



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT STORICO DI TRAPANI NUOVO TERMINAL PASSEGGERI, PASSEGGIATA-DARSENА URBANA E PARCO DEL WATERFRONT (COLOMBAIA - LAZZARETTO) - CUP: 199E20000760005



RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Enrico Petralia - Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

PROGETTAZIONE: R.T.P.

Mandataria:	Mandante:	Mandante:	Mandante:
 Responsabile Integrazione Prestazioni Specialistiche Ing. Filippo Busola Geologia Dott. Geol. Paolo Lo Cascio Progettazione Strutture e Opere Portuali Ing. Emanuela Perina	 Responsabile Progettazione e Architettonica e Impiantistica Arch. Emanuela Valle Coordinamento per la Sicurezza in Fase di Progettazione Arch. Silvano Valle	 Responsabile Progettazione Edile e Architettonica Arch. Gianluca Peluffo	 Responsabile Inserimento Paesaggistico Arch. Marco Antonini
		Consulenti Specialistici: Arch. Carmen Andriani Consulente specialistica per la progettazione architettonica di Waterfront Arch. Vito Corte Consulente specialistico per la pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale	

STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE INTEGRATO VIA-VAS (SAPI)

Titolo Elaborato

**Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS integrata con
l'approvazione della variante localizzata/progetto**

Commessa	Fase	Ambito	Disciplina	Tipo	N°Elaborato	Emiss./Rev.	NOME FILE
TWF	PFTE	TOT	AMB	SIA	05	00	TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-05-00.docx

Rev N°	Descrizione	Data
0		Novembre 2022

INDICE

1.	LA PROCEDURA E L'ITER DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO	3
2.	BREVE INQUADRAMENTO DEL PIANO/PROGETTO	7
2.1.	Contestualizzazione	7
2.2.	Obiettivi della Variante.....	9
2.3.	Contenuti della Variante.....	9
2.3.1.	Nuovo molo crociere	10
2.3.2.	Darsena Pescherecci, Lazzaretto e isola della Colombaia	11

1. LA PROCEDURA E L'ITER DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO

La procedura in esame riguarda:

- il Progetto di fattibilità tecnico economica per la riorganizzazione degli spazi acquei e in terraferma del Porto di Trapani, la valorizzazione delle attività già presenti ed il miglioramento dell'offerta crocieristica
- la Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale vigente per l'area di intervento, finalizzata all'attuazione delle previsioni progettuali.

La riqualificazione del Waterfront storico di Trapani prevede la riorganizzazione geometrica e funzionale della linea d'acqua su uno sviluppo costiero di oltre 1 km lungo la porzione occidentale del Porto, dal molo della Sanità fino al Lazzaretto. Le aree che si susseguono lungo il Waterfront sono e saranno destinate alla nautica da diporto e dei pescherecci, al mercato alla viabilità urbana e a parcheggi, a percorso turistico fino al parco naturalistico della Colombaia.

Le principali modifiche alle opere portuali riguardano l'allargamento fino a 20 m della banchina di viale Regina Elena mediante realizzazione di una nuova struttura di riva e riempimenti, e l'adeguamento del molo a T esistente a terminale crocieristico mediante demolizione dell'esistente e realizzazione di un'opera a giorno, con berma frangiflutti sottostante a protezione dello specchio acqueo retrostante destinato alla nautica da diporto. Ulteriori opere di nuova realizzazione saranno il terminal crociere, posto sul nuovo molo; nuovi edifici per il mercato e la diportistica; un parcheggio seminterrato nel piazzale del Lazzaretto.

Il progetto di riqualificazione del Waterfront è soggetto a VIA nazionale ai sensi del DLgs 152/2006 art. 6 comma 7 come sostituito dall'art. 3 del d.lgs. n. 104 del 2017, in quanto, per l'oggetto e le caratteristiche dimensionali del progetto, esso rientra tra le fattispecie elencate agli allegati II e IIbis alla parte seconda del DLGS 152/2006 relativi ai progetti soggetti a VIA (o verifica di assoggettabilità a VIA) nazionale, e inoltre ricade marginalmente all'interno di un sito della rete Natura 2000 (v. lettere a) e b) del citato comma 7).

