figura 5-2 - Aree tutelate

In alto, screen shot pag. 19 della Sintesi non tecnica SNT-AL-AMB-RE-01-01-signed-signed Sintesi non tecnica – non è evidenziata la ZSC dell'isola della Colombaia

L) OMESSA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA SALICOLTURA

Nello SIA si fa riferimento alla salicoltura, senza analizzare gli effetti che la fase cantieristica e quella di esercizio (con i limiti di cui si è già scritto al punto E) potrebbero provocare nel breve, medio e lungo termine.

Come si è già esplicitato, **lo SIA deve analizzare tutti gli aspetti**, la VINCA deve approfondire con specifici riferimenti del progetto **nella sua interezza** e relativi effetti su specie/habitat/obiettivi di conservazione del Sito.

Lo SIA del resto conferma che compito della VINCA è approfondire gli aspetti progettuali e relativi effetti sul/sui Sito/Siti Natura 2000 e relative specie ed Habitat, come ricorda a pag. 105:

Per questo motivo si rende necessario accompagnare questo studio da uno Studio di Incidenza Ambientale a cui si rimanda per tutti i dettagli e la valutazione delle eventuali incidenze negative sugli habitat e le specie tutelate.



Ma a pag. 127 dello SIA si legge quanto segue:

2.3.3 C – Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare

Nell'ambito della presente componente ambientale si riporta l'analisi dell'uso del suolo relativa alle aree circostanti il porto di Trapani.

In merito alla tematica del patrimonio agroalimentare, data la tipologia degli interventi in esame e il contesto ambientale in cui essi si inseriscono, si ritiene di poterla trascurare.

Si evidenzia solo l'importanza della salicoltura, attività caratteristica delle saline, verso la quale il progetto non crea alcuna incidenza negativa, come ottimamente confermato dallo Studio di Incidenza Ambientale (in originale non in grassetto).

La salicoltura è certamente svolta in habitat prioritario (cod. 1150*) che riveste un'importanza fondamentale per specie animali e vegetali, ma è anche un sito produttivo al pari di ambienti agricoli "di pregio" la cui valutazione degli effetti possibili, probabili e/o certi è stata invece esclusa tout court dallo SIA, demandando alla VINCA che, come si è evidenziato seppur brevemente, ne omette completamente la valutazione, fornendo generiche rassicurazioni sulla non incidenza del progetto sul Sito Natura 2000.

Per quanto riguarda ad esempio la sola cantieristica, adiacente a saline produttive, lo SIA, nonostante sia prevista la movimentazione e lo stoccaggio di ben 18 mila mc di massi a ridosso delle saline, afferma quanto segue:

Traffici di cantiere

Sulla base dei volumi di terreno scavati al giorno in fase di cantiere, sono stati stimati 67 veicoli al giorno, caratterizzati da una capacità di 18 m3. Considerando 8 ore lavorative giornaliere si possono quindi ipotizzare circa 8 mezzi pesanti orari monodirezionali circolanti sulla viabilità di cantiere utilizzata per il trasporto dei materiali verso i siti di conferimento.

*Stante l'esiguità di tali volumi, i traffici di cantiere possono ritenersi trascurabili ai fini modellistici e pertanto **non sono stati considerati nella simulazione.***

Anche ammettendo che vi siano solo 8 mezzi pesanti da e per la banchina, che costeggerebbero saline al momento non interessate da tali mezzi, non è plausibile immaginare che non vi sia approvvigionamento di cantiere, movimentazione di altro materiale, trasporto di mezzi da terra per le operazioni di rimozione dei massi dal mare alla banchina, ecc.

Senza considerare gli effetti delle polveri che possono si essere mitigate, ma non elise.

Inoltre non si considera parimenti il rischio incidenti, oltre alla fase di esercizio di cui si è già detto in altro punto di questa nota.

Semplicemente, la salicoltura è omessa nello SIA e nella VINCA è solo citata come caratteristica dell'area.

Nulla, in entrambi gli elaborati, su rischio incidenti, veicolazione di inquinanti nelle diverse componenti (acqua, atmosfera, suolo).

