



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
Sottocommissione VAS**

* * *

Parere n. 52 del 13/06/2023

Piano:	<p>VAS – VIA integrata ai sensi del D.Lgs. 152/2006, art. 6, comma 3-ter</p> <p><i>Riqualificazione del waterfront storico di Trapani: nuovo terminal passeggeri, passeggiata darsena urbana e parco del waterfront (Colombaia - Lazzaretto) CUP: 199e20000760005 e corrispondente variante localizzata al Piano Regolatore Portuale del porto di Trapani</i></p> <p>Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI)</p> <p>IDVIP: 9244</p>
Proponente:	<p>Autorità di sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale</p>
Autorità procedente:	<p>Autorità di sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS Sottocommissione VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- l’articolo 9 della Costituzione della Repubblica Italiana, entrata in vigore il 1° gennaio 1948, così come integrato dall’art. 1 della legge costituzionale n. 1 del 2022 secondo cui: *“La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l’ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell’interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali”*;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. (d’ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

RICHIAMATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente (VAS);
- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D.Lgs. n.152/2006 recante e in particolare:
 - l’art. 6, recante *“Oggetto della disciplina”* e, in particolare:
 - il comma 2 ai sensi del quale *“Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*
 - a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell’aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;
 - b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione

d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni”;

- il comma 3-ter ai sensi del quale: “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 e' 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.”.
- l'art. 11, recante “*Modalità di svolgimento*” e, in particolare, il comma 2 lett. c ai sensi del quale l'autorità competente “esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie”;
- l'art. 13, recante *Redazione del rapporto ambientale* e, in particolare:
 - il comma 1 ai sensi del quale “Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari delle attività di elaborazione di piani e programmi, con l' autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale”;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VIA e VAS;
- il Decreto Legge del 6/11/2021, n. 152 recante “*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose*” in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VAS;
- il Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42 “*Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 luglio 2002 n. 137*”;
- la Legge 9 gennaio 2006, n. 14 “*Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000*”;
- la Legge 29 aprile 2015, n. 57 “*Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la del patrimonio archeologico, fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992*” fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992”;
- le Linee Guida Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997 recante “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”;
- Linee Guida Nazionali per la Valutazione di incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 (Rep. atti n. 195/CSR) - “Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2003 “Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”;
- la Legge 28/01/1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche Pubblicata nella Gazz. Uff. 4 febbraio 1994, n. 28, S.O. e, in particolare:
 - Art. 5 "Documento di programmazione strategica di sistema regolatore piano regolatore portuale" comma 3-ter che stabilisce che “I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.”;
- le Linee Guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;
- le Linee Guida per l’Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella VAS della Commissione Europea-2013 (*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment*);
- le Linee Guida “Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente- Commissione Europee-2003”;
- la “Carta Nazionale del Paesaggio Elementi per una Strategia per il paesaggio Italiano” MIBACT-2018;

PRESO ATTO che

- il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali è l’Autorità Competente per le procedure di VAS, di VIA e di VAS e VIA integrata;
- L’Autorità di sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (d’ora innanzi Proponente) con nota prot. n. 0019444/22 del 14/12/2022, acquisita dalla Divisione con prot. n. MiTE. 158526 del 16 dicembre 2022, ha presentato, per competenza, alla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (*d’ora innanzi Divisione*), ai sensi dell’art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006, la documentazione necessaria per l’avvio della fase di *Scoping* della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica della “**Riqualficazione del waterfront storico di Trapani: nuovo terminal passeggeri, passeggiata darsena urbana e parco del waterfront (Colombaia - Lazzaretto) CUP: 199e20000760005 e corrispondente variante localizzata al Piano Regolatore Portuale del porto di Trapani**” (d’ora innanzi *Piano/Progetto*);
- la Divisione con nota prot. n. 18818 in data 09/02/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (*d’ora innanzi Commissione*) con prot. n. 1894 in data 22/02/2023, ha comunicato procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e Responsabile del procedimento.

- con nota Prot. n. 4558/23 del 22/02/2023, acquisita al prot. n. 25788 del 22/02/2023 l’Autorità Proponente ha inviato notifica di avvio della consultazione sul Rapporto Preliminare ai Soggetti Competenti in materia Ambientale.

VISTO E TENUTO CONTO

- che i soggetti competenti in materia ambientale (SCA) di seguito elencati hanno inviato le proprie osservazioni sulla portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nello Studio Ambientale Integrato (in seguito “SAI”) (il testo integrale delle osservazioni è pubblicato sul sito del MASE al seguente indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9540/14014>);
- che di tali osservazioni (arrivate entro i termini) si sintetizza quanto segue:

SCA	Rif.	Argomento
Regione Siciliana - Soprintendenza del Mare Palermo	MASE-2023-0044432 24/03/2023	La regione esprime parere favorevole al Piano-Progetto di Riqualificazione del waterfront storico di Trapani: nuovo terminal passeggeri, passeggiata darsena urbana e parco del waterfront (Colombaia – Lazzaretto) e corrispondente variante localizzata al PRP, subordinato a quattro prescrizioni che riguardano la sorveglianza delle opere di dragaggio, azioni da intraprendere nel caso di ritrovamenti archeologici o anomalie durante la realizzazione del progetto, comunicazioni ai fini della programmazione del personale tecnico/scientifico, autorizzazioni a eventuali variazioni del progetto. Il parere attiene alla tutela dei Beni Culturali sommersi.
Libero Consorzio Comunale di Trapani già Provincia Regionale di Trapani	MASE-2023-0044432 24/03/2023	Il Piano-Progetto proposto non interferisce con la viabilità del Libero Consorzio Comunale di Trapani e pertanto non si rilevano aspetti di competenza.

CONSIDERATO che i riferimenti normativi per il mare sono:

- la **Direttiva 2008/56/CE** sulla strategia per l’ambiente marino che stabilisce il riferimento ambientale della politica marittima integrata dell’Unione europea (PMI), stabilendo principi comuni per gli Stati membri al fine di favorire lo sviluppo sostenibile dei mari e delle economie marittime e costiere e sviluppando un processo decisionale coordinato per raggiungere un buono stato ecologico delle acque marine;
- il **Decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190** recante “Attuazione della direttiva 2008/56/CE” (in G.U. n. 270 del 18 novembre 2010) e successive modificazioni;
- la **Direttiva 2014/89/UE** che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo con l’intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime (c.d. economia blu), lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l’uso sostenibile delle risorse marine;
- il **Decreto legislativo n. 201 del 17 ottobre 2016** recante “Attuazione della direttiva 2014/89/UE” (GU Serie Generale n.260 del 07-11-2016);

CONSIDERATO che

- il Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Dipartimento per la Mobilità sta predisponendo il “**Piano di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano - Area Marittima Tirreno e**

Mediterraneo Occidentale” e in data 1/02/2022 con nota prot. 2962 ha presentato alla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali la domanda per l’avvio della procedura di VAS – Fase di *Scoping* ai sensi dell’art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006 sul citato Piano;

CONSIDERATO che

- i riferimenti normativi del Piano Regolatore Portuale (PRP) sono:
 - **Legge 28 gennaio 1994, n. 84** (GU n.28 del 04-02-1994 - Suppl. Ordinario n. 21) “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modifiche, che disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all’aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all’adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti” (art. 1). Inoltre, disciplina i compiti e le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), aggiornati dal D.lgs. 13 dicembre 2017 n. 232.
 - **D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169** “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”;
 - **D. Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232** “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169 concernente le Autorità Portuali”.
 - Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori del Portuali emanate nel 2004 dal Ministero delle Infrastrutture, tramite il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (d’ora innanzi *Linee Guida*).

CONSIDERATO, in relazione al principio DNSH "do no significant harm",

- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia), relativo all’istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d’azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea;
- l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "do no significant harm")**. Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento:
 - Mitigazione dei cambiamenti climatici
 - Adattamento ai cambiamenti climatici
 - Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
 - Transizione verso un’economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti
 - Prevenzione e riduzione dell’inquinamento
 - Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

PREMESSO che

- Il porto di Trapani fa parte dell’**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale**. I principali compiti dell’Autorità di Sistema Portuale sono sanciti dall’art. 6, c.4, Legge 84/94.
- Ai sensi del **L. 84/1994, art. 5, comma 1**, l’AdSP ha il compito di redigere un **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema - DPSS** coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della

Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica; **il DPSS non deve essere assoggettato alla procedura di VAS** (L. 84/1994, art. 5, comma 1-bis).

- I contenuti operativi e la disciplina attuativa competono al Piano Regolatore Portuale (PRP) di ciascuno scalo, che delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo delle aree strettamente correlate alle funzioni portuali e ne definisce la disciplina.
- Le **finalità del DPSS e del PRP, vengono delineate dall'Art. 5 della L. n. 84/1994**. Il PRP ha una durata non fissata per norma, ma il suo **orizzonte temporale** efficace è concordemente individuato in **10-15 anni**. Esso costituisce lo strumento di pianificazione del territorio demaniale marittimo e degli specchi acquei individuati come "Ambito Portuale", normando le destinazioni differenziate del territorio medesimo per la tutela del diritto di pianificazione da parte dell'Autorità proponente.
- La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.
- Ai sensi dell'art. 5, c.2-bis, della L. n. 84/94 "il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:
 - a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
 - b) **inviato successivamente per il parere**, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, **al comune e alla regione** interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché **al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e **al Consiglio superiore dei lavori pubblici** per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
 - c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS".

CONSIDERATO che

- La documentazione acquisita a seguito dell'attivazione della fase di verifica preliminare (*scoping*) della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006, della "Riqualficazione del waterfront storico di Trapani: nuovo terminal passeggeri, passeggiata darsena urbana e parco del waterfront (Colombaia - Lazzaretto) CUP: 199e20000760005 e corrispondente variante localizzata al Piano Regolatore Portuale del porto di Trapani" consiste nello **Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI)** costituito dai seguenti documenti:

Elenco elaborati	Codice
Rapporto Ambientale Preliminare - RAP) (Sezione relativa ai contenuti di pianificazione)	TWF-PRP-TOT-VAS-RAP-01-02
Studio Preliminare Ambientale (SPA) per le parti non contenute nel RAP (Sezione relativa ai contenuti del progetto)	TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-03-01

Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS integrata con l'approvazione della variante localizzata/progetto	TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-05-00
Relazione di VINCA	TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-01-00
Piano di Lavoro per la predisposizione del SAI	All-2_signed_TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-05-01-signed
Compendio	TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-10-00
Elaborati della Proposta di Variante localizzata al Piano Regolatore Portuale:	
- Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale – Relazione generale	TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed
- Norme Tecniche di Attuazione	TWF-PRP-TOT-GEN-REL-03-00-signed
- Planimetria della pianificazione portuale vigente dal 2020	TWF-PRP-TOT-PIA-PLA-01-00-signed
- Planimetria della pianificazione di variante proposta	TWF-PRP-TOT-PIA-PLA-02-01-signed
- Inquadramento dell'intervento e dello stato di fatto. Inserimento territoriale urbanistico - PRP 1962	TWF-PRP-TOT-SIU-CAR-03-00-signed
Elaborati del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE):	
- Relazione Illustrativa	TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-01-01
- Relazione Tecnica	TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-02-01
- Relazione storica sull'evoluzione del Porto e della città	TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-03-01
- Masterplan	TWF-PFTE-TOT-GEN-RND-01-00
- Documentazione Fotografica	TWF-PFTE-TOT-GEN-DOC-01-00
- Planimetria generale, limiti aree di intervento, inquadramento degli Ambiti di progetto ABCD	TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-01-01
- Planimetria generale di progetto sovrapposta allo stato di fatto	TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-02-01
- Planimetria generale di progetto a opere finite	TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-03-01
- Planimetria generale delle funzioni e dei flussi piano coperture	TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-04-01
- Planimetria generale delle funzioni e dei flussi piano terra	TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-05-01
- Planimetria generale linea di costa	TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-06-01
- Planimetria generale delle concessioni	TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-07-00
- Stato di fatto - rilievi topografici e batimetrici	TWF-PFTE-TOT-RIL-PLA-01-00
- Calcolo sommario della spesa	TWF-PFTE-TOT-GEN-CSS-01-00
- PFTE – Area A:	
- Ambito A - Pianta coperture	TWF-PFTE-A-ARC-PLA-01-01
- Ambito A - Pianta piano terra	TWF-PFTE-A-ARC-PLA-02-01
- Ambito A - Planimetria linea di costa	TWF-PFTE-A-ARC-PLA-03-01
- Ambito A - Planimetria demolizioni e costruzioni	TWF-PFTE-A-ARC-PLA-04-01
- Ambito A - Viste di progetto - Terminal Crociere	TWF-PFTE-A-ARC-RND-01-01
- Viste di progetto - Terminal Crociere	TWF-PFTE-A-ARC-RND-02-00

- Ambito A - Sezioni	TWF-PFTE-A-ARC-SEZ-01-01
- Ambito A - Planimetria generale, limiti aree di intervento, inquadramento	TWF-PFTE-A-GEN-PLA-01-00
- Planimetria di progetto Ambito A piano coperture - Sistemazioni esterne, arredo urbano, opere a verde, viabilità	TWF-PFTE-A-PAE-PLA-01-01
- Planimetria di progetto Ambito A piano terra - Sistemazioni esterne, arredo urbano, opere a verde, viabilità	TWF-PFTE-A-PAE-PLA-02-01
- Ambito A - Abaco della vegetazione	TWF-PFTE-A-PAE-PLA-03-01
- Ambito A - Abaco della vegetazione	TWF-PFTE-A-PAE-PLA-04-01
- PFTE – Area B	
- Ambito B - Schemi Raccolta acque meteoriche	TWF-PFTE-B-ARC-DIS-11-00
- Ambito B - Copertura mercato del pesce - Rivestimento intradosso	TWF-PFTE-B-ARC-DIS-12-00
- Ambito B - Pianta coperture	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-01-01
- Ambito B - Pianta piano primo	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-02-01
- Ambito B - Pianta piano terra	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-03-01
- Ambito B - Planimetria linea di costa	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-04-01
- Ambito B - Planimetria demolizioni e costruzioni piano terra	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-05-01
- Ambito B - Planimetria demolizioni e costruzioni piano coperture	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-06-01
- Ambito B - Planimetria superfici	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-07-01
- Ambito B - Concessioni	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-08-01
- Ambito B - Pianta piano terra Mercato	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-09-01
- Ambito B - Pianta piano terra Piazza scalo d'Alaggio	TWF-PFTE-B-ARC-PLA-10-01
- Ambito B - Viste	TWF-PFTE-B-ARC-RND-01-01
- Ambito B - Viste	TWF-PFTE-B-ARC-RND-02-01
- Ambito B - Viste	TWF-PFTE-B-ARC-RND-03-01
- Ambito B - Viste	TWF-PFTE-B-ARC-RND-04-01
- Ambito B - Sezioni	TWF-PFTE-B-ARC-SEZ-01-01
- Ambito B - Sezioni	TWF-PFTE-B-ARC-SEZ-02-01
- Ambito B - Sezioni	TWF-PFTE-B-ARC-SEZ-03-01
- Ambito B - Planimetria generale, limiti aree di intervento, inquadramento	TWF-PFTE-B-GEN-PLA-01-00
- Planimetria di progetto Ambito B - Sistemazioni esterne, arredo urbano, opere a verde, viabilità	TWF-PFTE-B-PAE-PLA-01-01
- Ambito B - Mercato - Abaco della vegetazione	TWF-PFTE-B-PAE-PLA-02-01
- Ambito B - Piazza Scalo d'Alaggio - Abaco della vegetazione	TWF-PFTE-B-PAE-PLA-03-01
- Planimetria di progetto Ambito B - Opere strutturali	TWF-PFTE-B-STR-DIS-01-01
- PFTE – Area C	
- Ambito C - Pianta coperture	TWF-PFTE-C-ARC-PLA-01-01