Vista l'emanazione delle indicazioni di cui al Dlgs 169/16, le nuove Autorità di Sistema Portuale devono dotarsi di un Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP). Detti Piani sono assoggettati al processo di VAS secondo quanto disposto dall'art. 13 e segg. del D.Lgs. 152/06 e ss. mm. e ii..

Il PRdSP è in corso di approvazione. Per i Porti facenti parte di Sistemi Portuali, quale è quello di Trapani, per i quali non sia ancora stato approvato il Piano Regolatore di Sistema Portuale, l'art. 14 del D. Lgs 232/2017 (Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali) introduce in via transitoria la possibilità di effettuare "varianti localizzate" ai Piani Regolatori Portuali già vigenti. Il periodo transitorio di applicazione è stato prolungato al 31/12/2022 dal Decreto-legge del 30/12/2019 n. 162, Articolo 33 comma 6.

Le "varianti localizzate" ai Piani Regolatori Portuali già vigenti, in base ai decreti citati, prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa.

Tali varianti sono sottoposte al medesimo procedimento previsto per l'approvazione delle varianti-stralcio di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, previa dichiarazione di non contrasto con il Comune interessato, che si esprime entro sessanta giorni. Decorso detto termine l'intesa si intende acquisita.

L'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale in data 6/7/2022 ha richiesto l'intesa ai sensi art. 14, comma 1, lett. c del decreto Lgs n. 232 del 13.12.2017 (al comune di Trapani) in ordine alla variante localizzata del Piano Regolatore del Porto di Trapani per la realizzazione del progetto di cui all'oggetto.

Il piano/progetto è stato presentato al Ministero dell'Ambiente per iniziare la procedura integrata di VIA-VAS ex art. 6 comma 3ter D.Lgs 152/06: 3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento. (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020).

La procedura definita dal Ministero è illustrata nel capitolo successivo.

PROPOSTA DI PROCEDURA INTEGRATA VIA-VAS (Provvedimento unico ex art. 6 - comma 3 ter – del D.Lgs. 152/2006)

	PROPONENTE AdSP	AUTORITÀ COMPETENTE MASE	NOTE
FASE PRELIMINARE DI CONSULTAZIONE E REDAZIONE SAI	Redazione di uno Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI)		Il SAPI si comporrà dei seguenti elaborati: <ul style="list-style-type: none"> - RPA - Elaborati progettuali - SPA per gli elementi non contenuti nel RPA - Piano di lavoro per la redazione dello SIA integrato con il RA (SAI) - Compendio
	Istanza di scoping		
		Scoping (consultazione con SCA)	Definizione dei contenuti e del livello di dettaglio dello SIA integrato con il RA. L'avvenuta pubblicazione sul sito web verrà comunicata a tutte le Amministrazioni potenzialmente interessate. Verranno altresì avvisati gli SCA che si sono già espressi in sede di verifica di assoggettabilità a VAS, invitandoli a procedere solo ad eventuali integrazioni ai propri pareri. Parere entro 45 giorni
	Redazione dello Studio Ambientale Integrato VIA-VAS (SAI)		Si comporrà dei seguenti elaborati: <ul style="list-style-type: none"> - Elaborati progettuali - SAI, secondo i contenuti di cui agli allegati VI e VII alla parte II del D.Lgs. 152/2006 - Sintesi non tecnica - Avviso pubblico (per consultazione del pubblico) - Copia dell'avvenuto pagamento del contributo di cui all'art.33 del D.Lgs. 152/2006 Il SAI tiene conto dei risultati del SAPI di cui alla fase precedente, delle osservazioni formulate dagli SCA in merito alle problematiche di natura strategica (aspetti di Piano e alternative) pervenute in fase di SAPI. In esso verranno evidenziate le alternative progettuali presentate, motivando la scelta di quella finale.
PROCEDURA AMBIENTALE INTEGRATA VIA-VAS	Istanza procedura integrata VIA-VAS		Inviata unitamente al SAI
		Verifica completezza della documentazione inviata	Entro 15 giorni
	Eventuale perfezionamento atti		Entro 30 giorni
		Verifica completezza documentazione perfezionata	Entro 15 giorni
		Pubblicazione sul sito (consultazione del pubblico e delle Amministrazioni)	La pubblicazione avviene con le stesse modalità stabilite per la VIA dall'Art. 24 del D.Lgs. 152/06. L'avvenuta pubblicazione verrà comunicata a tutte le Amministrazioni potenzialmente interessate. Verranno acquisiti le osservazioni del pubblico ed i pareri delle Amministrazioni. Entro 60 giorni
	Controdeduzioni		Possono essere presentate controdeduzioni alle osservazioni ed ai pareri. Entro 15 giorni
		Richiesta integrazioni	Qualora all'esito delle consultazioni, dei pareri/osservazioni o delle controdeduzioni si renda

STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE INTEGRATO VIA-VAS

			necessario, possono essere chieste integrazioni. Entro 20 giorni
	integrazioni		Entro 20 giorni (fino a 20+ ≤120giorni su motivata richiesta)
		Valutazione dello SAI, delle osservazioni, pareri, integrazioni e controdeduzioni	Entro 60 giorni (prorogabili di ulteriori 30 giorni). La CTVIA esprime il proprio parere di competenza
		Provvedimento VIA-VAS	Adozione da parte del competente Direttore Generale del provvedimento VIA-VAS, previa acquisizione del concerto del competente Direttore Generale del Ministero della cultura (entro 30 giorni). Entro 60 giorni

2. BREVE INQUADRAMENTO DEL PIANO/PROGETTO

2.1. Contestualizzazione

Il Porto di Trapani è classificato fra i porti commerciali di interesse nazionale (2° Categoria – 1° Classe). Il bacino portuale occupa complessivamente più di 60 ha e può essere suddiviso in due zone principali: la prima, più esterna e situata ad ovest, e la seconda rappresentata dal bacino interno, ad est.

Il Piano/Progetto coinvolge la prima zona, indicata in rosso nell'immagine che segue, riguardando gli spazi posti ad ovest della stazione marittima presente sul molo della Sanità, coinvolgendo gli spazi dei moli in connessione con l'asse viario di viale Regina Elena, quindi l'ambito del mercato e rimessaggio, fino a ricomprendere l'area del Lazzaretto e l'isola della Colombaia. Si tratta di un ambito vasto che ricomprende al suo interno spazi con diverse caratteristiche e funzioni.

Saranno quindi interessati anche gli spazi acquei connessi agli spazi sopra indicati, al fine di garantire la navigabilità e sicurezza in relazione alla diversa tipologia di natanti connessa alle funzioni assegnate.



Figura 1 Porto di Trapani con indicazione dell'ambito di variante

La zona è caratterizzata da una pluralità e commistione di attività e funzioni legate alla realtà portuale e alla fruizione degli spazi e si è sviluppata a stretto contatto con il sistema urbano di Trapani, e in particolare con il tessuto storico.

Il Progetto di riqualificazione del Waterfront è declinato con riferimento a 4 ambiti funzionali, illustrati nella figura che segue.

