



**LEGAMBIENTE  
SICILIA**

Trasmessa via pec

Palermo, 30 novembre 2022

- Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
- Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA)
  - Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare (PNM)
    - Commissione Tecnica Valutazione Ambientale

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
  - Commissione Tecnico Specialistica per le autorizzazioni ambientali
    - Servizio 3 – patrimonio naturalistico

All' ARPA Sicilia

Alla Capitaneria di Porto di Trapani

Alla Direzione della Riserva Naturale "Saline di Trapani e Paceco"

Al Dipartimento Regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale  
*Ente Gestore della Riserva Naturale Monte Cofano*

Alla Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali di Trapani

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.  
VIA e VINCA nazionali - **Codice Procedura ID\_VIP/ID\_MATTM 7963** -  
Parere tecnico regionale - **Codice Procedura Regionale 2027** .  
ZSC ITA010007, ZPS ITA010028, RAMSAR, IBA, Riserva Naturale Saline di Trapani e Paceco.  
Mancata ottemperanza a Decreto MATTM DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010.  
Omessa valutazione congiunta e cumulativa a fini di impatto e incidenza ambientali.  
Piano Regolatore del Porto di Trapani privo di verifica ambientale.  
Tutela ZSC ITA010025.  
**INTEGRAZIONI.**

La scrivente Associazione Legambiente Sicilia con sede in Palermo – Via P. Gili n - 3 padiglione 13, pec legambientesicilia@pec.it, formula le **osservazioni alle integrazioni progettuali** presentate nell'ambito della procedura di VIA nazionale e contestuale VInCA dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, proponente del progetto "**Porto di Trapani - Lavori di salpamento della Diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti emessa in esercizio delle banchine a ponente dello Sporgente Ronciglio**" individuato come:

- **Codice Procedura ID\_VIP/ID\_MATTM 7963** - VIA e VINCA nazionali;
- **Codice Procedura regionale 2027** – parere tecnico.



**LEGAMBIENTE  
SICILIA**

Sono stati presi in esame i seguenti documenti disponibile sul portale nazionale e/o su quello regionale:

- Nota del Coordinatore della Sottocommissione VIA del Ministero della Transizione Ecologica prot. n. 5147 del 25/7/2022 di richiesta di integrazioni;
- SIA-IN-PGT-RE-01\_Approfondimenti\_progettuali;
- SIA-IN-AMM-RE-01\_Atti\_amministrativi;
- SIA-IN-AMB-RE 01\_Documento\_di\_risposta\_alle\_integrazioni;
- Parere C.T.S. per le autorizzazioni ambientali della Regione Siciliana n. 47 del 4/7/2022;
- Parere C.T.S. per le autorizzazioni ambientali della Regione Siciliana n. 314 del 30/9/2022;
- Decreto dell'Assessore Regionale Territorio Ambiente n. 258 del 13/10/2022;
- Decreto dell'Assessore Regionale Territorio Ambiente n. 54/GAB del 14/03/2022;
- Decreto dell'Assessore Regionale Territorio Ambiente n. 63/GAB del 25/03/2022.

Preliminarmente si manifesta l'incredulità per i toni e i contenuti di tante parti del citato "Documento di risposta alle integrazioni" intriso di affermazioni offensive e gratuite, che non si confutano per marcare una netta differenza in termini di stile con gli autori.

Se ne prende comunque atto come manifestazione di debolezza argomentativa e insofferenza ad ogni dialettica, confronto e partecipazione critica fortunatamente garantita, contro ogni desiderata del proponente e dei suoi consulenti, dall'ordinamento.

E per comprendere la strumentalità di tante affermazioni tese a suggestionare e discreditare, basta riportare quanto segue.