In fase di esercizio analogamente vengono omesse diverse valutazioni, ricondotte a nulle o lievi solo in virtù dell'essere fuori dal Sito.

M) OMESSA VALUTAZIONE HABITAT

Oltre a quanto riportato fin qui, preme evidenziare che le determinazioni assunte nella VINCA in merito alla presunta assenza di incidenza sul Sito, appaiono prive di obiettività, di dati scientifici, di certezza scientifica e di analisi approfondite.



Si rammenta quanto richiesto dalle Nuove Linee Guida VInCA.
Si riporta la definizione di Valutazione Appropriata (studio di incidenza):
Pag. 79

• **Requisiti della Valutazione Appropriata:**

1. Deve obbligatoriamente prendere in considerazione gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000;
2. Deve riportare i risultati e le conclusioni delle analisi svolte sulle specie di Allegato II della Direttiva Habitat, delle specie di Allegato I della Direttiva Uccelli e di tutti gli uccelli migratori che ritornano regolarmente nel sito, nonché di tutti gli habitat di cui all'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE;
3. L'analisi deve essere svolta alla luce delle migliori conoscenze scientifiche disponibili;
4. Deve essere fornita una approfondita analisi rispetto agli obiettivi di conservazione stabiliti per il sito;
5. Deve contenere complete, precise e definitive dichiarazioni e conclusioni sui risultati ottenuti;
6. Deve essere interamente documentata;

Nessuno dei 6 punti è stato ottemperato. **Si è assunto che essendo fuori dal Sito, non vi sia incidenza alcuna e ove riconosciuta, sia lieve e/o reversibile.**

• **Completezza, esaustività e oggettività delle analisi esperite negli Studi di Incidenza.**

Non è consentito sottostimare alcune tipologie di incidenza, oppure tralasciare taluni approfondimenti su habitat, specie o habitat di specie presenti, potenzialmente interferiti dal P/P/P/I/A poiché ciò potrebbe condurre a raggiungere conclusioni non oggettive dello Studio di Incidenza.

Non si riporta per brevità, quanto ulteriormente richiesto dalle Nuove Linee Guida VInCA per lo Studio di Incidenza – Valutazione Appropriata cui si rimanda.

Nel decreto del MATTM n. 963 del 13/12/2010 tra le altre si chiede di analizzare gli:

- e. effetti indotti che l'esercizio delle opere potrà avere in relazione agli habitat di interesse comunitario segnalati ed in particolare:
 - i. Lagune costiere - cod 1150
 - ii. Steppe salate mediterranee (*Limonieta*) – cod 1510
 - iii. Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*) – cod 1420
 - iv. Vegetazione annua delle lince di deposito marine – cod 1210.

Si rinviene nella VINCA relativamente ad alcuni degli Habitat indicati sopra, il riporto di testo (non virgolettato, fonte citata in bibliografia) del "Manuale di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CE" dell'Università di Perugia, [Habitat: home page \(unipg.it\)](http://www.unipg.it) (capitolo 7.2 HABITAT PRESENTI NELL'AREA PROTETTA, pag. 108 – 112).

Al di là della mancata analisi come richiesta esplicitamente dal Decreto sopraccitato, nel riporto testuale del capitolo "frase diagnostica dell'habitat in Italia" del "Manuale di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CE" non è presente l'habitat cod. 1510.

N) ASSENZA DI SOLUZIONI ALTERNATIVE



Nell'ambito sia della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che di Valutazione Appropriata è prevista la verifica di soluzioni alternative inclusa l'opzione zero (pag. 100 GURI n. 303 del 28/12/2019, Nuove Linee Guida VInCA).

Sia nello SIA che nella VINCA si propongono soluzioni alternative per la metodologia del salpamento della diga Ronciglio e sua sistemazione finale, portando alla scelta di una delle soluzioni proposte.

Analogamente vengono indicate alternative per il trattamento dei sedimenti di dragaggio, individuando nella tecnica sperimentale del Soil Washing l'unica adottabile.