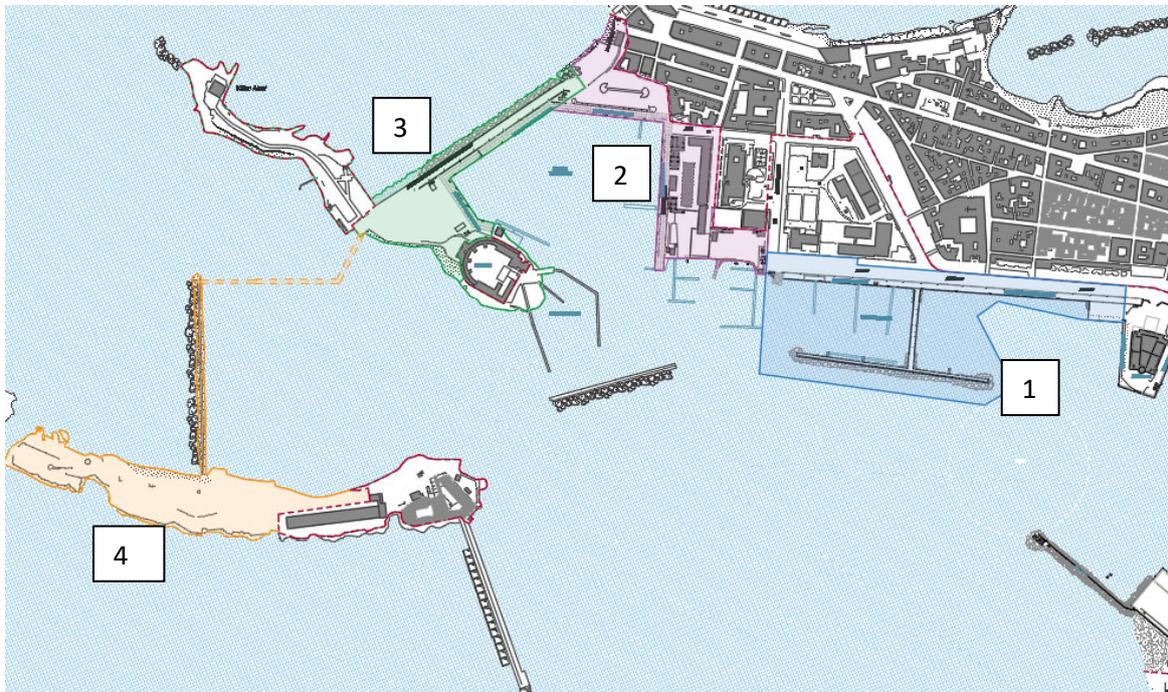


Figura 2 ambiti funzionali ricompresi nell'area di variante

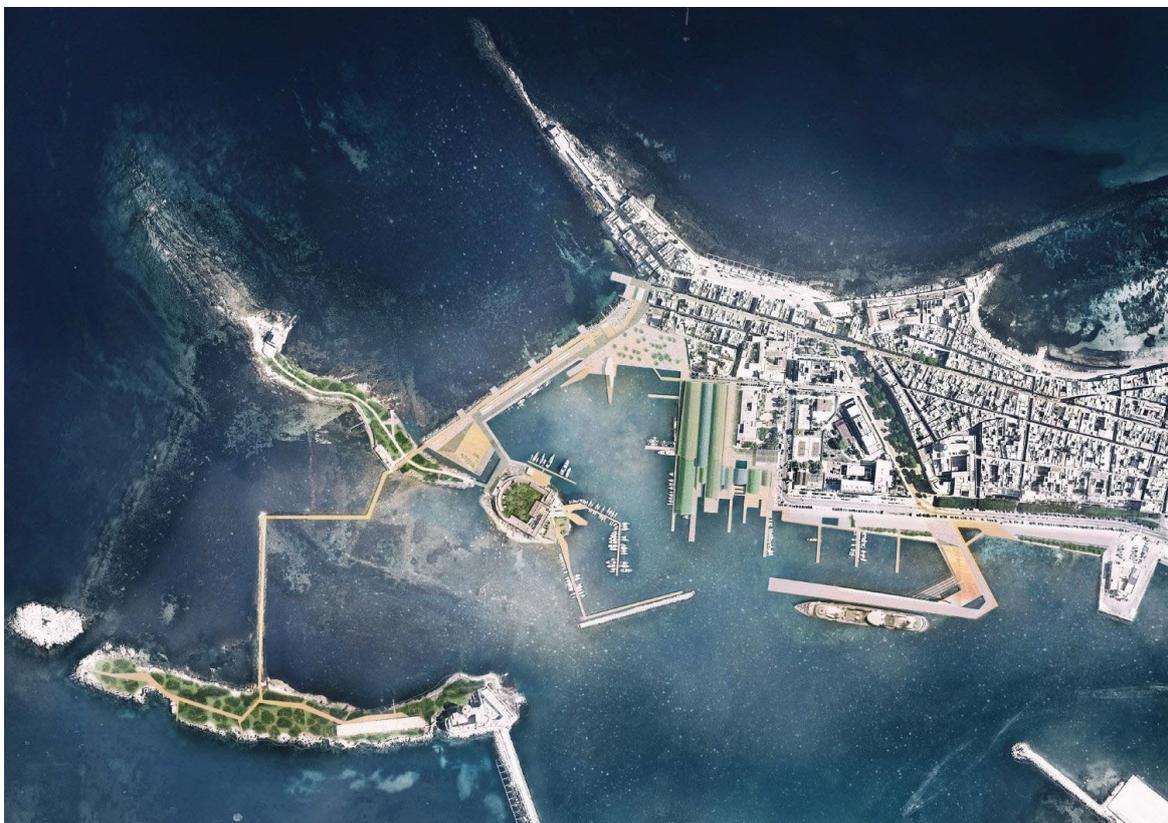


Figura 3 Masterplan di Progetto

La variante conterrà delle Schede Tecniche che dettaglieranno i contenuti e modalità d'attuazione degli ambiti che strutturano l'area complessiva d'intervento.

2.2. Obiettivi della Variante

Gli obiettivi della variante possono essere sintetizzati brevemente nei seguenti punti:

- 1) **predisporre gli strumenti di pianificazione per il trasferimento del terminal crociere dalla Banchina Garibaldi ad una zona portuale più funzionale e sicura per la navigazione**, individuata dall'Autorità marittima e dal Corpo Piloti in corrispondenza nel cosiddetto molo a T esistente, ove sia possibile realizzare un accosto di lunghezza almeno 300 m, in considerazione dell'incremento del traffico crocieristico e delle dimensioni della flotta oggi operante nel porto di Trapani;
- 2) **rendere attuali le previsioni di piano secondo le esigenze funzionali di oggi**, ovvero aggiornare le previsioni di piano rispetto a quanto fosse possibile immaginare quasi un secolo fa e dare risposta alle emergenti necessità di disporre di adeguate strutture ricettive per la nautica da diporto, sia stanziale che di transito, attraverso la previsione di nuove infrastrutture dedicate lungo gli specchi acquei antistanti Viale Regina Elena e il "Lazzaretto";
- 3) **favorire uno sviluppo portuale, turistico e commerciale, rispettoso dell'ecosistema**, anche in considerazione nei nuovi regolamenti e vincoli a tutela del territorio e del mare;
- 4) **valorizzare il paesaggio trapanese e riqualificare nel suo complesso il Waterfront storico della città di Trapani**, incrementando le aree verdi e stimolando la rigenerazione architettonica;
- 5) **armonizzare, ammodernare e favorire la relazione tra Porto e Città**, con percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi, verde pubblico, aree di ristoro e per attività turistiche all'aperto.