- Ambito C - Pianta piano terra	TWF-PFTE-C-ARC-PLA-02-01
- Ambito C - Planimetria linea di costa	TWF-PFTE-C-ARC-PLA-03-01
- Ambito C - Planimetria demolizioni e costruzioni	TWF-PFTE-C-ARC-PLA-04-01
- Ambito C - Viste di progetto - Via Catulo	TWF-PFTE-C-ARC-RND-01-01
- Ambito C - Viste di progetto - Area Lazzaretto	TWF-PFTE-C-ARC-RND-02-01
- Ambito C - Stralci di pianta e sezioni - Via Catulo	TWF-PFTE-C-ARC-SEZ-01-01
- Ambito C - Stralci di pianta e sezioni - Area Lazzaretto	TWF-PFTE-C-ARC-SEZ-02-01
- Ambito C - Planimetria generale, limiti aree di intervento, inquadramento	TWF-PFTE-C-GEN-PLA-01-00
- Planimetria di progetto Ambito C piano coperture - Sistemazioni esterne, arredo urbano, opere a verde, viabilità	TWF-PFTE-C-PAE-PLA-01-01
- Planimetria di progetto Ambito C piano terra - Sistemazioni esterne, arredo urbano, opere a verde, viabilità	TWF-PFTE-C-PAE-PLA-02-01
- Ambito C - Abaco della vegetazione	TWF-PFTE-C-PAE-PLA-03-01
- Ambito C - Abaco della vegetazione	TWF-PFTE-C-PAE-PLA-04-01
- PFTE – Area D	
- Ambito D - Planimetria generale, limiti aree di intervento, inquadramento	TWF-PFTE-D-GEN-PLA-01-00
- Ambito D - Rifioritura pennello nord - Pianta e Sezioni tipo	TWF-PFTE-D-MAR-DIS-03-00
- Ambito D - Planimetria generale di progetto a opere finite e viste	TWF-PFTE-D-PAE-PLA-01-01
- Ambito D - Sezioni area Colombaia	TWF-PFTE-D-PAE-SEZ-02-01
- PFTE - Inserimento Territoriale Urbanistico	
- Inserimento territoriale urbanisitico - PRP 1962	TWF-PFTE-TOT-SIU-CAR-03-00
- Inserimento territoriale urbanisitico - PTPR	TWF-PFTE-TOT-SIU-CAR-04-00
- Inserimento territoriale urbanisitico - PRG 1:5000	TWF-PFTE-TOT-SIU-CAR-05-00
- Inserimento territoriale urbanisitico - PRG 1:2000	TWF-PFTE-TOT-SIU-CAR-06-00
- Inserimento territoriale urbanisitico - VINCOLI AMBIENTALI	TWF-PFTE-TOT-SIU-CAR-07-00
- Inserimento territoriale urbanisitico - Inquadramento generale	TWF-PFTE-TOT-SIU-PLA-01-00
- Inserimento territoriale urbanisitico - Inquadramento generale	TWF-PFTE-TOT-SIU-PLA-02-00
- Inserimento territoriale urbanisitico - Concessioni esistenti	TWF-PFTE-TOT-SIU-PLA-08-00
- Studi e indagini	
- STUDI E INDAGINI DI SETTORE - Descrizione dello scenario di sviluppo e studio delle alternative	RS-01-REL-08-A-0
- STUDI E INDAGINI DI SETTORE - Studio dell'evoluzione dei vettori marittimi - navi da crociera	RS 01 REL 09 A 0

- STUDI E INDAGINI DI SETTORE - Studio Anemometrico	RS 01 REL 10 A 0
- STUDI E INDAGINI DI SETTORE - Studio meteomarinario e della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna	RS-01-REL-11-A- 0
- STUDI E INDAGINI DI SETTORE - Studio del fabbisogno energetico	RS 01 REL 17 A 0
- Planimetria stato attuale	RS-01-EPS-22-A- 0
- Planimetria del Piano regolatore vigente	RS-01-EPS-23-A- 0
- Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e Piano regolatore vigente (1962)	RS-01-EPS-24-A-0- REVA
- Delimitazione dell'ambito del PRP	RS-01-EPS-25-A- 0
- Planimetria delle aree demaniali e della cinta doganale - Stato attuale	RS-01-EPS-26-A- 0
- Carta delle emergenze paesaggistiche e regime vincolistico	RS-01-EPS-27-A- 0
- Interconnessioni stradali e di intermodalità - Inquadramento territoriale	RS-01-EPS-33-A- 0
- Interconnessioni stradali e di intermodalità - Ambito portuale	RS-01-EPS-34-A- 0
- Specifiche tecniche di indagine	
- Specifiche di Indagine - Piano di caratterizzazione ambientale dei fondali antistanti il molo crociere di progetto	TWF-SP-A-AMB-PDC-01- 01
- Planimetria area di dragaggio e punti di indagine	TWF-SP-A-AMB-PDC-02- 01
- Planimetria	TWF-SP-ABC-GEO-PLA-01- 00
- Piano di indagine geognostica – Specifiche tecniche	TWF-SP-ABC-GEO-REL-01- 00
- Piano di indagine geognostica – Computo metrico estimativo	TWF-SP-ABC-GEO-REL-02- 00

CONSIDERATO che

- il Proponente, con nota prot. n. 24/05/2023 Prot. N° 0011693/23 acquisita dalla Commissione con prot. n. 6070 del 24-05-2023, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa:
 - Delibera del Comitato di Gestione della AdSP n. 31 del 08.09.2022, di adozione della Variante localizzata al PRP;
 - Piano di lavoro per lo studio di impatto ambientale integrato.

CONSIDERATO che

- il documento denominato “**Compendio**” contiene, oltre ad un sintetico inquadramento dei contenuti del SAPI, un breve inquadramento del Piano/Progetto con gli obiettivi e i contenuti della Variante: Nuovo molo crociere, Darsena Pescherecci, Lazzaretto e isola della Colombaia;
- il **Rapporto Ambientale Preliminare (RAP)** è articolato come segue:
 - Illustrazione dei contenuti e degli obiettivi principali della variante localizzata e motivazioni della scelta tra le diverse alternative possibili;
 - Quadro di riferimento pianificatorio e programmatico preliminare;

- Individuazione preliminare degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario, nazionale e regionale, pertinenti alla variante localizzata, con particolare riferimento alla Strategia Nazionale e Regionale di Sviluppo Sostenibile;
 - Definizione preliminare del rapporto con i pertinenti piani o programmi (o analisi di coerenza esterna) e con gli obiettivi di sostenibilità e protezione ambientale;
 - Definizione dell'ambito di influenza ambientale e territoriale;
- lo **Studio Preliminare Ambientale (SPA)**, per le parti non contenute nel RAP, è articolato come segue:
- Quadro di riferimento progettuale - Descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto/variante localizzata;
 - Descrizione della localizzazione del progetto/variante e delle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree geografiche che potrebbero essere interessate (emergenze ambientali, culturali e paesaggistiche comprese nell'ambito di influenza territoriale del progetto/variante) ;
 - Descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto/variante potrebbe avere un impatto rilevante;
 - Descrizione preliminare di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto/variante sull'ambiente;
 - Individuazione preliminare delle misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;
 - Identificazione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da inserire nello Studio di Impatto Ambientale integrato con il Rapporto Ambientale (scala territoriale, tipologia di informazioni che verranno impiegate (caratteristiche qualitative o quantitative) e relative fonti e descrizione dei sistemi di analisi e di valutazione che saranno applicati;
 - il documento "STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE INTEGRATO VIA-VAS (SAPI) - Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS integrata con l'approvazione della variante localizzata/progetto" è articolato come segue:
 - Procedura e iter di approvazione del progetto
 - Breve inquadramento del Piano/Progetto: contestualizzazione, Obiettivi della Variante, Contenuti della Variante (Nuovo molo crociere, Darsena Pescherecci, Lazzaretto e isola della Colombaia);
- lo **Studio di Incidenza Ambientale** (denominato Relazione di VINCA) svolto a livello di valutazione appropriata (Livello II), articolato in:
- Premessa e aspetti metodologici e normativi;
 - Localizzazione e descrizione tecnica del progetto;
 - Raccolta dati inerenti i siti della rete natura 2000 interessati dal progetto;
 - Descrizione dell'area di analisi e degli obiettivi di conservazione coinvolti;
 - Verifica del rispetto delle misure di conservazione e dei piani di gestione;
 - Analisi e individuazione delle incidenze sui siti natura 2000 e sui loro obiettivi di conservazione;
 - Valutazione del livello di significatività delle incidenze;
 - Individuazione e descrizione delle eventuali misure di mitigazione;
 - Conclusioni dello studio di incidenza ambientale.
- Gli elaborati di Piano/Progetto comprendono:
- Elaborati della Proposta di variante localizzata al Piano Regolatore Portuale;
 - Elaborati del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE).

- Il Piano di Lavoro per la predisposizione del SAI è articolato come segue:
 - Una introduzione in cui vengono affrontati i seguenti aspetti: Oggetto e scopo, Indagini in corso, Misure precauzionali ambientali previste dal progetto, Conclusioni delle valutazioni preliminari sugli impatti, Conclusioni dello Studio di Incidenza Ambientale;
 - Un capitolo relativo ai CONTENUTI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA) INTEGRATO CON IL RAPPORTO AMBIENTALE (RA) – SAI in cui sono genericamente descritti i principali contenuti di tale documento;
 - Un capitolo relativo al PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA);
 - Un capitolo con la PROPOSTA DI INDICE DELLO STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO (SAI).

CONSIDERATO che

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

CONSIDERATO E VALUTATO

1. LA MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLA PROCEDURA VIA-VAS INTEGRATA CON L'APPROVAZIONE DELLA VARIANTE LOCALIZZATA/PROGETTO:

- Nel Cap. 1 del documento dal titolo “La procedura e l'iter di approvazione del progetto” l'AdSP afferma che:
 - la procedura 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.
 - In base al D.lgs. n. 169/16, le nuove Autorità di Sistema Portuale devono dotarsi di un Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), da assoggettare al processo di VAS secondo quanto disposto dall'art. 13 e segg. del D.Lgs. n. 152/2006.
 - 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 PRdSP, 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 D.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.
- nel documento, alle pagine 5 e 6, l'AdSP presenta la seguente **proposta di procedura integrata VIA-VAS**:

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 compone dei seguenti elaborati: - 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 compone dei seguenti elaborati: - 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
		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 CTVA 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	

A questo proposito si evidenzia e valuta che:

- Con riferimento all'articolo 22 del D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169, modificato dall'art. 14 del D. Lgs. 232/2017 e dall' art. 33 comma 2 del D.L. 162/2019, in base al comma 6: “...*Nei medesimi porti, fino all'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, sono ammesse varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, purché la loro adozione da parte del Comitato di gestione avvenga entro il ((31 dicembre 2022))...*”; nel documento “Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS con l'approvazione del Piano/Progetto” (elaborato TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-05-00-signed) p.4, è riportato che “*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*”; inoltre, nel documento “Proposta di variante localizzata al Piano Regolatore Portuale - Relazione generale” (elaborato TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed) p. 51, l'AdSP afferma che “*Saranno in seguito allegati la delibera di adozione della proposta da parte del Comitato Portuale e la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici da parte del Comune di Trapani.*”; l'AdSP ha presentato, con documentazione integrativa in data 24/05/2023, la delibera di adozione della proposta da parte del Comitato Portuale; si chiede al Proponente di presentare, per le successive fasi di valutazione, la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici da parte del Comune di Trapani.
- Si invita l'AdSP a declinare la **proposta di procedura integrata VIA-VAS** rispetto al caso specifico (ad esempio eliminando riferimenti a procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS qualora tali passaggi non siano stati svolti);
- inoltre, si evidenzia che, diversamente da quanto riportato, il provvedimento VIA-VAS avverrà tramite Decreto a firma congiunta del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministro della cultura.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

- L'inquadramento territoriale è riportato nel cap. 2 del RAP e, più puntualmente, nel par. 5.1 del documento “Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale – Relazione Generale” (elaborato TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed).
- 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.
- **La variante in oggetto coinvolge il primo ambito, 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.**



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

- Si tratta di spazi portuali che si sviluppano a stretto contatto con il sistema urbano di Trapani, e in particolare con il tessuto storico.
- Nel par. 5.1 del documento “Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale – Relazione Generale” (elaborato TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed) è riportato un inquadramento del territorio che, a partire dal contesto ampio, arriva a descrivere puntualmente le opere infrastrutturali presenti nel porto. In particolare:
 - Il paraggio è geograficamente esposto al mare aperto per un settore di traversia, delimitato ad ovest dal promontorio di Capo Grosso (256° N) dell’Isola di Levanzo e a nord-est dal promontorio di Capo San Vito (48°N). Il sito in esame, fatta eccezione per un settore limitato che riguarda la costa tunisina, si affaccia quindi prevalentemente sul mar Tirreno centro-meridionale dove è limitato a nordovest dalla costa orientale della Sardegna (tra i 290 e 420 km) e della Corsica (oltre i 450 km), mentre a nord e nord-est dalla costa centro-meridionale del versante tirrenico della penisola italiana (oltre i 310 km).
 - Il bacino portuale può essere suddiviso in due zone:
 - la prima, delimitata dal molo della Colombaia, dal Lazzaretto, dalla banchina Settentrionale lungo Viale Regina Elena, dal molo della Sanità, dal molo del Ronciglio, dalla spiaggia a ponente delle Saline del Ronciglio e dal molo di sottoflutto, e rappresenta l'avamposto con una superficie di circa 860.000 m²;
 - la seconda, bacino portuale interno, è delimitata dal molo della Sanità, dalle banchine settentrionali, dalla banchina Isolella con fondali di -12 m, dagli affacci dell’area ASI nella zona Brignanello, dalle banchine del Ronciglio con fondali di -12 m e dal molo del Ronciglio.

La Variante di PRP riguarda la seconda zona, posta a occidente.

- Il bacino interno è difeso dal molo della Sanità, e dal molo del Ronciglio che, oltre a ridossarlo dai venti di traversia, lo difende dagli interramenti e dalle invasioni dei resti di Posidonia in

sospensione, provenienti da mezzogiorno. Le scogliere situate a ponente del porto, hanno la stessa funzione di sbarramento dai resti di Posidonia in sospensione.

- Il bacino portuale, allo stato attuale, risulta protetto a Sud dal tratto più occidentale del Molo di Sottoflutto per una lunghezza di 300 m, a Ponente e Libeccio dal molo della Colombaia, che si protende in direzione Nord - Sud per una estensione totale di circa 700 m e dalle scogliere del passo, comprese fra l'isolotto della Colombaia ed il Lazzaretto. L'imboccatura portuale ha una larghezza pari a circa 300 m con orientamento a sud, e l'escavo nella zona ad essa antistante arriva fino alla profondità di -15 m.
- Lo scalo trapanese dispone complessivamente di circa 1.650 m di banchine per l'accosto delle navi per le varie operazioni commerciali, per i collegamenti che garantiscono il traffico passeggeri da e per le Isole minori (Egadi e Pantelleria) ed i porti del nord Africa, e per la croceristica.
- Le infrastrutture presenti nel porto e descritte più dettagliatamente nel par. 5.1 del documento "Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale – Relazione Generale" (elaborato TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed) sono: Molo Sanità, Banchine settentrionali (Garibaldi – Dogana - Marinella - ex Sommergibili), Sporgente Isolella, Banchine e Sporgente Ronciglio.

3. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP) VIGENTE

- Lo stato della pianificazione portuale è trattato nel par. 3.1 del RAP e, più estesamente, nel cap. 4 del documento "Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale – Relazione Generale" (elaborato TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed).
- Il PRP è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'Assemblea Generale del 26 luglio 1962, con voto n 1214. **Tale piano, redatto con indicazioni sommarie sullo sviluppo dei moli e delle banchine, non riporta sostanzialmente una dettagliata definizione delle funzioni portuali che possono essere desunte esclusivamente dall'analisi delle prime sei pagine del sopra citato voto del CSLP, così come interpretata dagli uffici tecnici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale.**

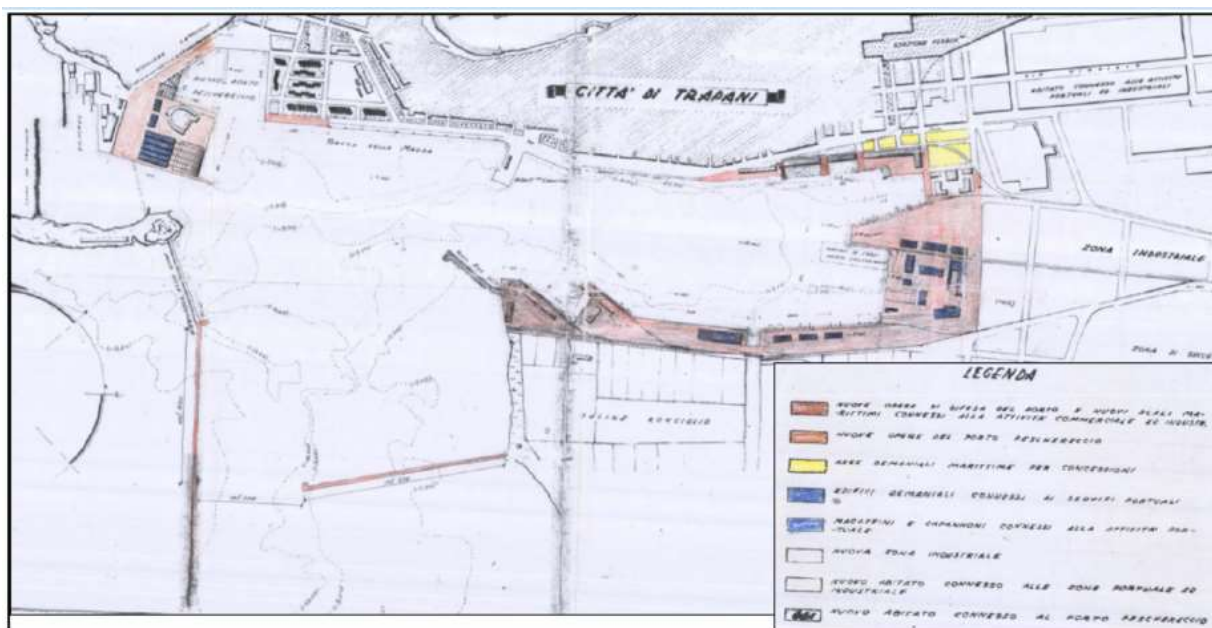


FIGURA 1 – ASSETTO FUNZIONALE PREVISTO DAL PRP DEL 1962

- Per quanto riguarda le funzioni portuali, sulla base del sopracitato voto del C.S.LL.PP. e della planimetria allegata allo stesso, il PRP vigente prevede:
 - funzione passeggeri;
 - funzione commerciale e industriale;
 - funzione pesca;
 - funzione diporto;
 - funzione cantieristica;
 - servizi portuali.
- Nel 2001 è stato redatto un aggiornamento del PRP del 1962, ai sensi dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, volto alla razionalizzazione delle aree e specchi acquei interni. Tale aggiornamento è stato adottato formalmente dall'Autorità Marittima con provvedimento in data 28/01/2002, d'intesa con il Comune di Trapani (Delibera C.C. n. 75 del 6/11/2001). Successivamente, con voto dell'Assemblea Generale reso nell'adunanza del 7 giugno 2002, è stato sottoposto ad esame e parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. che ha espresso il proprio parere favorevole di competenza con prescrizioni. Il suddetto aggiornamento al PRP non ha però completato l'iter approvativo.
- **Nel 2019, l'AdSP ha adottato un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF2019)** con l'intento di migliorare in tempi rapidi l'accesso delle navi in sicurezza, oggi difficoltoso a causa della limitata larghezza dell'imboccatura nei pressi della testata del Molo del Ronciglio. A tal fine è stata prevista la riduzione della lunghezza del Molo del Ronciglio da 160 metri circa a 40 metri e l'estensione del dragaggio a quota -12,00 m in parte della zona di avamposto oggi individuata a -9,00 da PRP del 1962. Dopo l'adozione, l'ATF2019 è stato sottoposto, con esito positivo, all'esame del CSLP e quindi ai sensi dell'art.48 comma 1 lettera d del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, coordinato con la legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120, recante "misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" (c.d. "Decreto Semplificazioni"). **Il procedimento autorizzativo dell'ATF2019 può essere considerato concluso e quindi le sue previsioni sono vigenti.**
- Nella figura seguente è rappresentato il PRP vigente del porto di Trapani risultante dall'ultimo ATF sovrapposto allo stato attuale da cui si evince che tutti gli interventi del PRP vigente sono stati attuati,

a meno del completamento del dragaggio a quota -15 m l.m.m. dell'avamposto e a -12 m l.m.m. del bacino interno e la resecazione del molo Ronciglio previsti nel suddetto ATF.

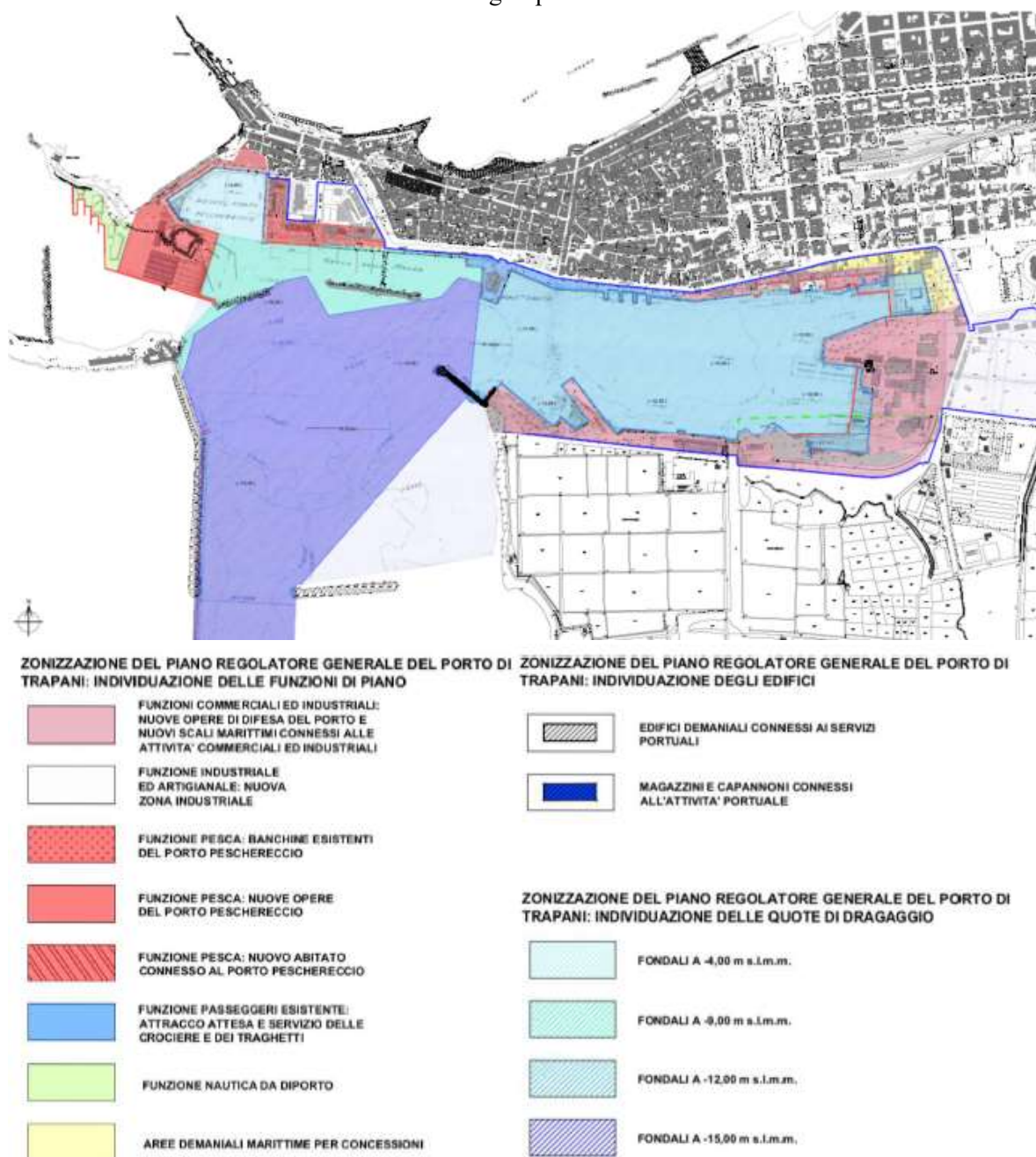


Figura 4 – Il PRP vigente con evidenziata la zonizzazione funzionale, sovrapposto allo stato attuale del Porto di Trapani – Elaborazione 2020 dell'RTP Modimar – Duomi per l'Autorità di Sistema Portuale

In relazione alle profondità di dragaggio il PRP vigente prevede:

- escavazione della zona foranea antistante la nuova imboccatura portuale fino alla profondità di -15 m;
- escavazione all'interno del porto per ottenere un fondale di -12 m nella zona antistante le nuove banchine del Ronciglio, aventi sviluppo complessivo di 800 m;

- oltre alla sopradetta zona foranea (ossia fino alla profondità – 15 m), escavazione del bacino interno per l'evoluzione e l'accosto del naviglio alle nuove banchine ad alto ondale; il limite di questa escavazione è indicato con la zona in cui la quota massima di dragaggio è di -9,00 m, corrispondente con la cosiddetta "Secca della Mauda" a nord.

4. PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA E NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

- La proposta di Variante Localizzata al PRP è descritta nel par. 3.2 del RAP e documento "Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale – Relazione Generale" (elaborato TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed).
- Nelle more dell'approvazione del PRdSP, in base all'art. 14 del D.Lgs. 232/2017 (Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali), è possibile effettuare variante localizzata ai PRP 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.
- La Variante localizzata al PRP, indicata dalla AdSP in alcuni documenti anche come Piano/Progetto, 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 conterrà delle Schede Tecniche che dettaglieranno i contenuti e le modalità d'attuazione degli ambiti che strutturano l'area complessiva d'intervento.
- Le **motivazioni della proposta** sono descritte nel cap. 3 del documento "Proposta di Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale – Relazione Generale" e si possono così riassumere:
 - Rispondere con una moderna struttura (terminal) attrezzata con tutti i servizi di assistenza al passeggero richiesti dai principali operatori nazionali ed internazionali (pensato soprattutto per il traffico delle navi da crociera) alle attuali richieste del settore crocieristico e del traffico passeggeri in generale, e alle relative previsioni di crescita.
 - Assicurare un adeguato livello di sicurezza durante le manovre di ormeggio delle navi da crociera, sia in entrata che in uscita dal porto, superando i limiti e le criticità dell'attuale attracco della Banchina Garibaldi, situata "in una posizione promiscua e particolarmente critica sia in relazione alla posizione a diretto contatto con la città, che di fatto impedisce di adottare i sistemi richiesti per l'attuazione dei protocolli di *security* richiesti per questo tipo di traffici, sia alla ridottissima disponibilità di aree a terra insufficienti a permettere lo svolgimento delle operazioni di sbarco ed imbarco dei passeggeri con noti disservizi ed impatti sulla città. La lunghezza della banchina (circa 160 m) e le quote dei fondali (max 8,50 m), inoltre, pongono delle forti limitazioni sulla lunghezza delle navi che possono ormeggiare.
 - Gli "interventi" catalizzatori del piano di sviluppo del porto di Trapani che completano quello del nuovo terminal passeggeri sono l'approfondimento dei fondali, e la realizzazione di un collegamento diretto tra il nuovo terminal e la città vecchia.
 - Riqualificare il *Waterfront* storico portuale della città.
- Gli **obiettivi della variante** (par. 3.3 del RAP) sono:
 - 1) predisporre gli strumenti di pianificazione per il trasferimento del terminal crociere dalla Banchina Garibaldi a 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 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 e 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.
- **Contenuti della variante** (par. 3.4 del RAP):
- La proposta di Variante è rappresentata nella figura 5 del RAP, nell'elaborato "TWF-PRP-TOT-PIA-PLA-02-01-signed" ed è descritta nella relazione di cui all'elaborato "TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed"; al par. 3.4 del RAP l'AdSP illustra che tale proposta:
 - 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;
 - 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);
 - aggiorna, riducendole, le prospettive di espansione delle aree a terra nella zona del Lazzaretto, rispetto a quanto rappresentato nel PRP del 1962;
 - prevede l'adeguamento della profondità di dragaggio nell'area antistante il nuovo accosto delle crociere, passando da -9,0 a -12 m l.m.m.

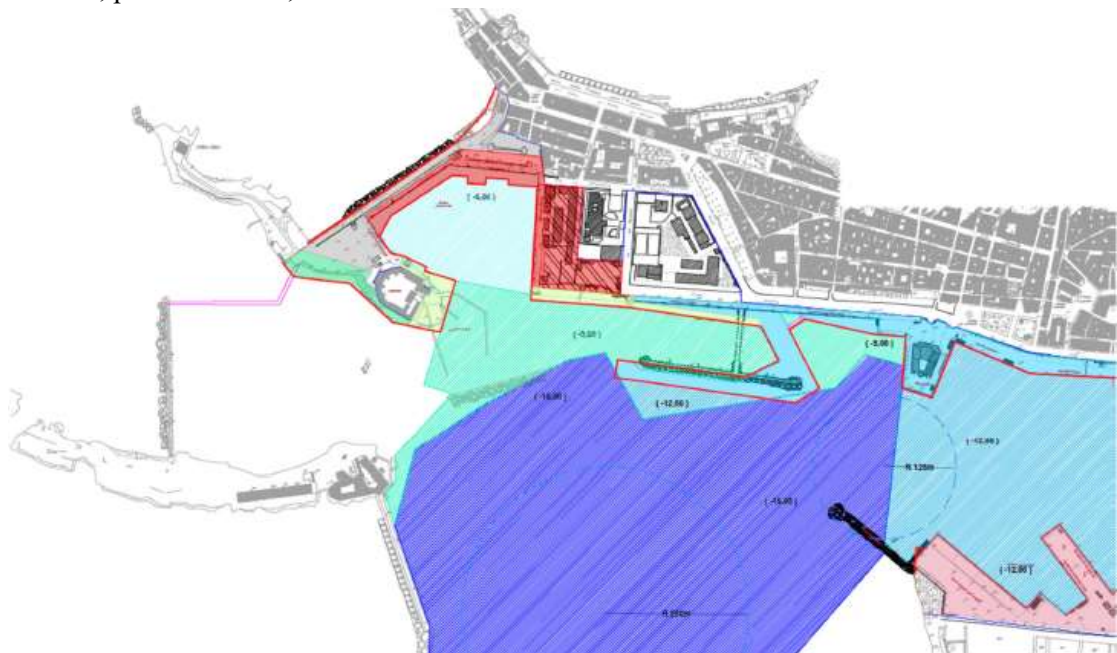




Figura 5 proposta di Variante

- Il Progetto di riqualificazione del *Waterfront* è declinato con riferimento ai seguenti quattro ambiti funzionali:
 - Ambito 1 “**Passeggeri**”): comprende il cosiddetto Molo a “T”, attualmente destinato ad attività legate alla pesca locale e, per una piccola porzione, ad attività didattiche nonché comprende l’area della banchina Regina Elena che si ricongiunge all’attuale Stazione Marittima.
 - Ambito 2 “**Mercato e nautica da diporto**”): ricomprende l’ambito occupato dal mercato, con edifici e spazi connessi, nonché realtà funzionali al rimessaggio e attività a supporto.
 - Ambito 3 “**Darsena pescherecci e piazza urbana**”): ricomprende il percorso che si estende, a partire da piazza ex Scalo d’Alaggio, fino ad arrivare all’area del Lazzaretto, con annesso piazzale.
 - Ambito 4 “**Parco del waterfront**”): l’area riguarda l’isola della Colombaia, situata nella porzione più occidentale del sistema portuale.

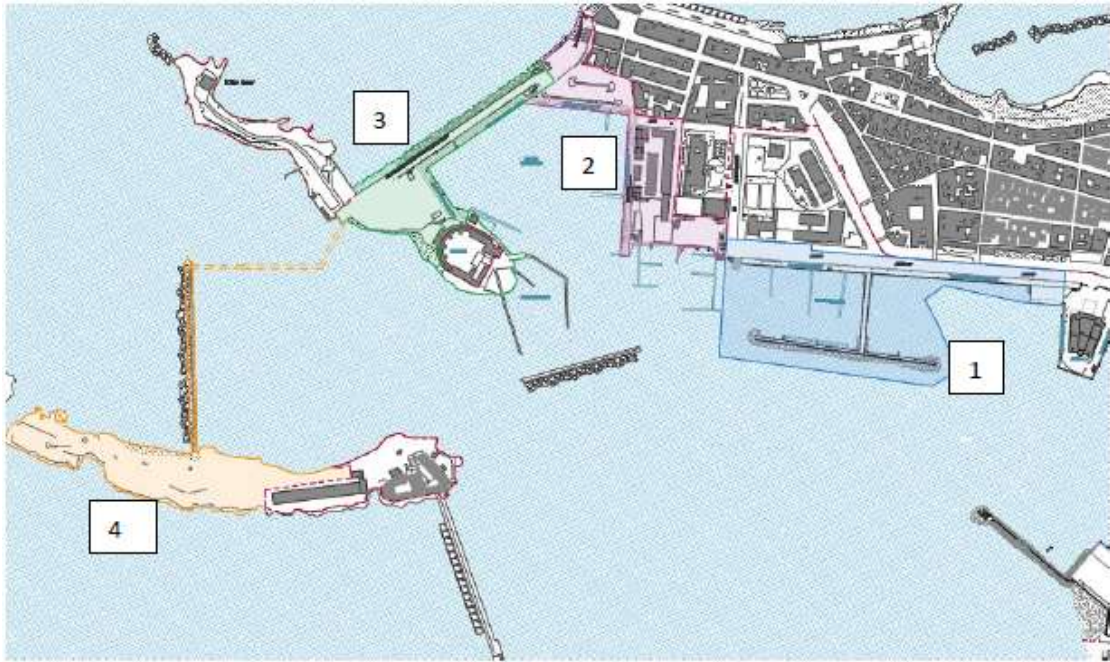


Figura 2 ambiti funzionali ricompresi nell'area di variante

- Nel cap. 7 della Relazione Generale alla Proposta di Variante Localizzata al PRP (WF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00) vengono descritte le opere previste nei quattro ambiti funzionali. Gli interventi del PFTE sono peraltro più puntualmente descritti nella Relazione Illustrativa del **Progetto di Fattibilità Tecnico Economica** (elaborato TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-01-01); se ne rimanda pertanto la trattazione al successivo punto 5 (Progetto di Fattibilità Tecnico Economica).

