



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

Trasmessa via pec

Palermo, 5 luglio 2022

Al Ministero della Transizione Ecologica

- Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CRESS)
- Direzione generale per il patrimonio naturalistico (PNA)
- Direzione generale per il mare e le coste (MAC)

Al Ministero della Cultura

Direzione generale archeologica, belle arti e paesaggio

All' Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana

Dipartimento Regionale Ambiente

- Servizio 1 - Valutazioni ambientali
- Resp.le istruttoria codice proc. 2027
- Commissione Tecnico Specialistica v.a.

Al WWF - Ente Gestore della Riserva Naturale Saline di Trapani

Al Dipartimento Regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale

Ente Gestore della Riserva Naturale Monte Cofano

Alla Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali di Trapani

Alla Capitaneria di Porto di Trapani

All' ARPA Sicilia

Al Comune di San Vito Lo Capo (TP)

Al Comune di Custonaci (TP)

Oggetto: Porto di Trapani - Lavori di salpamento della Diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti e messa in esercizio delle banchine a ponente dello Sporgente Ronciglio.

Codice Procedura ID_VIP/ID_MATTM 7963 - VIA nazionale.

Codice Procedura regionale 2027 – parere tecnico.

ZSC ITA010007, ZPS ITA010028, RAMSAR, IBA, Riserva Naturale Saline di Trapani e Paceco. Omessa valutazione congiunta e cumulativa a fini di impatto e incidenza ambientali.

Piano Regolatore del Porto di Trapani privo di verifica ambientale.

Mancato rispetto del Decreto MATTM DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010.

Ulteriore sversamento di materiali di escavazione nel Golfo di Custonaci-ZSC ITA010025.

Istanza di rielaborazione e sottoposizione a VIA cumulativa e procedura di VAS.

La scrivente Associazione Legambiente Sicilia con sede in Palermo – Via P. Gili n - 3 padiglione 13, pec legambientesicilia@pec.it, presenta le osservazioni alla procedura di VIA e contestuale VInCA del progetto **“Porto di Trapani - Lavori di salpamento della Diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti e messa in esercizio delle banchine a ponente dello Sporgente Ronciglio”** proposto dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e individuato come:

- **Codice Procedura ID_VIP/ID_MATTM 7963** - VIA nazionale sul portale nazionale;
- **Codice Procedura regionale 2027** – parere tecnico sul portale regionale.



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

Preliminarmente si richiama l'attenzione sul fatto che la citata procedura VIA riguarda anche **l'adempimento a quanto prescritto a suo tempo con il Decreto MATTM DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010** (parere in parte positivo e in parte negativo sui "Lavori completamento opere foranee e realizzazione banchine ponente dello Sporgente Ronciglio - Porto di Trapani" proposto sempre dall'Autorità Portuale di Trapani) emanato a seguito della realizzazione senza autorizzazione delle opere per lo svolgimento della Coppa America nel 2005 ed imponendo delle condizioni ed una nuova VIA per l'esercizio delle suddette opere e per la verifica di compatibilità ambientale dell'intero ambito portuale.

Occorre subito ricordare, per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico, che **il Piano Regolatore Portuale di Trapani risale al 1962** ed è stato poi aggiornato in data 17/10/2001 ed adottato formalmente ai sensi e per gli effetti della Legge n. 84/1994 dall'Autorità Marittima in data 28/01/2002, mai sottoposto alla procedura di VIA, come attestato dall'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Territorio Ambiente – Servizio 2 VAS VIA con nota prot. n. 47341 del 28/7/2005, (allegata alla nota della scrivente Associazione del 2 dicembre 2021 e del 13 dicembre 2021 già trasmessa al MITE-CRESS ed alle altre Autorità in indirizzo).

Il citato Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010 prescrive che:

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

Tale adempimento di assoggettare il PRP alla procedura di VIA non è stato mai curato né tantomeno con la procedura in corso.

Con riferimento a tale grave criticità (progettuale e procedurale) si fa subito rilevare che il progetto in esame costituisce a tutti gli effetti una variante al PRP del 1962 (pag. 48 dello SIA - elaborato SIA-PU-AMB-RE-01-01 - Studio di impatto ambientale) "*Si evidenzia che il presente progetto, in relazione alla sola fase di salpamento del Molo Ronciglio, è in variante al PRP.....*".