A pag. 170 del Documento\_di\_risposta\_alle\_integrazioni- SIA-IN-AMB-RE 01, in risposta ad una giusta osservazione dell'Ente Gestore della Riserva Naturale i proponenti affermano incredibilmente quanto di seguito:

*evidenzia che l'affermazione "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" è **FALSA***

*Infatti, non corrisponde al vero che la Regione non ha approvato l'attività di soil washing ma nell'approvare il progetto nella sua interezza ha emanato alcune prescrizioni che l'AdSP vigilerà che siano ottemperate sia in fase di progettazione esecutiva che di realizzazione delle opere.*

A pag. 289 del Documento\_di\_risposta\_alle\_integrazioni- SIA-IN-AMB-RE 01, in risposta ad una analoga ed oggettiva osservazione della scrivente Legambiente i proponenti affermano incredibilmente quanto di seguito:

*In relazione alla tecnologia del Soil Washing purtroppo si deve evidenziare la malafede che sottende l'affermazione "La Regione Sicilia non ha autorizzato la parte relativa al "Soil washing".*

*Legambiente sa bene (o dovrebbe sapere) che il progetto è stato approvato nella sua interezza, compreso il soil washing, e in tal senso è stato appaltato ma dovrà, secondo le normative vigenti, essere sottoposto a diversa*

Tali affermazioni sono smentite proprio dalla Regione che a tutt'oggi non ha approvato il progetto di soil



**LEGAMBIENTE  
SICILIA**

washing!!

Infatti nel parere della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali n. 47 del 4/7/2022 si afferma in modo lapidario che:

“ .....

Considerata la condizione ambientale n. 1 del D.A. n. 54/GAB del 14/03/2022: “Non è autorizzata la campagna di attività di cui al trattamento di “soilwashing”, 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.”;

Considerata la condizione ambientale n. 1 del D.A. n. 63/GAB del 25/03/2022: “Non è autorizzata la campagna di attività di cui al trattamento di “soil washing” da realizzarsi mediante impianto mobile in quanto la stessa deve essere oggetto di autonoma procedura ambientale ai sensi della Parte Seconda del T.U.A.;

.....”

E con i Decreti dell’Assessore Regionale Territorio e Ambiente n. 54/GAB del 14/03/2022 e n. 63/GAB del 25/03/2022 è stato disposto nelle prescrizioni n. 1): “ Non è autorizzata la campagna di attività di cui al trattamento di “soil washing” da realizzarsi mediante impianto mobile in quanto la stessa deve essere oggetto di autonoma procedura ambientale ai sensi della Parte Seconda del T.U.A.”.

Basta questo episodio a disvelare spirito e finalità dell’intero “Documento di risposta alle integrazioni- SIA-IN-AMB-RE 01” e ad esimerci dal confutare altre simili affermazioni.

Nonostante la sgradevole lettura del citato “Documento di risposta alle integrazioni- SIA-IN-AMB-RE 01”, innanzitutto non possiamo non prendere atto con soddisfazione che grazie alle osservazioni formulate nell’ambito dei procedimenti regionale e nazionale da parte di stakeholders qualificati (come l’Ente Gestore della Riserva Naturale e la scrivente Associazione Legambiente Sicilia) oltre all’importante pronunciamento della Commissione Tecnica Specialistica regionale (e conformi Decreti Assessoriali) il proponente ha dovuto modificare il progetto in due aspetti assai rilevanti:

- i materiali provenienti dall’escavazione dei fondali e dal dragaggio e classificati in categoria C e D non saranno in ogni caso immessi in mare neanche dopo il trattamento di *soil/sediment washing*;
- il progetto/l’impianto di *soil/sediment washing* (allo stato non autorizzato) va sottoposto a VIA regionale preliminarmente alla sottoposizione della procedura di cui all’art. 208 del D.Lgs. 152/2006.

Acquisite tali due fondamentali modifiche del progetto, entriamo nel merito delle altre parti delle c.d. integrazioni, che in realtà in diversi casi non forniscono alcun riscontro né documentale né di merito alle richieste contenute nella nota del Coordinatore della Sottocommissione VIA del Ministero della Transizione Ecologica prot. n. 5147 del 25/7/2022, riservando agli estensori del parere della C.T.V.A. un “trattamento” simile a quello riservato all’Ente Gestore e a Legambiente, arrivando a preannunciare azioni di rivalsa.