L'assetto futuro del Porto di Trapani

- Il tema è trattato nel cap. 6 della Relazione Generale della Proposta di Variante localizzata al PRP (WF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00) a partire dalla mancanza all'interno del porto di Trapani, di una struttura specializzata nel traffico dei passeggeri, ed in particolare delle crociere, dotata di infrastrutture in grado di consentire l'ormeggio di navi da crociera e di gestire il traffico connesso secondo moderni standard internazionali, senza confliggere con la città.
- **Requisiti infrastrutturali:** l'area occupata dal Molo a T è stata individuata come la più idonea dove collocare il nuovo terminal Passeggeri. I requisiti del nuovo terminal sono i seguenti:
 - lunghezza del fronte di accosto dimensionato per consentire l'accosto e l'ormeggio di navi di lunghezza fino a 300 m;
 - presenza di un edificio di superficie pari a 1.500 da destinare all'assistenza del passeggero;
 - viabilità di accesso e area parcheggi adeguata allo svolgimento delle operazioni di trasferimento dei passeggeri, prendendo a riferimento la presenza contemporanea nel terminal di n° 25 bus e di n° 20 taxi, oltre a 27 posti auto pertinenziale e n°13 posti auto per la sosta veloce.
- **Traffico marittimo:**
 - L'Europa rivendica la leadership mondiale nel settore delle costruzioni delle navi da crociera. La cantieristica insieme ai produttori di equipaggiamenti e tecnologie navali dovranno essere inseriti nel *Net Zero Industry Act* (Com(2023) 161 final del 16.03.2023 che costituisce la proposta di

regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione di prodotto delle tecnologie a zero emissioni nette; il piano punta ad aumentare la produzione europea di tecnologie *green*, considerate strategiche.

- Il settore delle navi passeggeri è già impegnato sugli obiettivi fissati dal *FuelEU Maritime* con l'intento di arrivare a zero emissioni entro il 2050.
- Il porto di Trapani è interessato dal traffico di collegamento con traghetti e mezzi veloci per le isole Egadi, Pelagie e Pantelleria, da traffico merci varie, alla rinfusa nonché contenitori. È notevolmente sviluppato il settore della cantieristica, della nautica da diporto e della pesca. 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 in tale infrastruttura portuale l'ormeggio di navi crociere con molteplici approdi.
- Nel porto sono state autorizzate a svolgere operazioni portuali tre imprese portuali ed una per espletare servizi portuali di rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali rilasciata in *self-handling* alla Soc. Siremar – Caronte & Tourist. Non è stata rilasciata alcuna autorizzazione ex art.17 L.84/94.
- Oggi l'ormeggio delle navi da crociera avviene presso la banchina Garibaldi, che ha un profilo mistilineo con un fronte di circa 140 mt. La presenza delle navi da crociera presso la banchina Garibaldi interferisce con il rimanente traffico navale.
- In passato il porto di Trapani è stato interessato da traffico passeggeri, non solo merci, provenienti dai paesi del nord Africa, ma oggi si trova inadeguato per la mancanza di un idoneo terminal extra Schenghen. Per raggiungere gli obiettivi di una completa ricezione di traffico passeggeri l'Authority si pone, in aggiunta al resto degli interventi in programmazione, la realizzazione di un *terminal multipurpose*.
- Il nuovo terminal è previsto a mezzo di una banchina di progetto, lunga 317, sita ove oggi insiste la scogliera denominata molo a "T", che sia completa dei servizi per i passeggeri. Il sito risulta di facile accesso alle navi anche da crociera e 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.



ROYAL CARIBBEAN	GRT	LOA (m) (ft)	Draught (m) (ft)	Beam (m) (ft)
Sovereign class	73,192	268,32 m (880 ft)	7,85 m (25,75 ft)	32,20 m (106 ft)
Vision class	78,340	279,00 m (915 ft)	7,90 m (25,92 ft)	32,20 m (106 ft)
Radiance class	90,090	293,20 m (962 ft)	8,50 m (27,89 ft)	32,20 m (106 ft)
Voyager class	137,276	311,12 m (1,020 ft)	9,10 m (29,86 ft)	38,60 m (127 ft)

FIGURA 14 – ESEMPIO DI GRANDI NAVI COMPATIBILI CON LA BANCHINA DEL NUOVO MOLO CROCIERE (ROYAL CARIBBEAN, DA PIANC WG 152, 2015 - LLOYD'S REGISTER MARINE)

- In alternativa possono attraccare all'accosto n. 2 navi di dimensioni inferiori. Per determinare la dimensione massima delle navi all'accosto in questa configurazione si fa riferimento alle linee guida Pianc: l'area di ormeggio richiesta per l'arrivo/partenza in sicurezza della nave richiede una distanza minima del 10% della lunghezza della nave (LOA) sia a prua che a poppa fino a un massimo di 30 m e minimo 15 m (in quest'ultimo caso si consigliano studi di simulazione).

Norme tecniche di attuazione (elaborato TWF-PRP-TOT-GEN-REL-03-00-signed):

- In base all'art. 3, "Articolazione della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale", la Variante Localizzata del PRP si articola in:
 - **Livello strutturale:** "la Variante individua gli scenari evolutivi nonché gli obiettivi di sviluppo da perseguire definendo il ruolo del Porto di Trapani nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e, più in generale, del sistema marittimo regionale, nazionale ed internazionale".
 - **Livello funzionale:** "la Variante Localizzata definisce l'assetto infrastrutturale e le destinazioni d'uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire".
 - **Livello localizzativo:** "l'ambito della Variante si suddivide, facendo riferimento all'articolazione funzionale generale, in sotto-ambiti e relative aree funzionali, avuto riguardo all'assetto previsto, alla definizione dei rapporti con la struttura urbana e con la rete infrastrutturale di riferimento".

- Articolo 6 “Classificazione delle funzioni” stabilisce che “[...] lo schema generale si articola nelle seguenti componenti funzionali caratterizzanti alle quali corrispondono le simbologie di fianco riportate:
 - *funzione Portuale L - Passeggeri P, relativa all’esercizio dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere - LP*
 - *funzione Portuale L - Urbana U, relative alle zone dell’ambito portuale che rivestono un prevalente significato urbano - LU*
 - *funzione S1 Attrezzature per la viabilità e i trasporti - LS1*
 - *funzione S2 Servizi tecnologici portuali - LS2*
 - *funzione S3 Servizi alla nave - LS3”.*

- Inoltre, più dettagliatamente, il successivo Articolo 6 “**Livello localizzativo della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale**”, comma 7, stabilisce che: “*Nell’area territoriale, le componenti funzionali, di cui al presente articolo, sono articolate secondo quanto di seguito indicato, ferme restando la disciplina e le modalità attuative degli strumenti urbanistici vigenti:*
 - *a. Funzione passeggeri* *LP*
 - attracco, attesa e servizio alle navi da crociera *LP1*
 - attracco, attesa e servizio ai traghetti *LP2*
 - *b. Mobilità generale:* *S1*
 - Mobilità stradale *S1M*
 - Viabilità urbana *S1M1*
 - Viabilità portuale *S1M2*
 - Spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di autovetture *S1P1*
 - Varco doganale *S1VD*
 - Varco portuale *S1VP*
 - *c. Servizi portuali:* *LS*
 - Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all’attività portuale (Autorità di Sistema Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...) *LS1*
 - Servizi di sicurezza e controllo *LS2*
 - Servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, raccolta e trattamento acque nere e di sentina e rifiuti solidi delle navi ...) *LS3*
 - *d. Impianti tecnologici* *F6*
 - Ai fini delle indicazioni della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale, rientrano in questa categoria gli impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica e gli impianti di trattamento dei rifiuti portuali. La loro localizzazione in ambito portuale è richiamata nelle singole schede di ambito, fermo restando che eventuali rilocalizzazioni e/o insediamenti di nuovi impianti saranno individuati d’intesa con gli Enti e le Amministrazioni competenti.”

- Dal punto di vista cartografico, le informazioni riportate nelle NTA sono rappresentate nella “PARTE SECONDA: SCHEDE TECNICHE delle stesse NTA (art. 18);

IN MERITO ALLA PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA E NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE, QUESTA COMMISSIONE VALUTA CHE:

- Le Schede Tecniche di cui alla parte seconda delle NTA (art. 18) costituiscono il riferimento cartografico di quanto stabilito nelle NTA; a questo proposito, l'art. 11 **“Interpretazione delle indicazioni di Piano”** afferma che *“In caso di difformità tra le indicazioni contenute nelle schede tecniche e le indicazioni contenute negli elaborati grafici, prevalgono i dati contenuti nelle schede”*; tuttavia, si invita l'AdSP a chiarire quanto segue:
 - chiarire se la carta “PLANIMETRIA DELLA PIANIFICAZIONE DI VARIANTE PROPOSTA” (TWF-PRP-TOT-PIA-PLA-02-01-signed) debba essere considerata quale riferimento per la lettura delle Norme Tecniche di Attuazione o, in alternativa, quale altra cartografia considerare per poter avere una chiara rappresentazione complessiva dei seguenti elementi richiamati nelle Norme Tecniche:
 - le simbologie riportate nell'art. 6 (LP, LU, LS1, LS2, LS3) (che non sono riportate nemmeno nelle cartografie delle Schede Tecniche di cui all'art. 18);
 - gli schemi grafici citati nell'art. Articolo 6. Livello localizzativo della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale, comma 4;
 - le “funzioni” presenti, caratterizzanti, ammesse, citate nel medesimo articolo, comma 5;
 - al CAPO 4 (EFFICACIA GIURIDICA DELLA VARIANTE LOCALIZZATA) delle NTA, art. Articolo 7 “Generalità”, comma 3 si legge che: *“Nelle allegate schede tecniche e nella tavola “Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso” sono illustrate le indicazioni di Piano relative ai sottoambiti, soggetti come detto alla disciplina ed alle modalità attuative degli strumenti urbanistici vigenti”*; la citata “Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso” non risulta disponibile tra i documenti in consultazione;
 - nelle NTA, art. 11, comma 2, viene fatto riferimento alla *“progettazione attuativa degli interventi negli **ambiti ad esclusiva operatività portuale**”*; si invita l'AdSP a chiarire cartograficamente quali siano tali ambiti e se siano rappresentati nelle tavole individuate con il codice “RS”.
 - In relazione a quanto rappresentato nella tavola “Planimetria delle aree demaniali e della cinta doganale - Stato attuale” (RS_01_EPS_26_A_0_signed) in cui sono riportate le **“aree demaniali di cui il Comune chiede la sdemanializzazione”**, si chiede alla AdSP di chiarire le ragioni della richiesta riportando, ove possibile, gli esiti della stessa e rappresentando l'informazione circa le aree sdemanializzate/da sdemanializzare nella cartografia che rappresenta la proposta di Variante Localizzata.
 - Nell'Articolo 15 *“Viabilità stradale e ferroviaria”* si afferma che *“La Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale descrive l'assetto **infrastrutturale stradale interno al porto**. Esso ha valore indicativo; la definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rimandata ad una fase successiva di approfondimento progettuale, fermo restando quanto riportato nel seguito [...]”*; chiarire quale elaborato cartografico rappresenti tale assetto infrastrutturale interno al porto; inoltre, sarebbe opportuno che già nella presente fase, tale assetto fosse chiaramente individuato quanto meno dal punto di vista della definizione dei tracciati che possono incidere variamente sul contesto circostante in termini di traffico e quindi di effetti sull'ambiente;
- Nell'art. 18 delle NTA (Parte Seconda, Schede Tecniche), sono riportate le indicazioni della Variante

Localizzata relative a ciascuna Area di cui all'art. 6, tra cui gli obiettivi; si osserva che molti degli obiettivi correlati agli interventi previsti (Area Terminal Passeggeri, Nautica da Diporto, Funzione commerciale porto peschereccio, Area urbana – spazi e servizi collettivi per il parcheggio e il verde pubblico, parco del *waterfront*) si connotano come obiettivi ambientali: **garantire alle navi attraccate l'alimentazione elettrica necessaria per mantenere i motori spenti, Realizzazione di impianti di approvvigionamento acqua, Realizzazione di impianti di produzione di energia con l'impiego di fonti rinnovabili (solare, fotovoltaico) finalizzata al raggiungimento dell'autonomia energetica, Realizzazione di impianti di recupero dell'acqua piovana;**

atteso che il processo avviato è quello di VAS e VIA integrata, sotto il profilo delle tematiche proprie della VAS, come già ricordato nel presente parere, occorre individuare un **sistema di obiettivi di sostenibilità ambientale** assunti dalla variante di PRP che diventino criterio guida per la valutazione e per il monitoraggio della Variante stessa; nell'ambito di tali criteri di sostenibilità, che devono essere ricavati dal quadro di riferimento per la sostenibilità riportato nel SAI, possono essere ricondotti anche gli obiettivi ambientali specificamente individuati nell'art. 18 delle NTA;

oltre a ciò, considerato che la procedura avviata interessa anche gli aspetti progettuali e i relativi effetti ambientali, è necessario che lo SAI quantifichi dimensionalmente gli aspetti ambientali interessati dagli obiettivi, a partire dai fabbisogni energetici per l'alimentazione delle navi e imbarcazioni attraccate, preliminare dimensionamento dell'energia da solare e fotovoltaico da produrre con indicazione dei siti di produzione, quantificazione dei fabbisogni idrici ecc.

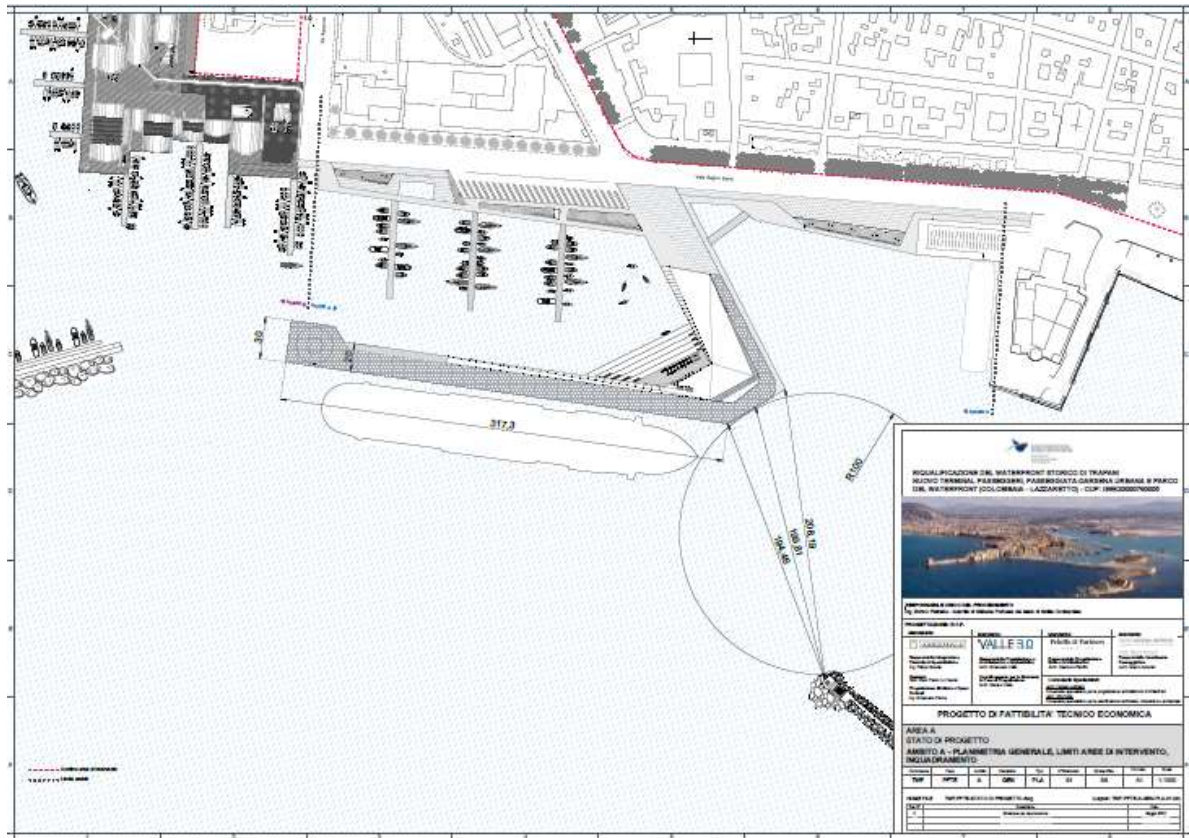
- Porre attenzione alla numerazione dell'articolato: all'art. 6 (Classificazione delle funzioni), segue l'art. 6 (Livello localizzativo della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale).

5. PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA (PFTE)

- Le opere in progetto sono descritte nella Relazione illustrativa del PFTE (TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-01-01-signed) e nei relativi elaborati cartografici; sono inoltre riprese nella Relazione Tecnica del PFTE (TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-02-01-signed), nel RAP, nello SPA, nonché nella Relazione Generale della Proposta di Variante Localizzata al PRP (TWF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00-signed). In particolare, nel seguito si fa riferimento a quanto riportato nei paragrafi da 3.4 a 3.7 della Relazione Illustrativa del PFTE (TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-01-01-signed), nel cap. 7 della Relazione Generale alla Proposta di Variante Localizzata al PRP (WF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00) e nel par. 3.4.1 del RAP).
- Per i quattro ambiti in cui è suddiviso il comparto è previsto quanto segue:

Ambito A:

- **AMBITO A:** interventi sul lato mare di Viale Regina Elena con il nuovo disegno della banchina e inserimento nel nuovo molo ad "L" che ospita il nuovo Terminal crociere e spazi ad uso urbano, generando uno specchio d'acqua da destinare a nautica da diporto. L'area è principalmente utilizzata dai turisti e dai cittadini.



- PFTE - STATO DI PROGETTO, AMBITO A - PLANIMETRIA GENERALE, LIMITI AREE DI INTERVENTO (elaborato TWF-PFTE-A-GEN-PLA-01-00)

Area Terminal Passeggeri:

- Il Terminal Passeggeri è previsto nello specchio acqueo prospiciente la banchina Settentrionale lungo viale Regina Elena in corrispondenza dell'attuale scogliera a T che la protegge. L'area a terra di pertinenza del *terminal* viene recuperata interamente a mare mediante la realizzazione di un molo a "L" a due lati di dimensioni in pianta 317x20 m² e 150x40 m² circa e mediante l'avanzamento del fronte banchina parallelo a viale Regina Elena – **mediamente di 20 m**. Il terminal è accessibile attraverso un molo realizzato come prolungamento della direttrice di via Duca d'Aosta. E' prevista, inoltre, la costruzione di una **stazione marittima multifunzionale** dove collocare tutti i servizi di assistenza del passeggero ed in generale di tutti quelli connessi allo svolgimento del traffico passeggeri.
- La proposta progettuale è frutto dell'evoluzione che, a partire da 10 soluzioni alternative studiate nel Progetto 2020 di variante localizzata al PRP di AdSP, ha portato ad una undicesima ipotesi che è risultata essere l'idea vincitrice del Concorso Internazionale di Idee indetto dalla AdSP nel 2021 e che è stata alla base della progettazione di fattibilità tecnico economica con cui AdSP ha **traslato la linea di accosto verso mare di 20 m**, in modo da ampliare ulteriormente il bacino racchiuso a tergo destinato alla nautica da diporto e possibilmente ridurre i volumi di dragaggio necessari fronte banchina, mentre la lunghezza dell'accosto è stata ridotta di 13 m in considerazione delle navi previste e delle larghezze operative di manovra in porto. Il Layout n.12 rappresenta la scelta posta a base della proposta di variante localizzata al PRP.
- L'intenzione alla base del progetto del Terminal e del suo posizionamento è quella di creare un luogo che permetta di ampliare le funzionalità proprie del Terminal, ripensando il porto come

una estensione degli spazi urbani e creando la possibilità di usi alternativi dell'edificio stesso. La copertura è utilizzabile come terrazza, è attraversabile e tramite rampe e scale permette di raggiungere spazi pubblici esterni. Il Terminal con il suo posizionamento diventa anche il confine dell'area sterile permettendo così di limitare eventuali cancellate o barriere.

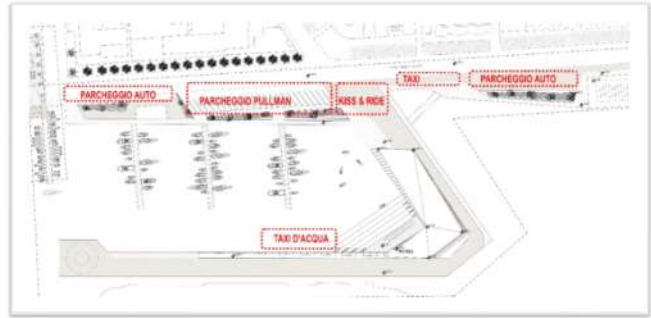
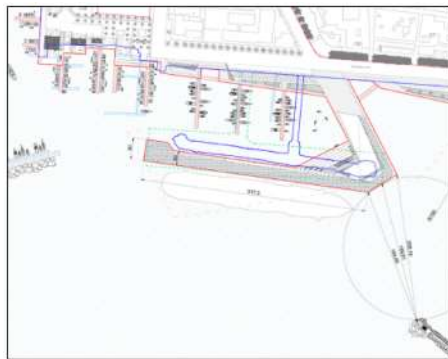


FIGURA 19 - LAYOUT N. 12, SOLUZIONE DI PROGETTO (PFTE 2022 REDATTO DAL RTP TECHNITAL, VALLE 3.0, PELUFFO&PARTNERS, ARCH. ANTONINI)



- Le aree di sosta sono distribuite all'esterno del molo. Si differenziano fra aree di parcheggio dei pullman turistici e aree di parcheggio per le autovetture private e di servizio. Altre aree di sosta

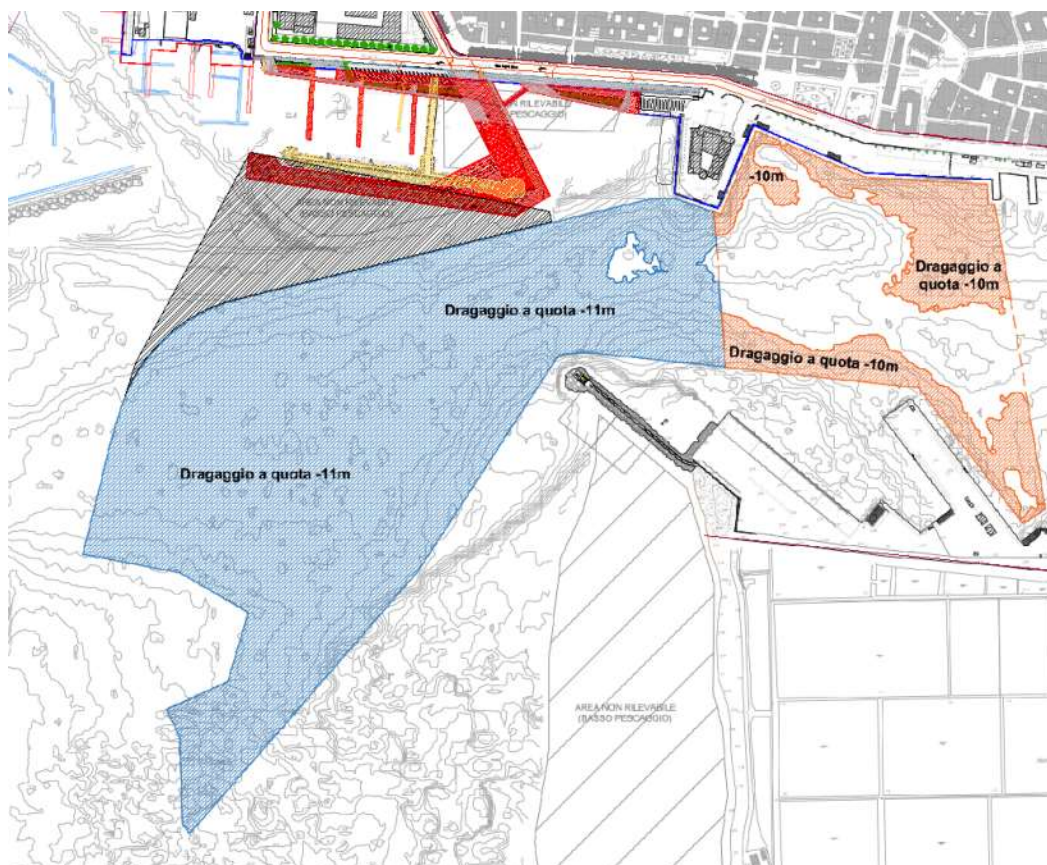
sono previste all'interno della zona sterile e sono limitate ai mezzi che svolgono servizi di approvvigionamento, di logistica o di manutenzione.

Nuovo molo crociere:

- Il nuovo molo crociere è previsto davanti al Viale Regina Elena, dove oggi insiste la scogliera denominata molo a "T" che sarà completamente rimossa. Tale ubicazione, trovandosi di fronte all'imboccatura portuale, è più accessibile rispetto alla Banchina Garibaldi nella quale attualmente attraccano le navi da crociera;
- il molo crociere è costituito da due bracci, posti a "L". Il primo braccio si protende dalla riva verso il mare, lungo la direttrice di viale Duca D'Aosta, per circa 150 m. Dalla testata di questo molo, si sviluppa verso ponente il secondo braccio, parallelo alla riva della lunghezza di 317 m. Quest'ultimo costituisce la nuova banchina di accosto per le navi da crociera. I due bracci delimitano uno specchio d'acqua da destinarsi a darsena da diporto con nuovi pontili galleggianti;
- 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;
- 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;
- 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 progetto presentato nella fase corrente si fonda su alcune ipotesi preliminari che dovranno essere verificate attraverso dati geognostici puntuali che risulteranno dall'esecuzione delle indagini basate sulle specifiche allegate al progetto; sulla base delle indicazioni fornite dalla AdSP ai progettisti circa la natura calcarenitica del fondale, le tipologie strutturali scelte sono:
 - per il primo tratto di molo, dalla calata di via Regina Elena, si realizza un riempimento entro due nuove banchine a massi artificiali sovrapposti.
 - Per il secondo tratto, destinato all'accosto della nave, si prevede una struttura a giorno, quindi permeabile e non riflettente, costituita da una piattaforma in cemento armato sostenuta da una maglia di pali di grande diametro.

Dragaggi funzionali al nuovo accosto crociere:

- Il progetto prevede la realizzazione dell'escavo dei fondali fino alla quota - 11,00 m s.l.m.m. nei pressi del nuovo molo crociere, raccordandoli con la prevista profondità di dragaggio del bacino portuale di cui al progetto AdSP CUP I94D19000000005 di imminente realizzazione. L'area da dragare è di circa 42.000 mq, a ridosso del nuovo accosto e raccordato al dragaggio di prossima realizzazione (area con campitura di colore nero). Il Volume complessivo è stato stimato preliminarmente in 260.000 mc ma per il calcolo corretto dragaggio è necessario acquisire le seguenti informazioni non ancora disponibili:
 - 1) Il rilievo batimetrico delle aree non ancora rilevate, ovvero quelle a basso pescaggio;
 - 2) Il rilievo di seconda pianta post dragaggio dell'avamposto (area blu);
 - 3) La geometria definitiva delle strutture del molo, che in questa prima fase è stata ipotizzata come struttura a giorno e scogliera di protezione ma potrà essere confermata solo a valle delle indagini geognostiche da realizzare sul sedime di progetto.



Opere a verde:

- Il progetto paesaggistico dell'ambito A si sviluppa in senso lineare, parallelamente alla linea d'acqua, a formare una fascia vegetata. Ciò consiste nell'affiancare al nuovo percorso ciclo-pedonale lungo la banchina una serie di spazi verdi rialzati, ad altezze variabili. L'obiettivo è quello di schermare parzialmente dalla banchina il parcheggio auto o pullman, senza interrompere il legame visivo tra il Viale Regina Elena, con la sua passeggiata ombreggiata dai Ficus, ed il porto stesso. A tal proposito gli alberi di piccole/medie dimensioni previsti nelle vasche hanno sesti d'impianto molto diradati per non creare un fronte continuo. La scelta delle specie arboree segue un gradiente di maggiore "naturalità" allontanandosi dalla Stazione marittima verso il Mercato del pesce (*Schinus terebinthifolius*, *Acacia longifolia*, *Tamarix gallica*). Lo stesso principio è applicato alle specie arbustive e alle erbacee perenni che caratterizzano la vegetazione al piede degli alberi presenti nelle vasche. Le vasche stesse assumono in alcuni tratti la conformazione di gradonate rivolte verso il mare.

Ambito B

- **AMBITO B:** intervento di riqualificazione urbana per sostituzione di elementi esistenti, costituito dal ridisegno della banchina lato Sud e dalla ricostruzione dell'area del mercato con destinazione a servizi urbani, commerciale e produttivo, costituendo il nuovo polo per ospitare anche le attività culturali. L'ambito è completato dalla riqualificazione della piazza ex scalo di alaggio e della piazzetta del Tramonto. L'area è utilizzata principalmente da cittadini per attività commerciali e produttive e per il turismo da diporto e per le attività legate alla pesca.

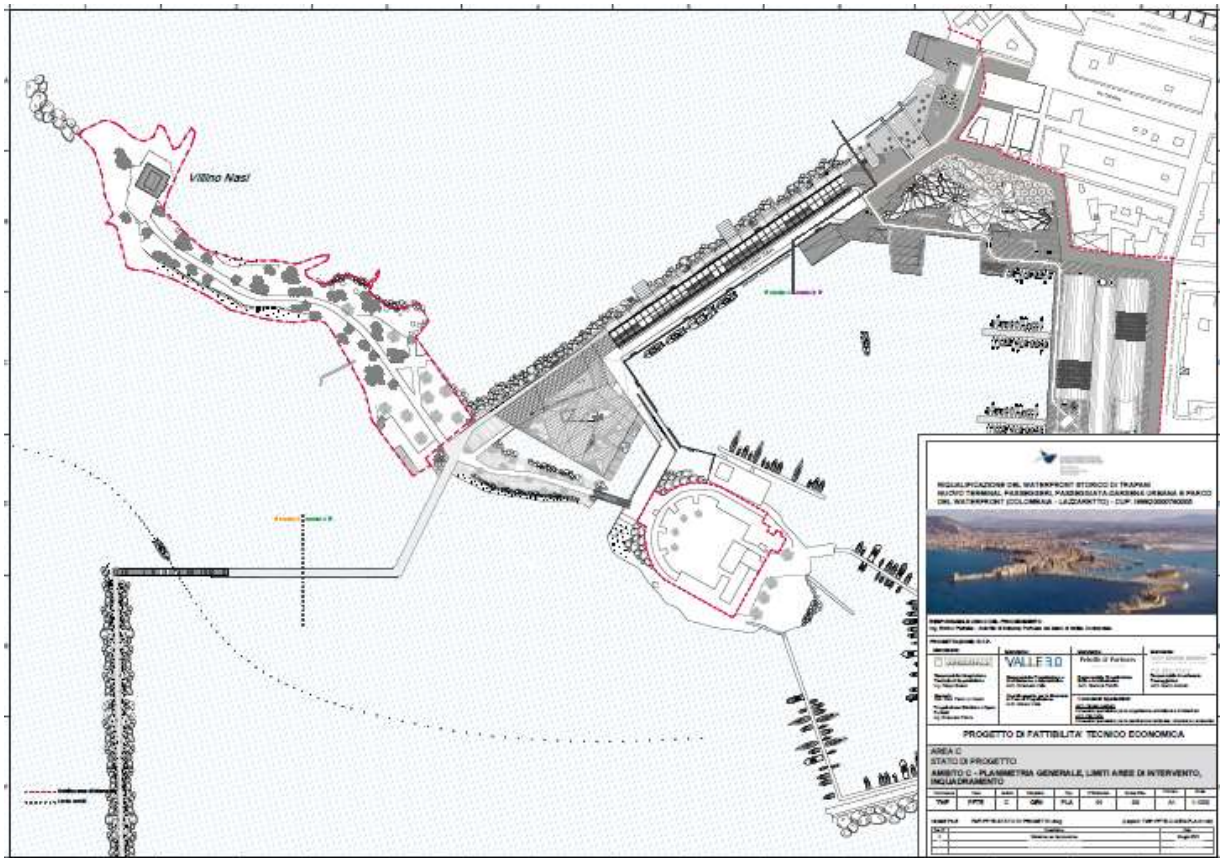
Piazza Scalo d'Alaggio e Piazzetta del Tramonto: la funzione legata alla pesca della Piazza Alaggio è un elemento di ricchezza e specificità; per questo il progetto è immaginato per rendere non solamente compatibili, ma più specificamente integrate le attività di lavoro e quelle di uso pubblico attraverso un ridisegno della linea di costa e di alaggio, per definire meglio gli spazi delle varie attività e rendere il rapporto con il mare più funzionale e diretto. Il percorso per la pista ciclabile, in CLS lisciato, collega i due spazi pubblici, da Viale Regina Elena verso la zona del Lazzaretto.