Già in precedenza il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, con nota AdSP n. 14156 del 3/12/2019 nell'ambito della valutazione dell'A.T.F. relativo al nuovo Terminal passeggeri del Porto di Trapani **ha prescritto la redazione di una variante al P.R.P.** rilevando delle discrasie sulle opere realizzate e su quelle previste:

"... Considerata la palese inadeguatezza dello strumento di Piano tuttora operante, che come emerso in occasione delle riunioni convocate dalla Commissione relatrice risulta disallineato e difforme in relazione agli interventi strutturali ed alle modifiche che negli anni si sono succedute nel porto di Trapani, ivi inclusi quelli relativi all'area interessata dall'intervento in oggetto, si rende necessario che l'AdSP in esame proceda all'aggiornamento del P.R.P. tenendo conto dello stato dei luoghi e delle necessità funzionali attuali e potenziali dell'area interessata..."

Peraltro, anche tenuto conto delle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" adottate nel marzo 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non può non rilevarsi **l'obbligo di procedere preliminarmente alla variante generale del PRP con conseguente procedura di VAS e VIA complessive** dinanzi alla variazione degli assetti planimetrici e batimetrici del porto ed all'introduzione di modifiche infrastrutturali che implicano variazioni agli obiettivi e alle strategie unitamente all'ovvia considerazione che l'istituto dell'ATF non può essere ripetutamente utilizzato nel medesimo porto per



LEGAMBIENTE SICILIA

l'effetto "cumulato" di modifiche non sostanziali di distinti ATF che finiscono per determinare una variazione sostanziale nell'assetto generale.

Tale adempimento è ineludibile anche alla luce dei numerosi interventi realizzati, in corso e progettati negli ultimi anni nel Porto di Trapani, che avviati come varianti localizzate nell'insieme costituiscono modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali mutano in modo significativo.

Semplicemente dall'esame del **Piano Operativo Triennale 2020-2022 – Revisione annuale 2021** dell'Autorità di Sistema Portuale di Mare della Sicilia Occidentale (adottato con Delibera n. 18 del 17 dicembre 2020) emerge che il progetto in esame si colloca in un più ampio contesto di interventi finalizzati a potenziare le strutture portuali (dragaggio, rimozione diga Ronciglio, nuovo terminal purpose molo a T, rettifica banchina Garibaldi, completamento e adeguamento delle banchine settentrionali, ecc) modificando di fatto l'assetto e le finalità definiti dal vecchio, ma ancora vigente, Piano Regolatore del Porto approvato nel lontano 1962 e mai sottoposto a VIA e VAS, che sono stati realizzati nel tempo lavori non conformi al Piano Regolatore del Porto ed addirittura è stata avviata la procedura di un ATF- Adeguamento Tecnico Funzionale per tali difformità (non sottoposta a verifica ambientale) come da portale dell'AdSP:

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
Amministrazione Trasparente

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti
/ Servizio di redazione della proposta di Adeguamento tecnico-funzionale (ex art.5, comma 5, L. n. 84/1994 e ss. mm. Trapani non conformi al vigente Piano Regolatore Portuale. FATTURERANNO MODIMAR (COD

Servizio di redazione della proposta di Adeguamento tecnico-funzionale (ex art.5, comma 5, L. n. 84/1994 e ss. mm. ed ii.) relativo alle opere esistenti nel porto di Trapani non conformi al vigente Piano Regolatore Portuale. FATTURERANNO MODIMAR (COD

Publicato 10/08/2021

CIG: Z5E2D61A03

Procedura di scelta del contraente: 23-AFFIDAMENTO DIRETTO

Importo di aggiudicazione: 15.000,00 €

Ragione sociale Stazione appaltante: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Codice fiscale Stazione appaltante: 00117040824

Data inizio lavori: 19/05/2020

Partecipanti:

- MODIMAR s.r.l.

Aggiudicatario: MODIMAR s.r.l.