Quella del Porto di Trapani, dalla Vuitton Cup del 2005 in poi, si conferma come una singolare per non dire scandalosa vicenda che si trascina da quasi un ventennio tra piano regolatore non sottoposto a valutazioni ambientali, prescrizioni VIA non ottemperate, opere realizzate in difformità dei piani e/o in assenza valutazioni ambientali: un caso da manuale del mancato rispetto formale e/o sostanziale della normativa VIA.

Per questo va richiamato in premessa che la procedura VIA in oggetto riguarda anche il preliminare e condizionante adempimento a quanto prescritto a suo tempo con il Decreto MATTM DVA-DEC-2010-0000963 del 13/12/2010 (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 Vuitton Cup 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.



## LEGAMBIENTE SICILIA

Le c.d. integrazioni esaminate non solo non sciolgono i nodi, ma anzi confermano che a tutt'oggi non sono state realizzate le misure di mitigazione/compensazione a suo tempo disposte e non è stata data ottemperanza piena alle suddette prescrizioni del provvedimento di VIA sulla Vuitton Cup e sulla non entrata in esercizio della banchina Ronciglio.

Pertanto si ribadisce che ogni valutazione su nuove opere (demolizione dello Sporgente Ronciglio e dragaggio dei fondali contigui) e sulla messa in funzione di quelle esistenti sottoposte a condizioni (banchina Ronciglio), non può che essere subordinata alla preventiva integrale attuazione del citato DM-DVA-DEC-2010-0000963 del 13/12/2010 ed all'avvenuta realizzazione delle citate misure di mitigazione/compensazione attualizzate alle misure di conservazione dei Siti Natura 2000 interessati ed al Piano di Gestione della Saline di Trapani.

Dalle c.d. integrazioni, al di là se il PRP del 1962 (poi aggiornato in data 17/10/2001 ed adottato formalmente ai sensi L. 84/1994 il 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) debba intendersi decaduto (come ora sostenuto dal proponente) o meno, emerge che si va avanti da oltre un ventennio senza pianificazione aggiornata sottoposta nella sua organicità ed interezza alle valutazioni ambientali connesse.

Quindi non può che ribadirsi la necessità ed obbligatorietà del preliminare rispetto:

- di quanto già disposto con il citato Decreto MATTM DVA-DEC-2010-0000963 del 13/12/2010:

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

- di quanto già in precedenza deliberato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'ambito della valutazione dell'A.T.F. relativo al nuovo Terminal passeggeri del Porto di Trapani (nota AdSP n. 14156 del 3/12/2019):

*“... 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...”*

Tra l'altro sono le stesse “Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale” adottate nel marzo 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad indicare sostanzialmente 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'ovvia considerazione che l'istituto dell'ATF non può essere ripetutamente utilizzato nel medesimo porto per l'effetto “cumulato” di modifiche non sostanziali di distinti ATF che finiscono per determinare una variazione sostanziale nell'assetto generale.

Dall'esame delle c.d. integrazioni si conferma l'esistenza di un complesso di interventi gravanti sul porto di Trapani, in un arco temporale ragionevolmente breve, senza che si sia proceduto ad una valutazione congiunta e dell'effetto cumulo, ritenendo non soddisfacente quanto rappresentato nelle controdeduzioni.

Tale aspetto deve essere centrale nella valutazione della CTVA.

Innanzitutto si prende atto (e tale aspetto va cristallizzato nei successivi pronunciamenti/provvedimenti) che il proponente dichiara ora che le opere in esame (salpamento dello Sporgente Ronciglio ed escavazione dei fondali contigui) verranno attuate solo dopo la conclusione degli altri lavori di dragaggio del porto, sottoposti a distinta



**LEGAMBIENTE  
SICILIA**

VINCA regionale come puntualmente indicato nelle precedenti osservazioni del 5/7/2022.

Ma tale prospettata nuova successione cronologica (opere non contemporanee ma in rapida successione senza soluzione di continuità) non sciolgono anzi rafforzano la criticità della mancata valutazione dell'impatto cumulativo.