Non si fa cenno alla "*nave di progetto*" in termini di caratteristiche né viene riportato alcun dato sugli incidenti occorsi che motiverebbero l'intervento finalizzato ad una maggiore sicurezza per la navigabilità in generale.

Si apprende della "*nave di progetto*" solo dalla Relazione Tecnica Generale, la cui lunghezza sarebbe di 300 metri.

Non si entra nel merito delle scelte compiute, seppur effettuate prima di valutarne i costi ambientali e la fattibilità sotto il profilo della sostenibilità ambientale, anche con accordi in ambito crocieristico, che portano a porsi a posteriori il problema della navigabilità e dell'adeguamento delle strutture alle nuove esigenze.

Permane il fatto che tale scelta, a priori, comporta la necessità di interventi che singoli e congiunti potrebbero avere una possibile incidenza sul Sito, non valutata, né singolarmente né congiuntamente, con i contenuti coerenti, completi ed oggettivi come richiesto dalle norme vigenti.

Inoltre, non si pone l'alternativa al/agli interventi, inclusa l'opzione zero.

Non viene proposta alcuna alternativa all'obiettivo generico presunto della maggiore sicurezza, né alla manovrabilità delle navi da crociera di stazza superiore a quelle che attualmente giungono in porto, ivi inclusa l'opzione zero, né vengono forniti dati sugli incidenti occorsi ad oggi, frequenza, cause.

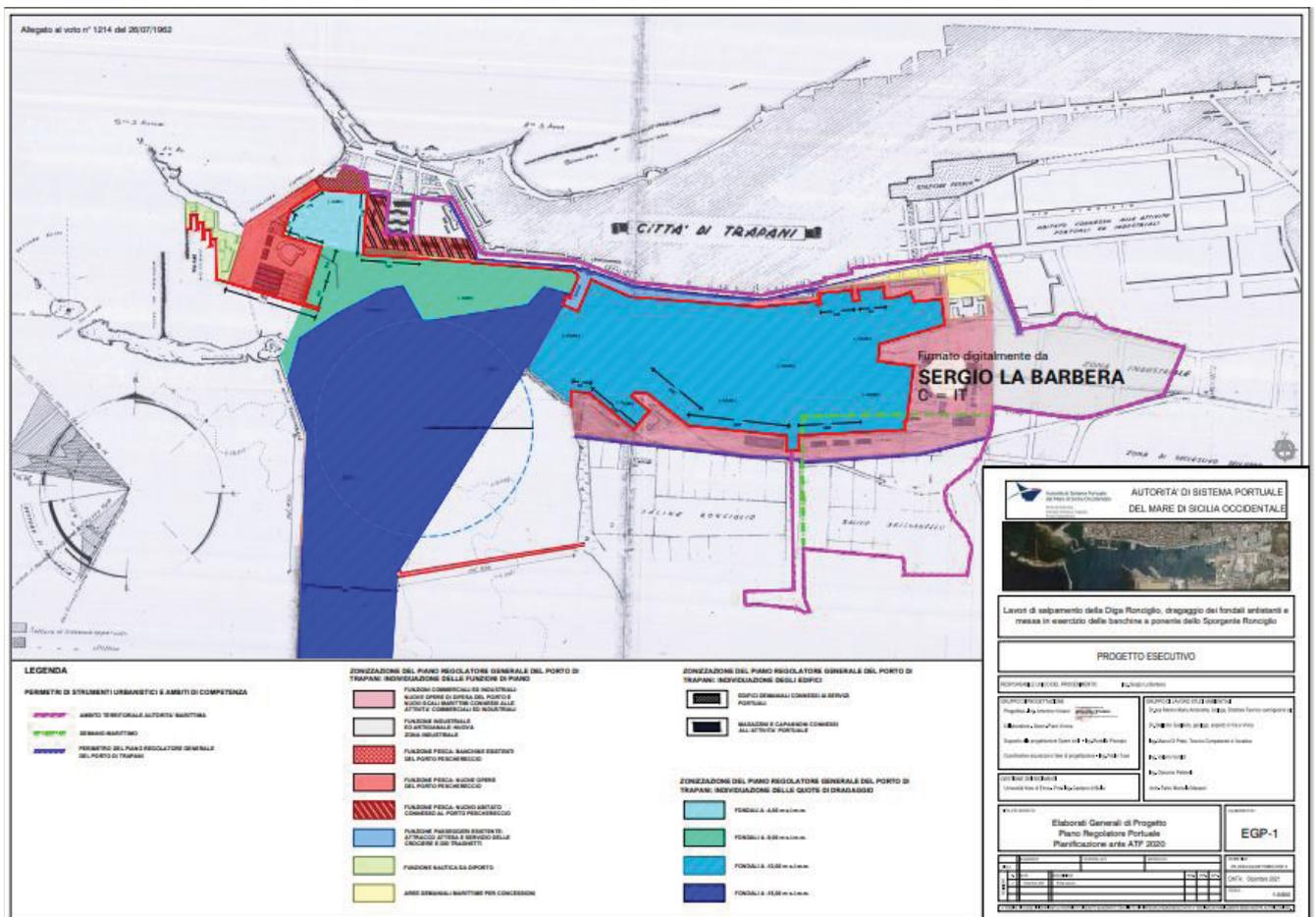
Diverse opere, alcune realizzate sulla base del PRP del 1962, altre non previste in esso (l'attuale Molo a T), potrebbero essere considerate modificabili e/o eliminabili al fine di ottenere analogo risultato.