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
Amministrazione Trasparente

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti
/ Porto di Trapani. Nuovo terminal crociere presso il molo a T del Porto di Trapani. Affidamento del servizio di ingegneria localizzata al vigente PRP ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 232/2017 che modifica l'art. 22 del D.lgs. 169/2016

Porto di Trapani. Nuovo terminal crociere presso il molo a T del Porto di Trapani. Affidamento del servizio di ingegneria relativo alla redazione del progetto di variante localizzata al vigente PRP ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 232/2017 che modifica l'art. 22 del D.lgs. 169/2016

Publicato 11/05/2019

Data di scadenza: 30/05/2019

URL piattaforma e-procurement di svolgimento gara: <https://portalmare.acquistitelematici.it/tender/37>

Note

Per informazioni sull'avviso per manifestazione di interesse "Porto di Trapani. Nuovo terminal crociere presso il molo a T del Porto di Trapani. Affidamento del servizio di ingegneria relativo alla redazione del progetto di variante localizzata al vigente PRP ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 232/2017 che modifica l'art. 22 del D.lgs. 169/2016" accedere al seguente [link](#).

Data di creazione: 22/10/2020
Data di ultima modifica: 22/10/2020

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
Amministrazione Trasparente

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti
/ STUDIO DI PREFATTIBILITA' RELATIVO AI LAVORI DI RETTIFICA DEI PROFILI DELLE BANCHINE SETTENTRIONALI DI ACQUEO ANTISTANTE E DEL CANALE DI ACCESSO - PORTO DI TRAPANI

STUDIO DI PREFATTIBILITA' RELATIVO AI LAVORI DI RETTIFICA DEI PROFILI DELLE BANCHINE SETTENTRIONALI DOGANA E GARIBALDI E DRAGAGGIO SPECCHIO ACQUEO ANTISTANTE E DEL CANALE DI ACCESSO - PORTO DI TRAPANI

Publicato 10/08/2021

CIG: ZFA25AFBC0

Procedura di scelta del contraente: 23-AFFIDAMENTO DIRETTO

Importo di aggiudicazione: 24.150,00 €

Ragione sociale Stazione appaltante: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Codice fiscale Stazione appaltante: 00117040824

Data inizio lavori: 31/10/2018

Data fine lavori: 11/02/2019

Aggiudicatario: ROGEDIA SERVIZI S.R.L.

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
Amministrazione Trasparente

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti

Home / Trasparenza / Bandi di gara e contratti / verifica progetto esecutivo "Porto di Trapani - Lavori di completamento delle banchine settentrionali"

verifica progetto esecutivo "Porto di Trapani - Lavori di completamento delle banchine settentrionali"

Publicato 10/08/2021

CIG: Z332F6A440

Procedura di scelta del contraente: 23-AFFIDAMENTO DIRETTO

Importo di aggiudicazione: 3.487,13 €

Importo liquidato: 3.487,13 €

Ragione sociale Stazione appaltante: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Codice fiscale Stazione appaltante: 00117040824

Data inizio lavori: 14/12/2020

Partecipanti:

- PROGETTO COSTRUZIONI DI QUALITA' PCQ S.R.L.

Aggiudicatario: PROGETTO COSTRUZIONI DI QUALITA' PCQ S.R.L.



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

Sui limiti del quadro di riferimento programmatico della procedura in esame, si fa rilevare che né il SIA né lo Studio di IncA, fanno riferimento a tale complesso di opere e progetti.

Ne conseguono limiti e incompletezze sul piano delle analisi e delle valutazioni ambientali, in quanto tali interventi, addirittura quelli in attualità di realizzazione, **non sono stati sottoposti a valutazione congiunta per l'evidente effetto cumulo**: e cioè riguarda sia i più generali aspetti di impatto ambientale che quelli specifici sul sito in particolare delle Saline di Trapani, sottoposto a plurimi regimi di tutela internazionale, nazionale e regionale: IBA (1979), ZPS (1998), pSIC (1992), SIC (2006), ZSC (2016), sito RAMSAR (2011) oltre che Riserva Naturale (1995).

Pertanto l'affermazione contenuta nel SIA a pag. 283 *“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.”* è da ritenere frase di rito, non risponde allo stato dei luoghi e dei processi in atto, mentre come è noto nel SIA devono essere presenti valutazioni sull'effetto cumulo (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.”*).