2.3. Contenuti della Variante

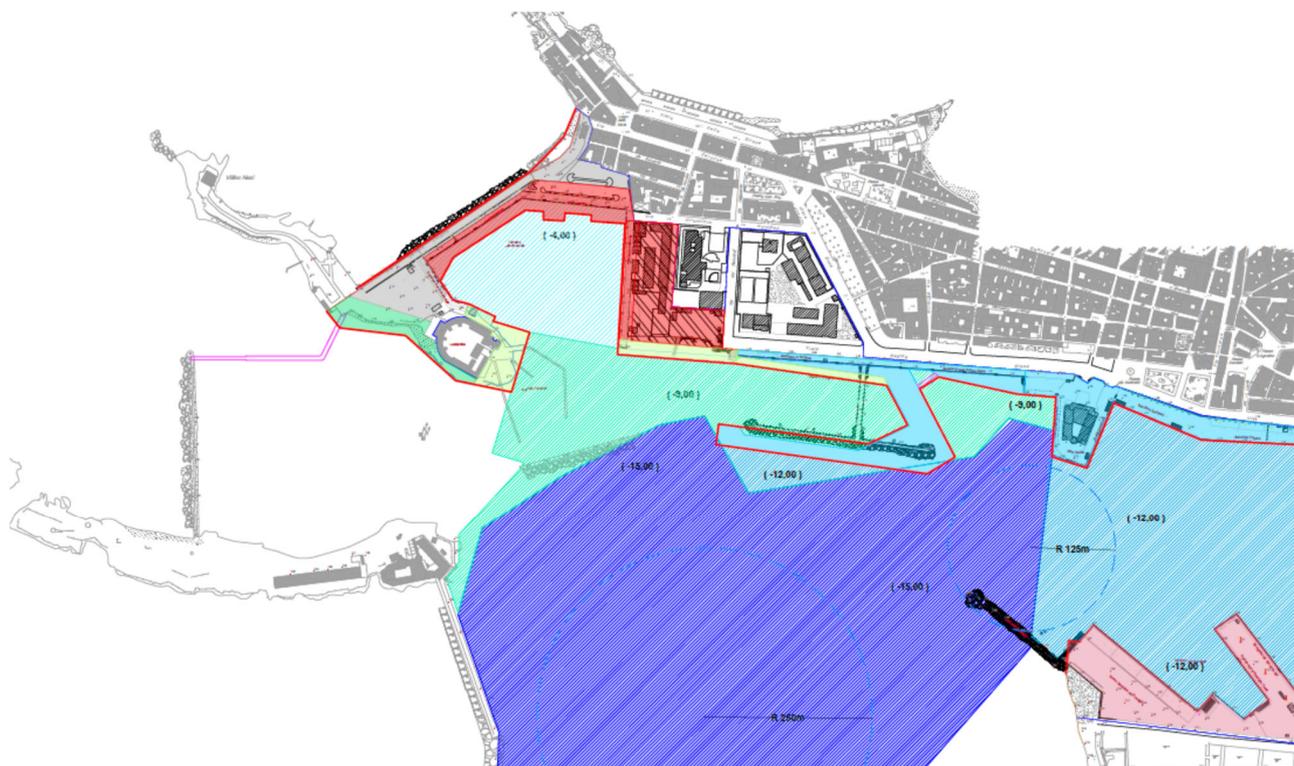
La Variante localizzata al PRP è focalizzata sulla porzione occidentale del Porto di Trapani che si sviluppa a partire dalla banchina di ponente del Molo della Sanità, prosegue lungo viale Regina Elena e la Darsena Pescherecci per arrivare al Lazzaretto e quindi all'isola della Colombaia.

La Variante si limita a ridefinire parzialmente la geometria del fronte acqueo, delle aree funzionali e di dragaggio, prevedendo un nuovo molo e nuove banchine e razionalizzando le aree destinate a nautica da diporto.

La Variante mantiene tutte le tipologie funzioni già contemplate nel PRP vigente, aggiungendo le seguenti due destinazioni d'uso delle aree: Parco/Verde pubblico e Spazi per la collettività (piazze urbane, passeggiata, parcheggi).

La variante inoltre aggiorna, riducendole, le prospettive di espansione delle aree a terra nella zona del Lazzaretto, rispetto a quanto graficato nel PRP del 1962.

Infine, viene adeguata la profondità di dragaggio nell'area antistante il nuovo accosto delle crociere, passando da -9,0 a -12 m l.m.m.



ZONIZZAZIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL PORTO DI TRAPANI: INDIVIDUAZIONE DELLE FUNZIONI DI PIANO

- FUNZIONI COMMERCIALI ED INDUSTRIALI: NUOVE OPERE DI DIFESA DEL PORTO E NUOVI SCALI MARITTIMI CONNESSI ALLE ATTIVITA' COMMERCIALI ED INDUSTRIALI
- FUNZIONE INDUSTRIALE ED ARTIGIANALE: NUOVA ZONA INDUSTRIALE
- PARCO / VERDE PUBBLICO
- FUNZIONE PESCA: NUOVE OPERE DEL PORTO PESCHERECCIO
- FUNZIONE COMMERCIALE CONNESSA AL PORTO PESCHERECCIO
- FUNZIONE PASSEGGERI: ATTRACCO ATTESA E SERVIZIO DELLE CROCIERE E DEI TRAGHETTI
- FUNZIONE NAUTICA DA DIPORTO
- AREE DEMANIALI MARITTIME PER CONCESSIONI
- SPAZI E SERVIZI COLLETTIVI PER LA VIABILITA' E IL PARCOMENTO CON VERDE PUBBLICO

ZONIZZAZIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL PORTO DI TRAPANI: INDIVIDUAZIONE DELLE QUOTE DI DRAGAGGIO

- FONDALI A -4,00 m s.l.m.m.
- FONDALI A -9,00 m s.l.m.m.
- FONDALI A -12,00 m s.l.m.m.
- FONDALI A -15,00 m s.l.m.m.

Figura 4 proposta di Variante

2.3.1. Nuovo molo crociere

Considerata la mancanza nel porto di Trapani di banchine con caratteristiche, sia in termini di lunghezza del fronte di accosto che di dimensioni delle aree operative a tergo idonee, si è posto come **obiettivo principale dell'intervento la pianificazione di un nuovo Terminal Passeggeri specializzato nel traffico delle crociere**

in una posizione tale da migliorare le condizioni di accessibilità via mare alle navi assicurando un adeguato livello di sicurezza durante le manovre di ormeggio delle navi da crociera, sia in entrata che in uscita dal porto, dotato di un fronte di accosto in grado di consentire l'ormeggio alle navi da crociera di lunghezza fino a 300 m e dotato di spazi a terra in grado di consentire la funzionalità del terminal in condizioni di sicurezza (security), senza ripercussioni sulla città, ma conservando comunque uno stretto legame con essa e con le sue bellezze naturali ed artistiche.

Il nuovo molo crociere è previsto davanti al Viale Regina Elena, dove oggi insiste la scogliera denominata molo a "T". Tale ubicazione, trovandosi di fronte all'imboccatura portuale, è risultata più accessibile rispetto alla Banchina Garibaldi nella quale attualmente attraccano le navi da crociera.

Il nuovo accosto crocieristico, lungo circa 300 m, è orientato parallelamente all'attuale "molo a T", ma collegato a terra mediante un nuovo molo allineato in pianta alla direttrice di Via Duca D'Aosta. Viene modificata la profondità di dragaggio prevista dal piano nella zona antistante il nuovo accosto crociere, passando dalla quota -9 m di piano alla quota -12 m l.m.m.

Il fronte di banchina lungo il Viale Regina Elena viene avanzato verso mare mediamente di 25 m al fine di realizzare nuovi piazzali e contenere tutta l'area funzionale all'interno dell'ambito portuale e del confine demaniale.

Il molo a T esistente sarà completamente rimosso.

Tra le nuove banchine e il pontile di accosto viene a crearsi uno specchio d'acqua rettangolare di dimensioni 250 m per 100 m, da destinarsi alla nautica da diporto.

2.3.2. Darsena Pescherecci, Lazzaretto e isola della Colombaia

La darsena Pescherecci è oggetto di riqualificazione. All'area a terra di levante viene attribuita la funzione mercatale collegata all'attività di pesca. Il piazzale di collegamento al Lazzaretto invece diviene area destinata in parte a funzione turistico ricettiva, a parcheggio, e in parte a verde pubblico.

Potranno essere collocabili all'interno dell'area destinata all'ormeggio dei pescherecci anche pontili galleggianti utili a riorganizzare l'offerta dei posti barca o all'incremento della stessa.

L'isola della Colombaia è soggetta a vincolo ambientale (Rete Natura 2000). **La Proposta di Variante mantiene inalterato l'uso del suolo, prevedendo un accesso al pubblico contenuto mediante un pontile galleggiante di collegamento e disciplinato mediante un sistema di sentieri panoramici a basso impatto.**