Si riporta a seguire screen shot dell'elaborato PE-2021-ZA22F7CBE0-EGP-1-signed-signed PRP ante ATF nel quale si evince che il Molo a T non era nel PRP.

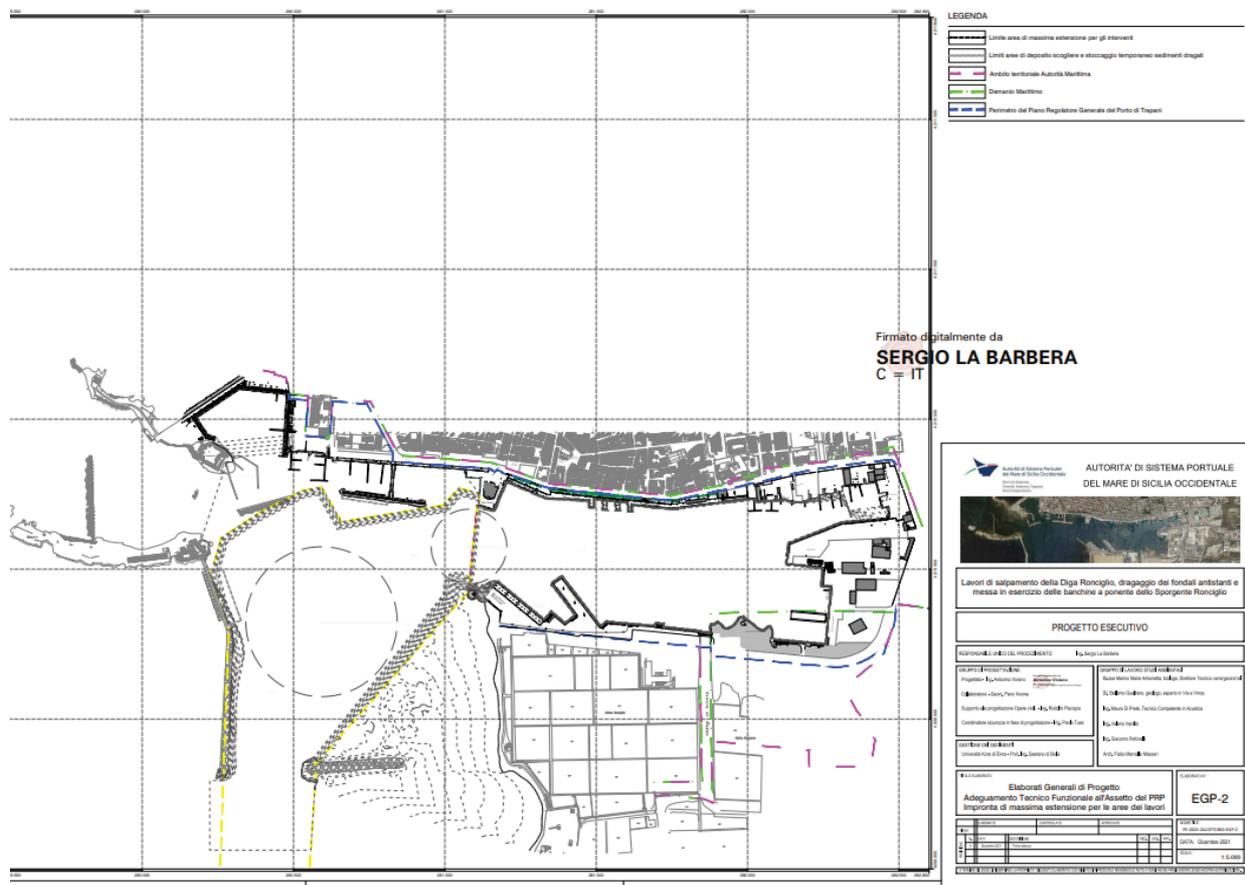


WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"



L'elaborato *PE-2021-ZA22F7CBE0-EGP-2-signed-signed ATF al PRP del 2020* riporta il porto con i diversi ATF



Non è compito dell'Ente Gestore individuare le possibili soluzioni progettuali alternative che pure potrebbero essere ricercate, ma certamente è tra i compiti dello scrivente la tutela di un sito pluri protetto estremamente importante e altrettanto vulnerabile, dove un ulteriore incremento della pressione antropica comporta per l'area sempre maggiori rischi, più di quanti non ve ne siano già, per le scelte del passato ma anche del recente presente non in linea con gli obiettivi di conservazione del Sito.

In natura tutto è connesso e gli studi propedeutici dovrebbero essere con contenuti esaustivi e obiettivi, al fine di consentire di valutare la possibilità (o meno) di incidenze, singole o cumulative che siano. Nel rispetto del principio di precauzione e di prevenzione, in assenza di certezza scientifica basata su dati obiettivi, non si dovrebbe procedere con assensi.

Nel caso specifico, non si dispone né di obiettività né di dati e le determinazioni assunte sono prive di certezza scientifica.

O) IL PRP DEL 1962 E IL PIANO TRIENNALE 2020 – 2022

Come si riporta nella Delibera n. 17 del 18 dicembre 2019 di approvazione del Piano Operativo Triennale 2020 – 2022 dell'AdSP, **il PRP del 1962 è di fatto ottemperato.**