Con riferimento al complesso di interventi progettati ed in corso e non sottoposti a valutazione congiunta una **particolare attenzione va posta nei confronti dell'attività di dragaggio e di smaltimento dei sedimenti e dei rifiuti connessi a tale processo.**

Come è noto al MITE ed alle Autorità in indirizzo, e come riportato molto sinteticamente anche nel progetto in esame, un'ampia porzione del porto di Trapani contigua a quella in esame è oggetto del **distinto progetto di “Lavori di dragaggio dell'avanporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio”**, presentato alla sola Regione Siciliana sempre dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già sottoposto ai provvedimenti regionali in materia di VInCA (codice procedura 1262 - Decreto Assessore Regionale Territorio Ambiente n. 63 del 25/3/2022 e Parere CTS n. 46 del 16/02/2022) ed autorizzazione all'immersione (codice procedura 1296 - Decreto Assessore Regionale Territorio Ambiente n. 54 del 14/3/2022 e Parere CTS n. 47 del 16/02/2022).

E' bene tenere presente che con il citato DA 63/2022 **la Regione non ha autorizzato il trattamento dei sedimenti classi C e D con soil washing** (il relativo progetto da sottoporre alla **distinta procedura di verifica di assoggettabilità a VIA** (prevista dagli artt. 6 e 19 e ss. del D. Lgs 152/2006 - lett zb) del punto 7 dell'Allegato IV – parte seconda) non risulta neanche presentato.

Le connessioni tra il progetto a VIA nazionale in esame e quello già (solo) parzialmente approvato dalla Regione sono molteplici:

- contiguità delle aree di escavazione all'interno del porto di Trapani ed effetti sulle medesime matrici ambientali e sugli stessi siti sensibili;
- previsione del trattamento dei sedimenti di classe C e D con sistema *soil washing*, già ipotizzato nella VInCA regionale ma non autorizzato dalla Regione e a tutt'oggi indefinito progettualmente;
- immissione dei sedimenti di classe A e B e di quelli C e D “ripuliti” attraverso il trattamento di *soil washing* nello stesso sito del Golfo di Custonaci già individuato nell'ambito della citata procedura regionale.

Tali profili di interconnessione fanno emergere analoghe ed evidenti criticità sul piano ambientale:

- mancata definizione progettuale dell'impianto di *soil washing* e quindi assenza di qualunque credibile elemento per la valutazione dell'impatto e dell'incidenza di tale trattamento dei sedimenti di classe C e D);



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

- mancata analisi dei possibili effetti del *soil washing* sul Sito Natura 2000 delle Saline di Trapani e su habitat prioritari anche esterni ad esso ma dirimenti per il suo mantenimento in buone condizioni (habitat cod. 1120*);
- mancata analisi dell'effetto cumulativo dello scarico delle acque derivanti dai due processi di trattamento di *soil washing* dei due distinti progetti.

E' del tutto evidente che dragaggio, *soil washing* e immersione del progetto "regionale" e del progetto "nazionale" avrebbero dovuto essere sottoposti a procedura e valutazione unitaria; è del tutto evidente che il SIA e lo Studio di VInCA in esame devono prendere in esame tutte le previsioni progettuali, loro effetti possibili, probabili e/o certi, singolarmente e/o congiuntamente con altri piani e/o progetti.

Inoltre in questa sede si ripropongono le osservazioni critiche e l'opposizione alla individuazione del sito nel Golfo di Custonaci per l'immersione dei sedimenti provenienti dal dragaggio (in particolare di quelli di categoria C e D "ripuliti" attraverso il *soil washing*), quantomeno sul piano dell'opportunità e del rispetto dei criteri di prevenzione e precauzione.

Si tratta di un **sito certamente meno idoneo rispetto ad altri in quanto prossimo ad uno dei più estesi sistemi di tutela naturalistica marino-costieri della Sicilia**, rappresentato non solo dalla ZSC marina ITA010025 "Fondali del Golfo di Custonaci" ma anche dalla ZSC ITA010016 "Monte Cofano e Litorale", dalla Riserva Naturale Monte Cofano, dalla ZSC ITA010017 "Capo S.Vito, Monte Monaco, Zingaro, Faraglioni Scopello, Monte Sparacio", dal SIC ITA010032 "Fondali dello Zingaro", dalla Riserva naturale dello Zingaro e dalla ZPS ITA010029 "Monte Cofano, Capo San Vito e Monte Sparacio" nonché dalla futura Area Marina Protetta "Promontorio Monte Cofano - Golfo di Custonaci" prevista dalla L. 394/1991.