Opere a verde:

- L'ambito B si articola in due sotto-ambiti urbani facenti entrambi parte della passeggiata del *waterfront*, ma con caratteri distinti. Il primo si innesta sul tratto finale del Viale Regina Elena, attualmente caratterizzato dalla presenza di filare discontinuo di *Washingtonia* robusta, le cui lacune il progetto prevede vengano colmate. Dove il Viale confluisce in Via Ranuncoli alcuni esemplari maturi esistenti di *Phoenix dactylifera* hanno determinato la scelta arborea che caratterizza il progetto paesaggistico degli spazi aperti del nuovo mercato del pesce.
- Conclude l'ambito B la piazza di Scalo di Alaggio posta all'estremo opposto del mercato del pesce. La scelta progettuale per la specie arborea che caratterizza la piazza, *l'Erythrina caffra*, si ricollega anche qui ad un importante precedente della città. Il triplice filare storico di eritrine di Via Duca degli Abruzzi. L'eritrina, detta albero del corallo, oltre ad essere un albero dalla scenografica fioritura rossa, rappresenta anche un tributo ad un'arte ed un commercio storico per Trapani.

Ambito C

- **AMBITO C:** interventi di sistemazione urbana a volume quasi 0, costituito principalmente da percorsi pedonali, ciclabili e carrabili e interventi di ridisegno della linea d'acqua. L'area è destinata ad ospitare il fabbisogno di parcheggi, ad ospitare la passeggiata ciclo pedonale che partendo dalla città arriva all'isola della Colombaia e mantiene la viabilità carrabile per raggiungere il Lazzaretto. L'area è utilizzata per scopi di svago di cittadini e turisti, individuando nuove funzioni aperte alla città e spazi a servizio delle attività legate alla pesca.



PFTE - STATO DI PROGETTO, AMBITO C - PLANIMETRIA GENERALE, LIMITI AREE DI INTERVENTO, INQUADRAMENTO

La nuova passeggiata di via Catulo Lutazio: lungo Via Catulo Lutazio, caratterizzata da un dislivello tra la parte più alta e quella più bassa della strada, si prevede la realizzazione di una **struttura leggera in grado di integrare il parcheggio ombreggiato alla passeggiata pedonale**, elevata sia rispetto al parcheggio che ai frangiflutti, sopra i quali si colloca; con l'intervento si intende rendere fruibile un tratto di mare ad oggi inutilizzabile. Il parcheggio è una richiesta essenziale per coprire l'attuale necessità dovuta alla presenza della marina e del Lazzaretto.

La piazza del Lazzaretto

- Per l'area prospiciente il Lazzaretto, il progetto esprime **“la volontà di mantenere libera e sociale la piazza esistente con la richiesta di organizzarla per poter ospitare eventi e trasformarla nel punto di arrivo ma anche di partenza di un percorso che guarda a 360° verso il villino Nasi, la Colombaia, il Lazzaretto e la darsena trasformata e arricchita di funzioni e servizi da questo stesso “progetto” di riqualificazione”**. La piazza viene rialzata di circa 3.5 metri, per ospitare al suo interno un parcheggio ombreggiato e protetto. La copertura del parcheggio diventa la piazza stessa che si raccorda alla quota di quella attuale.

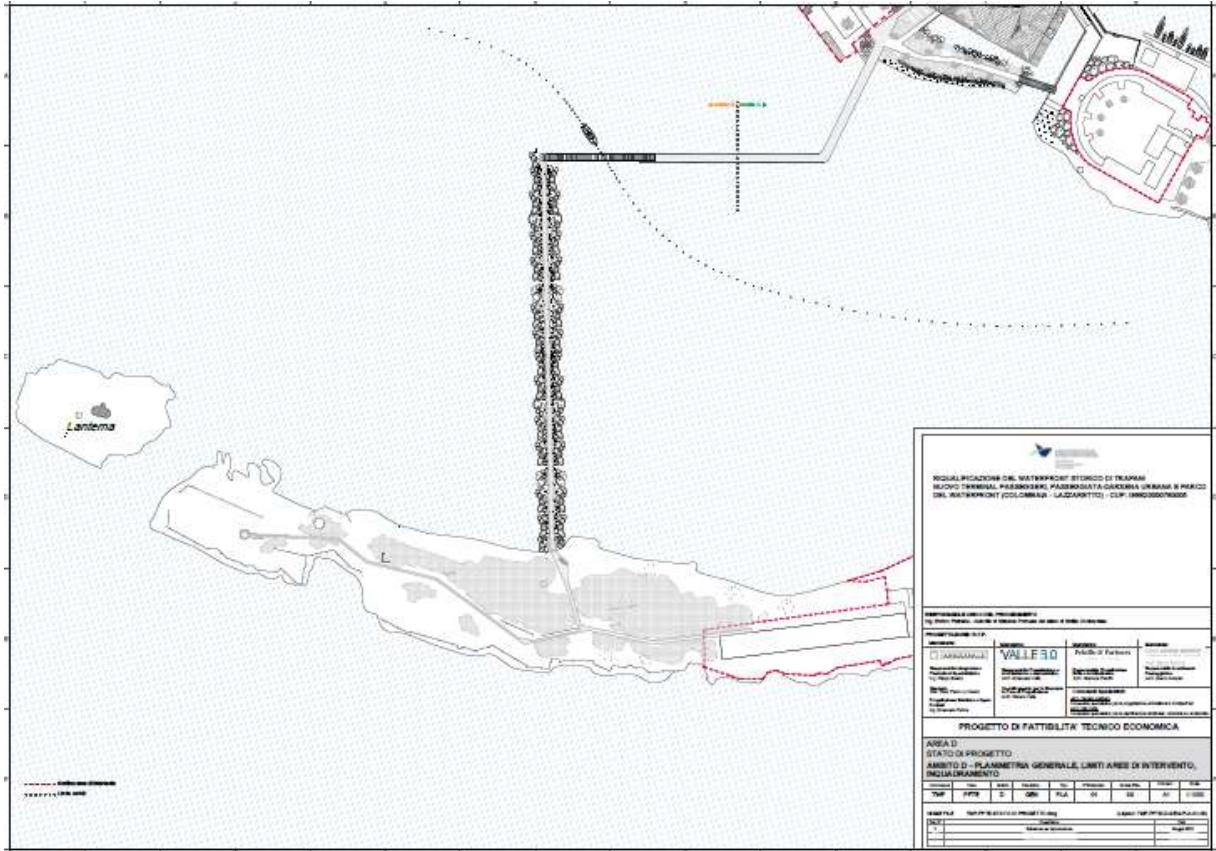
Opere a verde

- Il progetto prevede **“il distacco” del Lazzaretto dalla terraferma**, ritrovando l'assetto di Isola di S. Antonio. Una serie di azioni di scavo permetterà alle acque di ridisegnare i confini tra terra e mare, ripristinando quelle condizioni così fortemente compromesse dai colmamenti, susseguendosi a partire dalla fine del XIX sec. La scelta vegetazionale prevede specie appartenenti alle cenosi costiere, che lungo il

riaperto “canale” saranno piantate in terra e fiancheggeranno il percorso ciclo-pedonale di avvicinamento al Lazzaretto. Il progetto prevede che le stesse specie poi saranno messe a dimora nei vasconi integrati alla copertura, applicando la tecnologia del tetto verde intensivo.

Ambito D

- **AMBITO D:** interventi di rifioritura del pennello esistente e inserimento del ponte e pontili che collegano l’isola della Colombaia alla terra ferma. Sull’isola sono previsti interventi minimi per renderla visitabile da cittadini e turisti.



PFTE - STATO DI PROGETTO, AMBITO D - PLANIMETRIA GENERALE, LIMITI AREE DI INTERVENTO, INQUADRAMENTO (elaborato TWF-PFTE-D-GEN-PLA-01-00)

Percorso ciclopedonale: il tracciato del percorso ciclopedonale che attraverso un pontile galleggiante raggiunge il pennello e quindi l'isola della Colombaia rappresenta la naturale prosecuzione della passeggiata Catulo Lutazio e si snoda lungo i tratti dove il fondale e il comportamento alle correnti è più favorevole. Il pontile è collegato al pennello con un ultimo tratto sopraelevato, un ponticello, in modo da continuare a consentire ai natanti di piccole dimensioni (barche dei pescatori) di accedere al porto da ponente come avviene tutt'oggi. Il pennello nord dell'isola della Colombaia è un'opera di difesa trasversale, emergente su bassi fondali, che estendendosi per 280 ml dalla spiaggia settentrionale dell'isola della Colombaia protegge il Porto trapanese dalle mareggiate di maestrale.

Tra le opere comprese nell'intervento di riqualificazione del Waterfront è compresa la rifioritura del pennello, mediante rimozione, riposizionamento e integrazione dei massi che lo costituiscono. Il pennello ricostituito ospiterà un camminamento della larghezza di 2.50 m come pista ciclopedonale.

Opere a verde

- Gli interventi di sistemazione paesaggistica che riguardano l'Isola della Colombaia sono volutamente minimi, per non interferire con il delicato habitat presente sull'Isola.
- L'isola, che fa parte della ZSC ITA010007 "Saline di Trapani", ospita una flora specializzata, originata da condizioni di stress ambientali molto elevate causate dalla progressiva salinità dei substrati e dall'elevata ventosità. In una ristretta fascia si succedono diverse comunità vegetali, differenziate sia dal punto di vista floristico sia da quello funzionale. È di notevole interesse la presenza censita di una comunità di *Calendula maritima*.
- 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. Una passerella sollevata e realizzata in legno con trattamento ecologico al silicio, consentirà la fruizione culturale dell'isola, il completamento della passeggiata del Waterfront e funzioni didattiche.
- Per consentire la continuità della passeggiata ciclopedonale e la fruizione pubblica dell'isola della Colombaia il progetto propone un collegamento leggero e sottile, che verrà realizzato mantenendo la possibilità di attraversare via mare il tratto tra la lingua di terra del villino Nasi e la Colombaia a piccoli natanti. Sarà quindi possibile continuare ad utilizzare il canale esistente, passando sotto il tratto di ponte che collega i due bracci che arrivano uno dalla passeggiata sulla terra ferma e l'altro realizzato sul "pennello" esistente dell'isola della Colombaia.

Scelta tra le diverse alternative possibili (par. 3.5 del RAP, cap. 2 della Relazione Illustrativa del PFTE):

Posizione del nuovo molo crociere (Ambito 1)

- Per l'Ambito 1, l'AdSP ha sviluppato nel 2020 uno studio di alternative per l'individuazione del *layout* funzionale più corretto per il nuovo molo crociere, sia dal punto di vista dei venti che della navigazione, che dell'impatto sui volumi di dragaggio e sulla viabilità esistente. Tale studio aveva analizzato 10 soluzioni alternative, delle quali in particolare le ultime due risultavano preferibili sotto la maggior parte dei criteri di confronto considerati. I 10 *layout* studiati nel progetto 2020 di variante localizzata al PRP di AdSP sono rappresentati nella Figura 6 del RAP e nella figura 2 della Relazione Illustrativa del PFTE.

I criteri di confronto hanno incluso: ideale orientamento della banchina di accosto nei confronti dei venti predominanti e dell'azione di moto ondoso; effetti sulla riflessione delle onde e sull'agitazione interna; quantità di dragaggio necessario per consentire le manovre e l'accosto; inserimento urbano e aspetti funzionali. In tutte le 10 alternative studiate la viabilità di servizio al terminal, comprendente i parcheggi per le auto e i pullman, era ricavata sulla superficie del molo e non si interveniva in modo innovativo sul punto cruciale dell'innesto con la viabilità esistente su viale Regina Elena.

Nel 2021 l'AdSP ha promosso un Concorso di Idee per la riqualificazione del *Waterfront* storico. Il *layout* di concorso prevedeva ancora una banchina di accosto lunga 330 m, realizzata sul sedime dell'attuale molo a T. L'idea vincitrice ha rappresentato un'undicesima alternativa che, pur riproponendo sostanzialmente sia l'ubicazione che l'orientamento già considerati nello studio precedente, libera completamente la superficie del molo dai parcheggi, ricavando gli spazi necessari lungo la calata, mediante l'avanzamento verso mare delle banchine di viale Regina Elena. La soluzione proposta risolve inoltre la problematica dell'innesto del molo con la viabilità esistente modificando i sensi di marcia e terra introducendo il senso unico per i pullman in arrivo al terminal. Viene inoltre eliminata la rotonda in radice del molo.

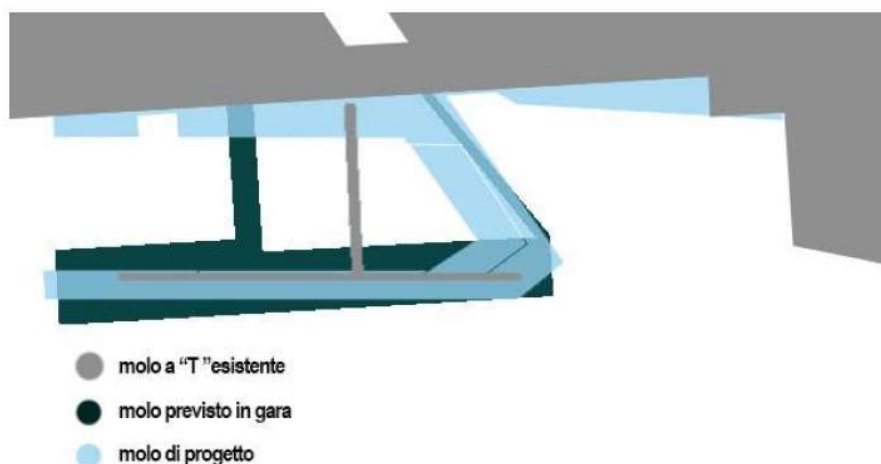


Figura 7 – idea di concorso – o Layout n.11

Infine la banchina di accosto è stata traslata verso mare di 20 m, ampliando il bacino racchiuso a tergo destinato alla nautica da diporto e riducendo i volumi di dragaggio necessari nell'area antistante l'accosto, mentre la lunghezza della banchina è stata ridotta di 13 m in considerazione del traffico marittimo previsto e delle larghezze operative di manovra in porto.

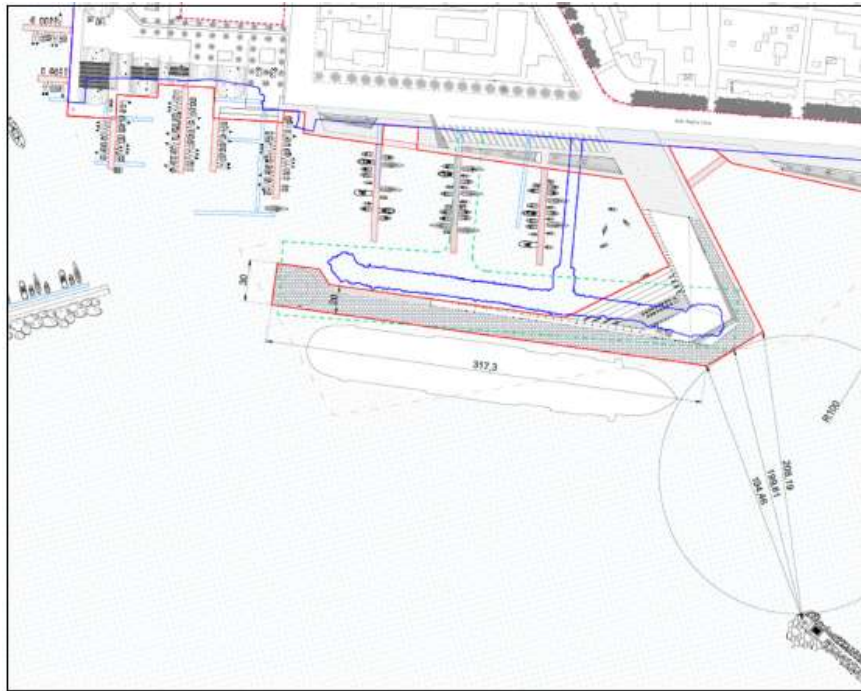


Figura 8 – Layout n.12, Soluzione di progetto

Tipologie strutturali del nuovo molo (Ambito 1)

- Il contesto geologico-geotecnico e meteomarinico del sito consente differenti tipologie costruttive per la realizzazione dei nuovi banchinamenti. Per quanto riguarda le caratteristiche meteomarine del luogo ove sorgerà il nuovo molo, si tratta di un'area portuale riparata non soggetta a condizioni d'onda o mareali particolari.
- Per individuare la tipologia strutturale più vantaggiosa si è tenuta in considerazione la profondità del fondale per l'accosto delle navi da crociera, la stratigrafia di fondazione, la necessità di dragaggi, i sovraccarichi previsti, la fessistica costruttiva.
- Le alternative strutturali considerate sono:
 - STRUTTURA A CASSONI;
 - BANCHINA A GIORNO;
 - BANCHINA A GIORNO CON BERMA;
 - BANCHINA A MASSI SOVRAPPOSTI;
 - PALANCOLATO IN ACCIAIO.
- Le alternative sono state messe a confronto mediante un'analisi multi-criterio e un parametro di valutazione che assume i valori 0 (valutazione neutra o negativa), 1 (valutazione positiva), 2 (valutazione ottimale), e viene attribuito sulla base delle conoscenze attuali. Le variabili analizzate sono:
 - A) Possibilità di ridurre il volume di dragaggio necessario;
 - B) Capacità della struttura di permettere di stoccare materiale di dragaggio, anche potenzialmente contaminato;
 - C) Comportamento antiriflettente nei confronti dell'onda incidente;

- D) Capacità di proteggere la darsena diportisti dalle onde e le correnti;
- E) Compatibilità con le caratteristiche geotecniche in sito (* nelle ipotesi preliminari, da confermare a valle della campagna geognostica).