Inoltre si apprende dalla lettura del Piano Operativo Triennale, che l'obiettivo degli interventi è garantire accessibilità a navi da crociera di ultima e ultimissima generazione (in grassetto e sottolineato non in originale). In questo capitolo si riportano solo alcuni stralci del Piano Triennale.



Pag 33

Porti di Trapani e Porto Empedocle

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle in atto sussistono strumenti programmatori la cui redazione ed approvazione risalgono a diverse decine di anni or sono, disegnati con criteri evidentemente obsoleti che consideravano solo esigenze di natura idraulico/marittima senza considerare i criteri che oggi sono posti a base della redazione dei P.R.P., ovvero con la definizione degli ambiti, sotto ambiti, aree funzionali, edilizia asservente.

Certamente è scontata la necessità per entrambi i porti di avviare la redazione dei nuovi P.R.P., conformemente a quanto previsto dalle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017), procedimento questo che richiede un arco temporale pluriennale.

*Nella consapevolezza di quanto sopra, si valutano le attuali esigenze operative rapportate alle previsioni del vigente P.R.P. e nelle more della redazione ed approvazione del nuovo piano regolatore, procedimento questo che richiede un arco temporale pluriennale, **si attuano le possibile azioni da porre in essere per rendere possibili delle puntuali modifiche avvalendosi di quanto previsto in tema di adeguamento tecnico funzionale o di variante puntuale.***

In detta ottica sono stati individuate quelle infrastrutture necessarie e la cui realizzazione hanno caratteristiche ascrivibili alle due fattispecie sopra individuate (A.T.F. e variante localizzata) ed in tal senso si vuole operare.