Inoltre il sito è stato individuato ad una distanza di 2,5 miglia marina dalla costa mentre al contrario è molto vicino (ca 1 miglio marino), sostanzialmente contiguo, al limite della ZSC ITA010025 "Fondali del Golfo di Custonaci".

Poiché l'attuale procedura di VIA nazionale ha una portata più ampia rispetto alla VInCA regionale per la sola immersione, **si chiede di rivalutare anche gli aspetti di impatto sull'area vasta e socio economico (pesca, turismo, ecc) e di non consentire immissioni nel citato sito.**

Con riferimento a tali gravi criticità progettuali ed ambientali che riguardano il trattamento di *soil washing*, è indicativo quanto contenuto nello Studio di VInCA: l'impianto sarà definito nel dettaglio nelle successive fasi progettuali; avrà le caratteristiche di un impianto mobile, non rappresentando così un elemento fisico definitivo sul territorio; trattandosi di gestione dei rifiuti, l'impianto sarà sottoposto ad autorizzazione 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."*

Tale affermazione, che denota **incompletezze sul piano tecnico-progettuale ed indeterminazioni sul piano dell'analisi degli effetti ambientali**, non solo non è condivisibile ma è inaccettabile nell'ambito di un procedimento di VIA e VInCA.

Criticità aggravate dal fatto che in nessuna parte degli elaborati si chiarisce se il progetto di dragaggio approvato dalla Regione e quello in aree contigue oggetto della presente procedura di VIA nazionale, unitamente alle connesse distinte fasi di *soil washing*, di trasporto via mare dei sedimenti e di immersione nel Golfo di Custonaci, avverranno in modo contemporaneo o secondo una successione temporale ben definita, idonea a minimizzare ulteriormente gli impatti legati all'effetto cumulo.

Nel ricordare che la Regione Siciliana a tutt'oggi non ha autorizzato il trattamento di *soil washing* (per cui non è stata presentata neanche l'istanza di verifica di assoggettabilità) del primo progetto di dragaggio, **va rilevato che per il (secondo) progetto in esame nel SIA e nello Studio VInCA non sono indicati le**



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

quantità dei sedimenti provenienti dal dragaggio da sottoporre a trattamento di *soil washing*. Le sole indicazioni tecniche contenute nella relazione di progetto (81.000 mc di sedimenti classi A e B da sversare nel Golfo di Custonaci, 81.725 mc di classi C e D da trattare con *soil washing*, ecc.) non possono dirsi sufficienti ai fini delle valutazioni ambientali. Analoghe incompletezze si evidenziano sulle caratteristiche delle acque di trattamento che si prevede di scaricare secondo una generica indicazione di depurazione.

In tale contesto di criticità e incompletezze documentali, e dinnanzi al gran numero di interventi in corso senza il riferimento di un adeguato PRP validato ambientalmente, assume rilievo che nell'ambito della procedura di V.I.A. e di V.Inc.A **manchi la prospettazione e verifica di soluzioni alternative** inclusa l'opzione zero, non con riferimento alle modalità di salpamento della diga Ronciglio o di trattamento dei sedimenti di dragaggio (per cui si è scelto di proporre un impianto di *soil washing*), ma con riguardo all'assetto complessivo del porto per il quale si propone la rimozione del Ronciglio, mentre si potrebbe intervenire su altre opere magari superate (perchè realizzate sulla base del PRP del 1962) o non previste da alcun piano (come il Molo T) o comunque modificabili al fine di perseguire gli stessi obiettivi.