In nessun modo l'effetto cumulo è dato dalla sola contemporaneità della esecuzione di più lavori, ma dall'oggettiva incidenza delle opere sul medesimo sito e sulle medesime componenti ambientali, dall'esaurimento nel tempo della capacità di carico, ecc.

Nel "Documento di risposta alle integrazioni- SIA-IN-AMB-RE 01", si prendono in esame solo le opere dell'AdSP che possono essere avviate nel 2022 con la motivazione che delle altre previste nel Piano Triennale non si avrebbero certezze.

Si osserva che la sola successione delle opere di dragaggio avrebbero una durata complessiva di ben 49 mesi e quindi si dovrebbero considerare le opere previste in tale periodo.

Senza dovere ripetere i riferimenti normativi già contenuti nelle precedenti osservazioni presentate con nota del 5 luglio 2022, vorremmo solo aggiungere che le nuove Linee Guida VInCA (GURI n. 303 del 28/12/2019) dispongono che "La descrizione del P/P/P/I/A e degli effetti deve tenere in considerazione tutti gli ulteriori P/P/P/I/A (già eseguiti, adottati, approvati o in progetto) i cui effetti si manifestano interamente o parzialmente all'interno del sito".

Circa il frazionamento di progetti o la valutazione "parcellizzata" di interventi connessi sotto il profilo soggettivo, territoriale e ambientale, appare abnorme che:

- il dragaggio di un'ampissima porzione del porto sia stata sottoposta solo a VInCA regionale e sottratta di fatto alla più ampia Valutazione di Impatto Ambientale (che investe ulteriori profili ambientali, territoriali e socio-economici);
- il dragaggio di una limitata porzione circostante il molo del Ronciglio sia stata sottoposta a VIA nazionale, parcellizzando le valutazioni tra diverse opere in corso, appaltate e in progetto.

Tra l'altro confermiamo non solo l'elenco delle opere indicate della programmazione dell'AdSP citate nelle precedenti osservazioni dello Scrivente del 5/7/2022 (che si intendono qui riproposte), ma anche il richiamo all'ATF – Adeguamento Tecnico Funzionale per lavori realizzati nel tempo non conformi al Piano Regolatore del Porto approvato senza le preventive valutazioni ambientali.

Nel richiamare i citati DD. AA. 54/2022 e 63/2022 con cui la Regione non ha autorizzato il trattamento dei sedimenti classi C e D con *soil washing* (il relativo progetto dovrà essere sottoposto a 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), permangono come criticità ambientali non risolte:

- mancata definizione progettuale dell'impianto di *soil/sediment washing* e quindi assenza di qualunque esaustivo elemento per la valutazione dell'impatto e dell'incidenza di tale trattamento dei sedimenti di classe C e D;
- mancata analisi dei possibili effetti del *soil/sediment 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/sediment washing* dei due distinti progetti.

E' del tutto evidente che dragaggio, *soil/sediment washing* e immersione del progetto "a valutazione regionale" e del progetto "a valutazione nazionale" avrebbero dovuto, devono essere sottoposti a procedura e valutazione unitaria.

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, quantomeno sul piano dell'opportunità e del



## LEGAMBIENTE SICILIA

rispetto dei criteri di prevenzione e precauzione oltre che della prossimità al limite della ZSC ITA010025 “Fondali del Golfo di Custonaci” (ca 1 miglio marino) ed ad uno dei più estesi sistemi di tutela naturalistica marino-costieri della Sicilia, rappresentato 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.

Il richiamo alla VincA e all'autorizzazione all'immersione favorevoli già resi dalla Regione per una parte di lavori, non appare dirimente in quanto in questo modo è stato di fatto sottratto tale progetto alla VIA che ha una portata più ampia, investendo altri aspetti ambientali e socio-economici.

Al contempo emerge l'assurdità di una procedura che, separando i due dragaggi e le due immersioni nell'identico sito, sottopone a VIA nazionale solo il progetto che interessa aree meno estese e minori quantità di materiali da scavare e scaricare in mare.