Si procede ad illustrare le azioni intraprese al riguardo, nei tre argomenti sopra delineati, ovvero:

- 1. redazione nuovo P.R.P.,*
- 2. Adeguamenti tecnico funzionale e 3. Varianti localizzate.*

Da segnalare, per il porto di Trapani, le difficoltà in tema di realizzazione di infrastrutture che scaturiscano dalla coesistenza con la limitrofa riserva saline di Trapani e Paceco, con paventati limiti di salvaguardia che secondo intendimenti sarebbero il più delle volte orientati verso opzioni zero.

PAG 35

Porto di Trapani.

Da tempo il Porto di Trapani è inserito nei circuiti crocieristici della compagnia di vari armatori (Marella Cruises, premier Cruises, Royal Carribean, Costa, etc.) e sino ad oggi si registrano alla banchina Garibaldi l'ormeggio di navi crociere di lunghezza circa 220,00 mt. ed in casi singoli anche di 280 m., con pescaggio di circa 7,00/8,00 mt.; in particolare, in atto si è registrato una presenza di 48 approdi per l'anno 2018 aumentati a sessanta per l'anno 2019.

*Detta banchina a causa del proprio profilo mistilineo sconta una fronte di 141,00 mt. e ciò comporta che la nave ormeggiata sfonda di 140,00 mt dalla testata della stessa. Per di più **l'ingresso al porto è limitato dalla presenza della Diga Ronciglio, che limita la larghezza del canale di accesso a meno di 200m.***

Per detto motivo in una prima fase era stata avviata una proposta progettuale relativa ad un adeguamento tecnico-funzionale per la sola rettifica della banchine settentrionali, titolato "Lavori di rettifica dei profili delle banchine Settentrionali Dogana e Garibaldi e dragaggio specchio acqueo antistante e del canale di accesso".

Gli elaborati di detta proposta sono stati trasmessi per parere agli enti competenti Comune – Soprintendenza – Capitaneria), al seguito del quale i primi due hanno risposto positivamente. Di contro, , la Capitaneria di Porto di Trapani con nota del 16.01.2019 ha espresso "parere contrario alla conduzione dell'adeguamento tecnico funzionale così come proposto con gli elaborati prodotti da Codesta Autorità di Sistema Portuale. (...) al fine di ottenere maggiori spazi evolutivi per le



unità di maggiori dimensioni, appare necessario procedere con il salpamento del cosiddetto <<vecchio fanale verde>>".

Sostanzialmente ciò che rileva la Capitaneria è che l'attuale criticità all'ormeggio delle navi alla banchina Garibaldi è attribuibile al limitato spazio evolutivo dovuto alla presenza del molo Ronciglio;

pertanto, si ritiene opportuno procedere alla rettifica delle banchine Settentrionali in un secondo momento dopo avere eliminato la citata criticità, **dando priorità al salpamento di gran parte della diga Ronciglio in cui è collocato il <<vecchio fanale verde>>, in modo da garantire un canale di accesso al porto di larghezza pari a circa 250 m.**

In uno a detto interventi si rende anche necessario consentire le manovre di ingresso/uscita dal porto delle grandi imbarcazioni garantendo lo stesso fondale del canale di accesso, e quindi **ampliare l'estensione del dragaggio nella zona dell'avamposto rispetto a quanto previsto nel vigente PRP.**

Per tale motivo si è valutato di anteporre alla citata rettifica della banchine un nuovo adeguamento tecnico funzionale (ATF) che abbia per oggetto i lavori di dragaggio dei fondali nella parte che si configura quale stensione del P.R.P. e il salpamento della Diga Ronciglio.

Quindi, assentito l'A.T.F. relativo alla demolizione del molo Ronciglio ed avviati i connessi lavori si proporrà l'altra A.T.F. connessa alla rettifica delle banchine settentrionali.