Conseguentemente risultano non affrontati e/o incompleti e/o comunque non risolti positivamente i seguenti aspetti:

- non considerazione della stretta interconnessione tra ambiente marino portuale e sistema naturale e produttivo delle Saline di Trapani attraverso il Canale di Mezzo;
- mancato completamento delle misure compensative e di mitigazione previste dal Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010 quale condizione pregiudiziale per l'attivazione della VIA per il completamento e l'esercizio della banchina Ronciglio già realizzata e oggetto di intervento con il progetto in esame;
- assenza di indicazioni sulla successione temporale (contestualità? consecutività?) tra il progetto di dragaggio e sversamento a mare approvato dalla Regione e il presente progetto a Via nazionale e conseguentemente mancata valutazione della capacità di carico dei sistemi naturali in funzione della sovrapposizione di più lavorazioni sottoposte a valutazioni ed autorizzazioni separate;
- mancata valutazione dell'incidenza della fase di cantiere di lavorazione del *soil washing* sulla porzione di ZSC dell'Isola della Colombaia ;
- omessa valutazione degli effetti sulla salicoltura dal punto di vista produttivo e socio-economico;
- mancata analisi dell'incidenza distintamente e specificatamente per ciascun habitat 1150, 1510, 1420 e 1210 richiesta dal Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010 quale condizione pregiudiziale per l'attivazione della VIA per il completamento e l'esercizio della banchina Ronciglio già realizzata e oggetto di intervento con il progetto in esame;
- non vengono forniti dati e formulate valutazione sugli effetti indotti dall'approfondimento dei fondali con riferimento all'ingresso di navi di così grandi dimensioni e tonnellaggio;
- mancata quantificazione del traffico marittimo (a breve e lungo termine) conseguente alla realizzazione delle nuove opere portuali e quindi il maggiore flusso nautico non è oggetto di valutazione congiuntamente al flusso di mezzi terrestri presso la nuova banchina Ronciglio, peraltro contigua alle zone ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA ed in atto in una condizione di assoluta assenza di traffico;
- mancata analisi della mobilità *“da riferirsi all'intero ambito portuale”* prescritta dal Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010;
- non compiuta valutazione del rumore sul territorio e sulle specie animali di interesse conservazionistico presenti nelle contigue Saline di Trapani, rilevando che l'analisi non può limitarsi a riscontrare il non superamento dei limiti di legge (che riguardano le attività antropiche) mentre nell'area del Ronciglio a ridosso delle zone ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA si passerebbe dall'attuale condizione di assoluta assenza di traffico ad uno scenario di intensa attività non compiutamente definita. Non risulta pertanto




LEGAMBIENTE SICILIA

condivibile e comunque non conducente per le valutazioni da effettuare l'affermazione contenuta negli studi che *“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”*;

- non risulta affrontato in modo esaustivo l'aspetto della dinamica della costa a tal punto che dalla lettura dello specifico elaborato PE-2021-SIM Studio idraulico marittimo emerge che l'analisi è stata condotta sulla base dei dati al largo forniti dal modello ondometrico del mediterraneo del ECMWF, 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, che 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. Come è noto la costa a sud di Ronciglio (sottoposta a plurimi regimi di vincolo anche naturalistico e unica stazione della *Calendula maritima*) è in forte regressione, e non risultano adeguatamente valutati i rischi di eliminazione di una barriera fisica;
- mancata considerazione a fini VInCA dell'illuminazione delle nuove opere portuali. Si ricorda a tal fine che sul piazzale del Ronciglio oggetto del precedente Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010, sono state realizzate delle torri faro senza autorizzazione dell'Ente Gestore e fortunatamente a tutt'oggi non attivate.

Complessivamente non risulta adempiuto a quanto già prescritto dal Ministero con il citato Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010, che di seguito si riporta:


*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:

- determinazione dei limiti ammissibili anche in funzione della zonizzazione acustica comunale;
- principali azioni di progetto che potranno portare modifiche al clima acustico dell'area;
- entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto delle attività portuali;
- entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto dei traffici indotti;
- caratterizzazione del rumore della "sorgente" porto;
- determinazione del rumore "post-operam";
- interventi di abbattimento del rumore;
- clima acustico a regime con riferimento sia all'area antropizzata sia alla ZPS;
- lo studio dovrà essere supportato da adeguate campagne di rilievi fonometrici per la determinazione del clima acustico "ante-operam";

13

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 I del presente giudizio.)

e. effetti indotti che l'esercizio delle opere potrà avere in relazione agli habitat di interesse comunitario segnalati ed in particolare:

- Iagune costiere - cod 1150
- Steppe saline mediterranee (*Limonietaia*) - cod 1510
- Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocorneta fruticosi*) - cod 1420
- 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 L.L.P.P. 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 Siciliana, 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.