Riteniamo che ragionevolmente si debbano ricondurre ad unitarietà ed unicità di istruttoria e valutazione a fini della VIA i due progetti e le quantità cumulative di immersione in mare.

Analogamente si osserva che non appare esaustiva l'indicazione delle quantità e delle concentrazioni di tutte le sostanze da ricercare con i campionamenti delle aree da dragare in conformità con quanto previsto dal DM 15 luglio 2016 n. 173, anche in termini di attualità dei prelievi e valutazione di tutti i rischi di inquinamento e tossicologici.

Un'altra criticità che rimane irrisolta riguarda l'impatto del traffico.

Ci si riferisce non tanto al fatto che in relazione alla previsione delle opere in esame possa aumentare il traffico complessivo nell'intero porto, ma che la prevista riorganizzazione dell'esistente traffico e la redistribuzione dei flussi delocalizzando dal lato “città” all'area del Ronciglio, determinerà, questo sì, un aumento dei flussi di mezzi navali e del traffico veicolare/commerciale connesso in prossimità della Riserva Naturale e dei Siti Natura 2000, con inevitabili impatti aggiuntivi rispetto alla condizione attuale che non appaiono sufficientemente considerati.

Ancora più eclatante appare l'aspetto del traffico dei veicoli per il trasporto dei sedimenti trattati nel futuro impianto di soil/sediment washing verso il sito di recupero/smaltimento non indicato, senza peraltro che si comprenda con quali modalità i sedimenti trattati sul pontone in prossimità della scogliera della Colombaia possano arrivare sulla terraferma (a cui non è collegata) ed essere caricati su mezzi su gomma per essere ulteriormente trasportati verso il recapito finale.

Analogamente non sembrano sufficientemente analizzati sul piano progettuale (con schemi tipologici ed idonei elaborati) e delle valutazioni di impatto e di incidenza ambientali l'utilizzo di parte dei massi provenienti dal salpamento dello Sporgente Ronciglio per la ricarica della scogliera della Colombaia (contigua ad una parte di Zona Speciale di Conservazione) e per la realizzazione del Molo a T (altra opera comportante una nuova modifica dell'assetto del Porto).

**Sulla base delle suddette osservazioni si propone e chiede che la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS ed il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica dispongano:**

1. sottoposizione a verifica di assoggettabilità a VAS del progetto in esame unitamente agli altri incidenti sul Porto di Trapani, sia che si debbano considerare varianti al PRP vigente sia, a maggior ragione, che si debba considerare, come incredibilmente proposto dallo stesso proponente, decaduto il PRP e quindi la totale assenza di strumento pianificatorio;
2. integrazione ed aggiornamento dei campionamenti delle aree da dragare e delle analisi dei campioni prelevati in conformità con quanto previsto dal DM 15 luglio 2016 n. 173;
3. integrazione negli elaborati di progetto e negli studi di VIA e VINCA del progetto/dell'impianto di *soil/sediment washing*, non ammettendo una distinta e separata procedura VIA;



**LEGAMBIENTE  
SICILIA**

4. valutazione a fini dell'impatto ambientale in modo congiunto e coordinato del progetto in esame e di quello sottoposto a distinta procedura di VincA regionale, sia per quanto riguarda il complesso delle opere portuali che per quanto riguarda lo sversamento in mare dei sedimenti dragati;
5. individuazione di un sito di immissione alternativo a quello scelto nel Golfo di Custonaci garantendo almeno una distanza di 2,5 miglia dalla ZSC ITA010025 o altri Siti Natura 2000;
6. preventiva individuazione e valutazione dell'impianto in cui effettuare lo smaltimento/il recupero dei sedimenti C e D trattati nell'impianto di *soil/sediment washing* e trasformati in sedimenti A e B.

Con riserva di ulteriori integrazioni ed apporti documentali.

Il Responsabile Conservazione Natura  
di Legambiente Sicilia

*Angelo Dimarca*