PAG 36/37

2.3. Varianti localizzate.

(...)

Oggi il porto di Trapani non è dotato un terminal adeguato, e l'ormeggio delle navi da crociera avviene presso la banchina Garibaldi, che ha un profilo mistilineo inidoneo, con un fronte di circa 140mt. Per di più, la presenza delle navi da crociera presso la banchina Garibaldi interferisce con il rimanente traffico navale del porto di Trapani.

Stante quanto sopra, l'intervento di cui si vuole attivare la progettazione ha per oggetto la realizzazione di un nuovo terminal nel Porto di Trapani, a mezzo di un nuovo banchinale sito ove oggi insiste la scogliera denominata molo a "T", che sia completo dei servizi per i passeggeri, sito che risulta di facile accesso alle navi anche da crociera tale non interferire con il rimanente traffico navale del porto. Tale intervento ha inoltre l'obiettivo di **assicurare un adeguato livello di sicurezza durante le manovre di ormeggio delle navi da crociera, sia in entrata che in uscita dal porto.**

(...)

In passato il porto di Trapani è stato interessato da questo tipo di traffico, ma oggi si trova inadeguato per la mancanza di un idoneo terminal extra Schenghen.

Per raggiungere tale obiettivo l'Authority si pone, quale prossimo milestone complementare al resto degli interventi in programmazione e quelli già in esecuzione, la realizzazione non di un limitato terminal crociera, bensì di un terminal multipurpose nel molo a T, che vede la realizzazione di un terminal passeggeri che funga anche da terminal extra Schenghen.

In siffatto modo, si consente a questa Autorità e al "sistema porti del network" di aprirsi maggiormente all'area identificata dal corridoio Mediterraneo, facilitando il collegamento con i paesi del Maghreb e sviluppando la tipologia di traffico passeggeri extra Schenghen

(...)

Considerazioni conclusive



Come sopra illustrato la redazione dei vigenti P.R.P. risale agli anni sessanta per i porti di Trapani e Porto Empedocle e ai primi anni del duemila per quello di Termini Imerese; inoltre, i due P.R.P. stati redatti con i criteri dell'epoca, ovvero con la sola indicazione dello sviluppo di moli e delle banchine e con proiezioni programmatiche intese alle esigenze del momento.

PAG. 38/39

(...)

Per il porto di Trapani le previsioni del vigente P.R.P. sono sostanzialmente realizzate, e nelle more della redazione del nuovo PRP le ulteriori necessità sono state, e saranno, affrontate con gli strumenti di programmazione sopra illustrati (A.T.F. e variante localizzata).

PAG. 59 – 60

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

(...)

- lavori di rimozione diga Ronciglio e dragaggio relative aree. Intervento richiesto dagli operatori inteso a migliorare gli spazi di manovra all'ingresso ed uscita del porto. Al fine di attestare la conformità di questa opera al P.R.P. necessita espletare il procedimento di Adeguamento Tecnico Funzionale, per il quale si è attivata la connessa attività progettuale;

- nuovo Terminal purpose molo a T. Opere intesa allo sviluppo del porto in quanto necessaria a consentire ormeggio di navi di recente/ultima generazione. Per detta opera al fine di attestare la conformità al P.R.P. necessita espletare il procedimento di Variante localizzata, per il quale si è finanziata la connessa preliminare attività progettuale necessaria per proporre al Consiglio Superiore LL.PP. l'approvazione di una variante localizzata;

PAG. 60

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

- Lavori di dragaggio del Porto. Esaurite le fasi propedeutiche si prevede l'intervento di dragaggio che computa una spesa complessiva di circa € 35.000.000,00;

- Lavori di rimozione diga Ronciglio e dragaggio relative aree. Intervento richiesto dagli operatori inteso a migliorare gli spazi di manovra all'ingresso ed uscita del porto, sopra descritto in termine di atti propedeutici alla esecutiva progettazione, adesso affrontato quale esecuzione dei relativi lavori.

Si prevede un importo di 2.500.000,00.