14



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

Dall'esame dei documenti emerge una complessiva sottovalutazione dei possibili effetti diretti ed indiretti sia dei singoli progetti che in generale della strategia di potenziamento e sviluppo del Porto di Trapani, disconoscendo gli obiettivi di conservazione dei Siti Natura 2000 sottoposti a plurimi regimi di vincolo e aumentando i profili di conflitto e le pressioni, quando non anche le minacce.

Emerge anche il mancato rispetto, sul piano metodologico, degli approfondimenti tecnico-scientifici e degli apporti documentali, di:

- Comunicazioni della Commissione Europea 2021/C/486/01 (GUCE 3/12/2021) in modo particolare su valutazione globale dei progetti, modifiche ed estensioni di opere esistenti, necessità di valutare l'impatto globale di un progetto con riferimento non solo agli aspetti strutturali ma anche agli effetti diretti ed indiretti legati al funzionamento dell'opera;
- Comunicazione della Commissione UE del 21/11/2018 "Gestione dei siti Natura 2000. Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat) – C(2018) 7621 final, con particolare riguardo alla portata dell'articolo 6 paragrafo 2 della Direttiva;
- Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza" adottate dalla Conferenza Stato-Regioni con Intesa del 28/11/2019;
- la più recente Comunicazione della Commissione Europea C(2021) 6913 final del 28.9.2021 "Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 – Guida metodologica all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE".

Sulla base delle suddette osservazioni si propone e chiede che la CTV-VIA-VAS ed il MITE dispongano:

1. integrazioni e approfondimenti delle analisi ambientali, dello "Studio di impatto ambientale", dello "Studio di incidenza ambientale opere portuali" e dello "Studio di incidenza ambientale sversamento a mare";
2. integrazione degli elaborati per gli aspetti progettuali e valutativi con il dettaglio dell'intervento di *soil washing*;
3. valutazione congiunta e dell'effetto cumulo sia per quanto riguarda il complesso delle opere portuali che per quanto riguarda lo sversamento in mare dei sedimenti dragati;
4. individuazione di un sito di immissione alternativo a quello scelto nel Golfo di Custonaci così prossimo alla ZSC ITA010025;
5. sottoposizione a verifica di assoggettabilità a VAS del progetto in esame unitamente agli altri comportanti una modifica del PRP.

Si chiede che la Commissione Tecnico Scientifica per le valutazioni ambientali della Regione Siciliana, coinvolta come parere tecnico – procedura regionale codice 2027, evidenzi le analoghe criticità anche alla luce dell'istruttoria svolta nell'ambito del parere 46/2022 già reso.

Si chiede altresì ai Comuni di San Vito Lo Capo e di Custonaci di presentare formale opposizione all'ulteriore sversamento nel Golfo di Custonaci (in prossimità della ZSC ITA010025 "Fondali del Golfo di Custonaci" e futura Area Marina Protetta "Promontorio Monte Cofano - Golfo di Custonaci") di sedimenti dragati nel porto di Trapani.

La presente viene inoltrata anche **ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e 10 della L. 241/1990** sulla partecipazione al procedimento amministrativo e **dell'articolo 6 della Convenzione di Arhus del 25/6/1998** (ratificata con L. 108 del 16/3/2001) sulla partecipazione del pubblico ai processi decisionali in



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

materia ambientale e si chiede conseguentemente che la presente nota con i relativi allegati venga caricata sul portale VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI tra la documentazione relativa alla procedura 7963 e messa a disposizione della Commissione e dei vari soggetti coinvolti nel procedimento, con l'urgenza che il caso prevede per consentire l'effettività della partecipazione al procedimento amministrativo.

Si cogli l'occasione per invitare le Autorità in indirizzo, ognuna per la parte di propria competenza, ad avviare concretamente le procedure per l'istituzione della Area Marina Protetta "Promontorio Monte Cofano - Golfo di Custonaci" prevista dalla L. 394/91.

Il Presidente Regionale
Dott. Antonio Zanna



Il Responsabile Conservazione Natura
Angelo Dimarca