	A	B	C	D	E*	TOTALE
STRUTTURA A CASSONI	0	2	0	2	1	5
BANCHINA A GIORNO	1	0	2	0	1	4
BANCHINA A GIORNO CON BERMA	1	0	2	2	2	7
BANCHINA A MASSI SOVRAPPOSTI	0	1	0	2	2	5
PALANCOLATO IN ACCIAIO	2	2	0	2	1	7

- La scelta progettuale in questa fase è ricaduta sulla **struttura a giorno con berma frangiflutto**, che sotto la maggior parte degli aspetti considerati è risultata vincente, in particolare per il comportamento antiriflettente verso il porto e di protezione verso la darsena da diporto da realizzare a tergo della banchina crociere.
- Relativamente all'altra possibile soluzione vantaggiosa, che risulta essere quella del **palancolato**, nel RAP si evidenzia che **i vantaggi sono dovuti al fatto che non necessita di dragaggi preliminari, riducendo quindi tempi e costi**. Inoltre, il palancolato **permette di realizzare nuove conterminazioni da riempire con i sedimenti provenienti dai dragaggi** del porto trasformando questi ultimi da problema gestionale a materia prima da costruzione. Tuttavia i palancolati tendono a realizzare una parete riflettente per il moto ondoso. Inoltre, **in attesa dei sondaggi geognostici profondi da realizzare sul sedime di progetto non è possibile verificare la fattibilità dell'infissione delle palancole**, che dipende dalla durezza del materiale da attraversare e dalla probabilità di incontrare trovanti rocciosi in profondità.
- Per tutte le altre strutture da realizzare per l'avanzamento della linea d'acqua lungo viale Regina Elena e per la costruzione del primo tratto di molo, la scelta si è orientata verso la tipologia di **banchina a massi artificiali sovrapposti** in ragione dei bassi fondali su cui insistono, **della capacità di contenere materiale dragato come materiale di riempimento** e della possibilità di integrare la struttura con una cella antiriflettente in grado di smorzare l'agitazione ondosa all'interno del bacino.

Studio delle alternative per l'edificio del Terminal (Ambito 1)

- Sono sinteticamente illustrate le quattro possibili categorie di terminal crocieristici in base all'uso, alla longevità, all'adattabilità e al rapporto con il contesto di sviluppo adiacente: Terminal temporanei, Edifici Flessibili, Terminal Costruiti Ad Hoc, Terminal Ad Uso Misto. Per il progetto del nuovo Terminal Crociere del Porto di Trapani, l'AdSP ha scelto la tipologia di Terminal Ad Uso Misto, in ragione del tipo di utenza prevista e dell'obiettivo di realizzare un'opera aperta alla cittadinanza come punto panoramico e di incontro per la collettività.

Ambito 2

- L'Ambito 2 è un coacervo di attività e di funzioni. Il progetto parte dalla lettura di tale complessità per operare una sintesi funzionale e percettiva e per rispondere anche alle aspettative della comunità locale relative ad un mercato al minuto del pesce, a spazi e locali per le attività marinare da condividere con i nuovi utilizzi per il diportismo e per il tempo libero.

- Inoltre, relativamente alla scelta tra la conservazione degli edifici esistenti o la loro demolizione e ricostruzione, la riflessione progettuale e con l'AdSP ha optato infine per quest'ultima.

Ambito 3

- In questo Ambito si cerca di mettere ordine ad una molteplicità di usi, di consuetudini e di funzioni che attualmente non sono regolamentati e che alimentano una complessiva condizione di marginalità e di precarietà. Il progetto per l'Ambito 3 prende atto del carattere di frammentarietà nelle forme e negli usi e dei segni di una programmazione urbana nelle opere di antropizzazione attuate dagli anni 10 agli anni 60 del secolo scorso tanto estensiva quanto sovente improduttiva: agli amplissimi spazi di interramenti effettuati non hanno infatti corrisposto esigenze funzionali e utilizzi pertinenti, e tiene conto inoltre della modesta ma interessante capacità attrattiva di quel contesto. Il nuovo progetto per l'Ambito 3 è il risultato di una *mixité* di azioni, funzioni e aspettative per la città storica, per le attività produttive, per il paesaggio circostante, per i nuovi usi e per il tempo libero sia dei residenti che degli abitanti non stanziali.
- Tra le alternative analizzate, l'uso della piazza a parcheggio pubblico poteva essere mantenuto o eliminato, prediligendo la funzione di piazza urbana pedonale, in considerazione della previsione di nuovi posti auto lungo la via Catulo Lutazio e nel piazzale del Lazzaretto.
- Per il lungomare Lutazio Catulo la proposta di parcheggiare automobili al di sotto di elementi lignei e metallici con funzioni ombreggianti, e dunque di rendere i mezzi meno presenti nello scenario urbano, è flessibile: qualora si trovassero migliori soluzioni per il traffico, quegli stessi spazi potrebbero essere posti a servizio di piccole attività da concedere a privati per l'esercizio di iniziative connesse con le attività del porto pescherecci.
- Per quanto riguarda l'area denominata "piazzetta del Tramonto", a pag. 16 della Relazione Illustrativa del PFTE vengono presentate le ragioni alla base della scelta progettuale di modificare la linea di costa prolungando, verso il mare, il percorso della Via Carolina con un pontile che partendo dalla terraferma diventa spazio per passeggiate pedonali e per la balneazione libera.
- Attraverso il "Parco del Waterfront" si intende riportare Trapani verso una condizione di morfologia originaria (città-arcipelago) attraverso l'intervento di "distacco" del Lazzaretto dalla terraferma, ritrovando alla sua natura di Isola di S. Antonio. Una serie di azioni di scavo permetterà alle acque di ridisegnare i confini tra terra e mare, ripristinando quelle condizioni così fortemente compromesse dai colmamenti, susseguitisi a partire dalla fine del XIX sec. Questi aspetti del progetto sono (erroneamente) riportati nella descrizione riferita all'Ambito 4.

Ambito 4

- La connessione con la Colombaia, in un'ottica di sua trasformazione, fedele al manufatto storico e alle condizioni paesaggistiche, in Museo e Parco, è realizzata con un percorso/passarella in parte galleggiante e in parte realizzato mediante la rifioritura dei pennelli esistenti.

A questo proposito si evidenzia e valuta che:

- Per quanto riguarda l'Ambito A e, in particolare, la realizzazione del nuovo molo e le possibili tipologie strutturali, la scelta verte su una struttura a giorno con berma frangiflutto per la realizzazione del nuovo molo crocieristico, anzitutto per il comportamento antiriflettente nei confronti dell'onda incidente, ma anche per la capacità di proteggere la darsena diportisti dalle onde e le correnti, per la compatibilità con

le caratteristiche geotecniche in sito e anche per la possibilità di **ridurre il volume di dragaggio necessario**; per tutte le altre strutture da realizzare per l'avanzamento della linea d'acqua lungo viale Regina Elena e per la costruzione del primo tratto di molo, la scelta si è orientata verso la tipologia di **banchina a massi artificiali sovrapposti** che consente anche di **contenere materiale dragato come materiale di riempimento**; il tema dei dragaggi ed escavi, che non appare sufficientemente approfondito in termini quantitativi soprattutto per la modalità di gestione dei materiali, costituisce però un aspetto centrale nel progetto ed è quindi necessario che venga sviluppato chiarendo anche la capacità delle tipologie di progetto adottate di contenere tali materiali soprattutto nell'ipotesi che risultino contaminati; a questo proposito, si rimanda alle considerazioni specifiche relative al dragaggio.

- Nell'ambito C è previsto **“il distacco” del Lazzaretto dalla terraferma**, che ritrova l'assetto di Isola di S. Antonio, attraverso lo scavo di una parte dei colmamenti realizzati nel secolo scorso. In fase di definizione del SIA e del PFTE, occorrerà approfondire il progetto con uno studio idrodinamico della circolazione idrica interna al nuovo bacino di progetto ai fini dell'analisi del ricambio idrico e valutando l'opportunità di migliorare il ricircolo, qualora necessario, prevedendo un sistema di pompaggio delle acque dall'esterno e i punti di immissione più opportuni.
- Negli ambiti A, B e C sono previsti parcheggi per un numero complessivo superiore ai 330 posti auto così come riportato nella tabella seguente tratta dalla Planimetria generale delle funzioni e dei flussi piano terra (elaborato TWF-PFTE-TOT-GEN-PLA-05-01)

AMBITI	AREA PARCHEGGI		STALLI	mq
Ambito A	P1	Terminal Crociere - Auto	155	2740
	P2	Terminal Crociere - Pullman	25	2123
Ambito B	P3	Piazza Scala d'Alaggio	variabile	variabile
Ambito C	P4	Via L. Catulo - Parcheggio semicoperto	76	1045
	P5	Via L. Catulo - Sosta carico/scarico	variabile	600
	P6	Piazza del Lazzaretto	77	2131

Sebbene l'inserimento dei parcheggi nei tre Ambiti possa concorrere a migliorare la qualità dell'insediamento, fatto che costituisce anche la motivazione alla base della scelta progettuale, si ritiene che sia necessario prevedere azioni mitigative o compensative perché la realizzazione di nuovi parcheggi se, da un lato, soddisfa una domanda anche indotta dalla realizzazione dell'intervento, dall'altro implica un tipo di mobilità potenzialmente impattante e poco compatibile con il contesto insediativo fortemente caratterizzato da valenza storica e ambientale.

- Nell'ambito D, la proposta di includere l'isola della Colombaia, integrandola nel progetto di lungomare anche attraverso una pista ciclabile, non appare del tutto condivisibile; gli aspetti di criticità che si ravvisano, infatti, sono molteplici:
 - anzitutto l'isola è inclusa nel sito Natura 2000: **ZSC ITA010007 “Saline di Trapani”** e pertanto si ritiene che qualsiasi proposta di utilizzo debba vedere il diretto coinvolgimento dell'ente Gestore, fin dalle prime fasi di definizione del Piano/Progetto.
 - La connessione con la Colombaia è prevista con un percorso/passarella in parte galleggiante e in parte realizzato mediante la rifioritura dei pennelli esistenti; tali interventi appaiono suscettibili di determinare disturbo e riduzione della circolazione delle acque in un contesto

caratterizzato dalla presenza di Habitat; questo aspetto è affrontato nel successivo punto 7 del presente parere, in relazione alle “Acque marine”.

6. QUADRO PIANIFICATORIO E VINCOLISTICO E ANALISI DI COERENZA DELLA VARIANTE DI PRP

- Nel cap. 4 del RAP vengono analizzati i piani urbanistici e di settore che hanno attinenza con l'intervento proposto, esaminandone i contenuti relativamente agli aspetti di tutela e valorizzazione del territorio, nonché gli indirizzi d'intervento per verificarne la compatibilità e coerenza con le scelte d'intervento. Successivamente, nel cap. 5 del RAP sono riportate le analisi di coerenza.
- L'AdSP evidenzia che “gli indirizzi di carattere territoriale (Regionali e Provinciali) evidenziano la necessità di rafforzare la polarità di Trapani e della rete locale in relazione alle direttrici di ampia scala e quindi delle interconnessioni con i poli regionali. Lo sviluppo del porto, rete viaria e collegamento con l'aeroporto giocano quindi un ruolo fondamentale per lo sviluppo non solo della realtà di Trapani, ma anche del territorio limitrofo” (RAP, pag. 35).
- **Piano Integrato delle Infrastrutture e Mobilità:** “In riferimento all'ambito di Trapani il piano non definisce specifiche azioni che riguardano in modo puntuale elementi e realtà inserite in questo contesto. Viene tuttavia individuata la necessità di potenziare il sistema di rafforzamento del collegamento dell'asse nord-sud lungo il sistema costiero occidentale, in relazione alla direttrice della SS 115 Mazara del Vallo – Trapani, migliorando l'integrazione tra i diversi poli che si sviluppano lungo la costa (Trapani, Marsala, Mazara del Vallo)”; non vengono riportati i riferimenti di approvazione del Piano;
- **Piano Territoriale Paesaggistico della Provincia di Trapani:**
 - Nel par. 4.2 del RAP viene fornita una sintesi sommaria dei contenuti del Piano e dell'ambito territoriale 2 in cui rientra l'area di Trapani; segue una sintetica descrizione delle due macro-componenti del sistema naturale e del sistema antropico attraverso gli elementi che ne evidenziano i caratteri specifici e identitari; non vengono riportati i riferimenti di approvazione del Piano.
 - Per quanto riguarda il sistema naturale, gli ambiti di maggiore valore sono quelli riferiti al contesto delle saline, nonché dell'isola della Colombaia, spazi ricadenti all'interno dei siti della Rete natura 2000. Per quanto riguarda l'ambito strettamente connesso al porto di Trapani non vengono rilevati elementi di pregio o sensibilità.
 - Relativamente al rilievo dei tessuti storici il piano identifica la porzione del centro storico connesso al sistema portuale come “centro storico di origine antica”, evidenziando il valore e significatività del tessuto edilizio e dell'impianto urbano. Il centro storico di Trapani ricade all'interno degli ambiti di livello di tutela 1: “*aree caratterizzate da valori percettivi dovuti essenzialmente al riconosciuto valore della configurazione geomorfologica; emergenze percettive (componenti strutturanti); visuali privilegiate e bacini di intervisibilità (o afferenza visiva). In tali aree la tutela si attua attraverso i procedimenti autorizzatori di cui all'art. 146 del Codice*”. Inoltre, la norma stabilisce che “*I provvedimenti di autorizzazione e/o concessione recepiscono le norme e le eventuali prescrizioni e/o condizioni di cui al presente Titolo III con le previsioni e le limitazioni di cui alla normativa dei singoli Paesaggi Locali*”.
 - Il piano introduce quindi un ulteriore indirizzo di tutela e valorizzazione in riferimento all'**ambito marittimo che circonda lo spazio portuale**, considerando anche le relazioni percettive e la qualità paesaggistica d'insieme del contesto territoriale. Tale ambito viene ricompreso nel livello di tutela 3: “*aree che devono la loro riconoscibilità alla presenza di varie componenti qualificanti di grande valore e relativi contesti e quadri paesaggistici, o in cui anche*

la presenza di un elemento qualificante di rilevanza eccezionale a livello almeno regionale determina particolari e specifiche esigenze di tutela. Queste aree rappresentano le “invarianti” del paesaggio. In tali aree, oltre alla previsione di mitigazione degli impatti dei detrattori visivi individuati alla scala comunale e dei detrattori di maggiore interferenza visiva da sottoporre a studi ed interventi di progettazione paesaggistico ambientale, è esclusa ogni edificazione”. Inoltre la norma stabilisce che “Le aree con livello di tutela 3) potranno essere oggetto di progetti finalizzati alla valorizzazione della risorsa paesaggistica, alla valorizzazione degli usi agricoli tradizionali e ad interventi di riforestazione con l’uso di specie autoctone basate anche sullo studio della vegetazione potenziale e/o su eventuali testimonianze storiche”. Analoga tutela viene definita per l’ambito delle saline.