- nuovo Terminal purpose molo a T. Opere intesa allo sviluppo del porto sopra descritto in termine di atti propedeutici alla esecutiva progettazione, adesso affrontato quale esecuzione dei relativi lavori. Si prevede un importo di 25.000.000,00.

- lavori di rettifica della banchina Garibaldi, opera pensata al fine di rendere il fronte banchina oggi mistilineo con max sviluppo 140,00 mt a rettilineo, con sviluppo di oltre 300,00 mt.

Si prevede un importo di 25.000.000,00.

- lavori di completamento ed adeguamento della banchine settentrionali. Trattasi di un lavori avviato anni or sono dal Provveditorato Interregionale OO.PP., ad oggi non ultimato, si prevede il completamento per un importo di circa € 1.500.000,00

CONCLUSIONI

Non si approfondiscono altri aspetti che pure sono importanti in termini di evidenziazione di carenze di informazioni, discrasie, mancate valutazioni dei diversi impatti prevedibili. Si è rilevata



WWF - Italia
ONLUS

Ente Gestore della
Riserva Naturale Orientata "SALINE
di TRAPANI e PACECO"

in ogni caso assenza di informazioni sullo status degli habitat, delle specie, sul rischio incidenti, sull'incremento esponenziale di traffico sia navale che di mezzi terrestri e passeggeri a ridosso del Sito pluriprotetto ed i rischi che l'eliminazione di una barriera fisica in ambiente marino progressiva potrebbe comportare sul litorale del Ronciglio.

Non si è affrontato l'aspetto della dinamica della costa che – contrariamente a quanto affermato nella VINCA, nell'elaborato specifico *PE-2021-SIM-signed-signed studio idraulico marittimo* si esplicita che non vi è certezza per le simulazioni effettuate.

Si riportano ad ogni buon fine due affermazioni importanti dell'elaborato sopraccitato (in originale non in grassetto, non sottolineato):

Pag. 5

Non essendo al momento disponibili dati relativi alle misurazioni del moto ondoso per il paraggio in esame, l'analisi del clima ondoso caratteristico è stata condotta sulla base dei dati al largo forniti dal modello dal modello onda metrico del mediterraneo del ECMWF. Questo modello calcola, a scala globale appunto, le condizioni del moto ondoso al largo sulla base di dati meteorologici (campi di vento). La localizzazione in coordinate geografiche del punto al largo nel quale è noto il clima ondoso da tale modello è 38°E-12°N.

Pag. 72:

A proposito della stima dell'avanzamento/arretramento della linea di costa mostrata sopra è importante specificare che il modello matematico utilizzato, ancorché evoluto, non riesce a riprodurre l'effettiva sequenza di tutti i processi di erosione e sedimentazione che avvengono nella realtà. L'evoluzione della costa è infatti un processo dinamico e caotico: la costa si modifica localmente, in vicinanza della linea di riva, per effetto di ogni singola mareggiata e tale modifica ha influenza sul modo in cui la costa stessa reagisce alla mareggiata successiva. Il sistema di modellazione utilizzato, tenendo conto soltanto dello stato della costa nell'istante in cui è stato eseguito il rilievo topografico e batimetrico, fornisce risultati che devono essere letti in termini di tendenza potenziale.

La costa a sud di Ronciglio è in regressione, è sufficiente osservare le immagini tratte da Google Earth in modalità cronologia per rendersene conto: in tale contesto **preme sottolineare che preservare lo stato di salute della prateria di Posidonia oceanica è una priorità di fondamentale importanza.**

Né si approfondisce ulteriormente l'evidente mancata analisi relativamente alla mobilità "da riferirsi all'intero ambito portuale" di cui al Decreto MATTM congiunto con MIBAC n. 963 del 13/12/2010.

Distinti saluti.

La Responsabile
Piacentino Antonina Silvana



Firmato digitalmente da:
PIACENTINO ANTONINA SILVANA
Firmato il 05/07/2022 21:42
Seriale Certificato: 43075937452779928784388159134083956564
Valido dal 26/11/2020 al 26/11/2023
ArubaPEC S.p.A. NG CA 3