- **Piano di Assetto Idrogeologico:** non vengono riportati i riferimenti di approvazione del Piano; per quanto riguarda l’area portuale, così come tutto l’ambito urbano di Trapani, il piano non individua situazioni di pericolosità o rischio di carattere idraulico.
- **PTP della Provincia di Trapani:** il Progetto di Massima del Piano Territoriale Provinciale di Trapani è stato approvato con Deliberazione n. 9 del 10.09.2014; per quanto riguarda il sistema portuale viene evidenziata l’importanza di incrementare l’offerta del sistema diportistico, non solo in termini numerici ma anche della qualità dell’offerta, qualificando così l’intero sistema costiero; questo indirizzo è legato anche agli obiettivi di rafforzare il richiamo turistico ponendosi in competitività con altre realtà presenti nell’isola. Nel cap. 5 del RAP si afferma che *“In diretta relazione al sistema portuale il Piano Territoriale Provinciale rileva le potenzialità del sito, indicando l’opportunità di rafforzarne le capacità sia per la componente commerciale che per il settore della pesca e turismo. Il porto di Trapani viene quindi considerato come capace di svilupparsi in concorrenzialità con altre polarità del territorio regionale. La variante in oggetto si inserisce proprio all’interno di questi indirizzi, andando ad agire sia in termini di riorganizzazione e riqualificazione dell’esistente, che di rafforzamento dell’offerta turistica sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo.”*
- **Rete Natura 2000:** si indica la presenza dei siti della ZSC ITA010007 “Saline di Trapani”, in parte sovrapposta alla ZSC ITA010028 “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - area marina e terrestre”. I perimetri dei siti ricomprendono, oltre all’ampio ambito delle saline, situato a sud del bacino portuale, anche l’intera isola della Colombaia nonché una porzione della costa situata a nord dell’abitato di Trapani. Il sito ha complessivamente un’estensione di circa 968 ettari. La variante in oggetto non ha dirette relazioni con gli ambiti ricompresi della Rete Natura 2000 riferiti al sistema delle saline, tuttavia rientra nell’ambito di analisi l’isola della Colombaia, caratterizzata da valenze ambientali di particolare **significatività**.
- **PRG di Trapani:**
 - Nel par. 4.6 del RAP è illustrato il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Trapani, approvato con Decreto DDG dell’Assessorato Regionale Territorio e Ambiente n. 42 del 12.02.2010.
 - L’AdSP evidenzia come il piano non abbia competenza all’interno dell’ambito portuale, essendo quant’ultimo soggetto a specifico strumento di settore a sè stante. Va tuttavia considerato il quadro urbanistico degli spazi con il quale il sistema portuale dialoga in modo diretto. **Gli spazi limitrofi all’ambito portuale in oggetto rientrano nel tessuto storico del sistema urbano di Trapani (zona A1), soggetto a vincolo paesaggistico. Tuttavia occorre rilevare come tale vincolo comprenda anche gli ambiti di competenza del Piano Regolatore Portuale (PRP),**

per gli spazi situati nella porzione più occidentale (piazza ex Scalo di Alaggio, ambito Lazzaretto e isola della Colombaia).

- All'interno del tessuto prossimo all'ambito portuale, lungo via Regina Elena, si individua la presenza di aree e strutture a servizio pubblico, in particolare scuole, chiese e biblioteca.
 - Il PRG indica inoltre la presenza del viale alberato che corre lungo via Regina Elena, proseguendo su viale Duca d'Aosta. Devono pertanto essere salvaguardati gli impianti e le funzionalità del tessuto urbano e gli elementi che danno qualità al contesto.
 - **In relazione alle strutture storiche presenti nel sito, quali il Lazzaretto e le fortificazioni presenti nell'isola della Colombaia, il piano indica una destinazione a servizio di carattere culturale.**
 - Il PRG riporta, inoltre, la presenza all'interno dell'ambito di competenza del PRP del complesso della Capitaneria di Porto e annesse attrezzature sportive.
 - Nella figura 11 del RAP è riportato un estratto del PRG: tra gli elementi rappresentati vi è anche il vincolo paesaggistico ex L. n. 490/1999.
- **Strategia Nazionale e Regionale di Sviluppo Sostenibile:**
- Nel par. 4.7 del RAP viene illustrata la Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (SNSvS), approvata dal CIPE con Delibera n. 108/2017. Rispetto al quadro complessivo degli obiettivi strategici individuati dalla Strategia, nel RAP **vengono preliminarmente individuati quelli pertinenti al Piano/Progetto.**
- **Inquadramento vincolistico:**
- nel par. 5.1 del RAP viene affermato che **“Per quanto riguarda gli aspetti di coerenza con il quadro vincolistico e delle tutele ambientali, va in primo luogo rilevato come gli ambiti coinvolgano in parte spazi soggetti a tutela paesaggistica e naturalistica. Dovranno pertanto essere fatte proprie tutte le attenzioni in grado di garantire la salvaguardia degli elementi di pregio e maggior sensibilità. Dovranno inoltre essere condotti gli studi e verifiche necessarie per garantire il rispetto dei valori, dando avvio alle procedure autorizzative, nelle opportune fasi progettuali, previste dalla vigente normativa con particolare riferimento agli spazi soggetti a vincolo paesaggistico e ricadenti nei siti della Rete Natura 2000. In particolare per gli aspetti di carattere paesaggistico va evidenziato come tra gli obiettivi stessi della variante sia quello di migliorare la qualità degli spazi e rendere maggiormente fruibili gli ambiti di pregio.”**
- Per quanto riguarda la coerenza del Piano/Progetto con gli indirizzi dei Piani/programmi individuati, la tabella alle pp. 35 e 36 del RAP riporta, per ciascun piano, un giudizio espresso sulla base dei criteri **così individuati:**
- **“COERENTI”** gli indirizzi di piano che si sviluppano nella medesima direzione dei contenuti della variante;
 - **“COMPATIBILI”** gli indirizzi di piano che pur non coinvolgendo in modo diretto scelte della variante possono avere relazioni con l'attuazione della variante stessa senza determinare condizioni di incompatibilità
 - **“NON ATTINENTI”** gli aspetti non hanno relazioni dirette o indirette.

Per i piani considerati l'analisi evidenzia quanto segue (tab. pp. 35 e 36 del RAP):

PIANO	INDIRIZZI DI PIANO	COERENZA
Piano Integrato delle Infrastrutture e Mobilità	miglioramento e potenziamento infrastrutture portuali	COERENTE
	sviluppo della logistica delle aree portuali	COERENTE
	potenziamento delle infrastrutture di scala territoriale dell'area trapanese	COMPATIBILE
	miglioramento della direttrice Mazara del Vallo Trapani	NON ATTINENTE
Piano Territoriale Paesaggistico	tutela degli ambiti del sistema ecologico (saline e isola della Colombaia)	COMPATIBILE
	salvaguardia dell'ambito del centro storico di Trapani e spazi marittimi limitrofi	COERENTE
Piano di Assetto Idrogeologico	assenza di aree soggette a criticità	-
PTP della Provincia di Trapani	miglioramento dell'accessibilità territoriale tramite integrazione di rete viaria, porto e aeroporto	NON ATTINENTE
	incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta diportistica	COERENTE
	sviluppo dell'attrattività turistica	COERENTE
Rete Natura 2000	salvaguardia degli habitat e habitat di specie	COMPATIBILE
PRG di Trapani	tutela del centro storico	COMPATIBILE
	sviluppo di attività culturali (isola della Colombaia e Lazzaretto)	COMPATIBILE

- L'Analisi di coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità e protezione ambientale (par. 5.1 del RAP) è stata svolta rispetto agli obiettivi strategici SNSvS reputati ATTINENTI alla variante di PRP. I gradi di coerenza sono stati espressi definendo COERENTI gli obiettivi direttamente perseguiti dai contenuti della variante; COMPATIBILI gli obiettivi che pur non coinvolgendo in modo diretto scelte della variante possono avere relazioni con l'attuazione della variante stessa senza determinare condizioni di incompatibilità e NON ATTINENTI gli aspetti non hanno relazioni dirette o indirette. Con tutti gli obiettivi strategici nazionali i risultati, riportati nella tabella alle pp. 36-38 del RAP, evidenziano condizioni di coerenza o di compatibilità.

A questo proposito si evidenzia e valuta che:

- Nel "quadro pianificatorio" illustrato nel cap. 4 del RAP, e di conseguenza nel cap. 5 ai fini delle verifiche di coerenza, vengono considerati sia i piani che effettivamente costituiscono il quadro pianificatorio di riferimento, sia altri riferimenti quali la Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (SNSvS) che non fanno parte del quadro pianificatorio quanto piuttosto del quadro di riferimento per la sostenibilità ambientale a cui anche la variante di PRP e il PFTE stesso devono essere ricondotti;
- Il par. 4.7 è intitolato "**Strategia Nazionale e Regionale di Sviluppo Sostenibile**", tuttavia la strategia regionale non risulta ad oggi ancora approvata e infatti non è trattata nel paragrafo che riprende solamente gli obiettivi della strategia nazionale.
- Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (2021-2027) – 2° ciclo di gestione e il Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sicilia - 3° ciclo di pianificazione (2021-2027) sono stati approvati a seguito dell'adozione da parte della Conferenza Istituzionale permanente avvenuta, rispettivamente, con

delibera n. 05 del 22/12/2021 e con Delibera n. 7 del 22/12/2021; si invita pertanto l'AdSP ad aggiornare il quadro pianificatorio e le conseguenti verifiche di coerenza tenendo conto di tali piani.

- Il par. 4.2 del RAP è relativo al Piano Territoriale Paesaggistico della Provincia di Trapani che viene correttamente considerato in relazione agli ambiti di paesaggio, alle componenti del sistema naturale e antropico e ai livelli di tutela; tale Piano costituisce però anche la principale fonte di riferimento per l'individuazione dell'assetto vincolistico e in particolare dei vincoli paesaggistici che però nel cap. 4 non vengono inquadrati; di conseguenza, nel cap. 5, il quadro vincolistico e delle tutele ambientali è trattato in termini generici e privi di riferimenti documentali.
- Il quadro vincolistico è rappresentato cartograficamente negli elaborati del PFTE e degli studi di approfondimento:
 - TWF-PFTE-TOT-SIU-CAR-05-00-signed "Inserimento territoriale urbanistico - PRG 1:5000": tra gli altri elementi, sono riportate le tutele dei beni architettonici e ambientali rappresentate negli elaborati di PRG;
 - TWF-PFTE-TOT-SIU-CAR-07-00-signed "Inserimento territoriale urbanistico - VINCOLI AMBIENTALI": sono riportati i Siti della Rete Natura 2000, Aree protette e IBA;
 - RS_01_EPS_27_A_0_signed "Carta delle emergenze paesaggistiche e regime vincolistico": sono rappresentati i vincoli individuati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, i vincoli di inedificabilità dalla linea di battigia individuati dalla normativa regionale, le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali e ferroviarie, le Aree protette, i Siti Rete Natura 2000 e il vincolo idrogeologico.

Sebbene il "quadro vincolistico e delle tutele ambientali" venga più volte richiamato, nel RAP la trattazione dei vincoli è svolta in maniera frammentaria e parziale: Rete Natura 2000 nel par. 3.4, generici rimandi al vincolo paesaggistico del centro storico nel par. 4.6 (PRG di Trapani), il vincolo ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 del centro storico di Trapani e ai sensi dell'art. 142 comma 1, lettera a), nel par. 6.3 (nell'ambito della trattazione dell'ambito di influenza ambientale e territoriale).

Occorre pertanto una trattazione unitaria che inquadri tutte le tipologie di vincolo e di regimi di tutela, peraltro rappresentate in cartografia, e, di conseguenza, gli aspetti di interesse per il Piano/Progetto.

- Nella predisposizione dello Studio Ambientale Integrato (SAI) si invita l'AdSP a trattare i temi contenuti nei capitoli 4 e 5 del RAP in maniera più puntuale distinguendo chiaramente tra:
 - quadro pianificatorio/programmatico di riferimento per la variante di PRP: lo scopo è quello di capire, a fronte degli strumenti di Pianificazione/programmazione vigenti e pertinenti alla Variante di PRP, quali siano le coerenze in termini di obiettivi di sviluppo;
 - assetto vincolistico: considerando tutti i vincoli ai sensi del D.Lgs 42/2004, vincolo idrogeologico, ecc.
 - assetto delle aree naturali protette e dei regimi di tutela: andando a considerare oltre alle aree naturali protette a terra e a mare, la Rete Natura 2000, le Important Bird Area, ecc.
 - quadro di riferimento per gli obiettivi di sostenibilità ambientale: lo scopo è quello di individuare il sistema di atti che concorrono a definire, così come stabilito dalla lett.e) dell'Allegato VI alla parte Seconda del D.Lgs 152/2006, gli "obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale"; da tale quadro di riferimento dovranno essere ricavati gli obiettivi

di sostenibilità ambientale fatti propri dalla variante di PRP e che diventeranno anche criteri guida nel successivo monitoraggio VAS; possono rientrare in questo quadro di riferimento anche alcuni degli strumenti individuati nel quadro pianificatorio e programmatico del RAP, tra cui certamente la SNSvS.

- Per l'analisi di coerenza del Piano/Progetto con gli indirizzi dei Piani/programmi individuati, i giudizi assunti sono: coerente, compatibile, non attinente; si esclude quindi la possibilità di incoerenza o di incompatibilità rispetto a determinati indirizzi dei Piani/Programmi per alcune misure previste dalla Variante di PRP; tuttavia, il tema del dragaggio e dell'escavo previsto potrebbero rappresentare una criticità per gli Habitat presenti, così come la previsione di connettere l'Isola della Colombaia, attraverso un percorso ciclopedonale al sistema del waterfront, che potrà essere effettivamente "compatibile" solo qualora siano rispettate condizioni di realizzazione e gestione che, certamente, devono essere condivise con l'Ente gestore; in sostanza, il giudizio "compatibile" implica una puntuale attenzione sulla tipologia di intervento e sulle possibili modalità di attuazione e gestione dello stesso; aspetti che, allo stato attuale, non sono noti e nemmeno definiti; si invita quindi l'AdSP anzitutto ad approfondire tali aspetti progettuali/attuativi e gestionali.
- Riportare sempre gli estremi di approvazione di tutti gli atti considerati nel cap. 4.

7. CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA AMBIENTALE E TERRITORIALE ED EFFETTI

- Nel cap. 6 del RAP viene trattato l'ambito di influenza ambientale e territoriale attraverso l'analisi per componenti (clima, aria, acque interne, acque marine, suolo e sottosuolo, rischio sismico, rumore, sistema naturalistico, beni storico-culturali e paesaggio, sistema insediativo, sistema infrastrutturale e mobilità); più precisamente, la trattazione di ciascuna componente comprende una caratterizzazione e un giudizio circa gli effetti che possono essere attesi dalla Variante Localizzata di PRP;
- gli stessi contenuti si ritrovano nello Studio Preliminare Ambientale (SPA) dove sono però suddivisi in due capitoli: il cap. 3 "DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SULLE QUALI IL PROGETTO POTREBBE AVERE UN IMPATTO RILEVANTE" contiene la caratterizzazione, il cap. 4 "DESCRIZIONE PRELIMINARE DI TUTTI I PROBABILI EFFETTI RILEVANTI SULL'AMBIENTE" contiene i giudizi sugli impatti.

Clima:

- nel par. 6.1.1, il clima è stato caratterizzato attraverso le precipitazioni e le temperature rilevate presso la stazione più vicina all'area di intervento, utilizzando i dati resi disponibili dagli archivi dell'Aeronautica Militare (CliNO 1971-2000) per la stazione Trapani/Birgi localizzata nel parco di Villa Regina Margherita, circa 1.5 km ad est;
- l'analisi si conclude affermando che le emissioni determinate dalla variante in esame incidono in maniera non significativa e marginale rispetto alle dinamiche climatiche in atto e che in fase di definizione dei progetti previsti dalla variante occorre invece tenere conto dei cambiamenti climatici piuttosto in relazione agli effetti sul livello medio del mare.
- Nel documento STUDI E INDAGINI DI SETTORE - Studio del fabbisogno energetico (codice RS 01 REL 17 A 0) si afferma che per il porto "... è stata ipotizzata l'installazione di nuove tecnologie volte al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni di CO2 ..." ma il tema della riduzione delle emissioni tramite l'efficientamento energetico all'interno del Porto di Trapani è rinviato all'adozione del DEASP.

Aria:

- l'analisi (Rap, par. 6.1.2) tiene conto della rete di monitoraggio, definita nel “*Programma di Valutazione (PdV)*” approvato con DDG 449/2014 e revisionato con DDG 738, 2019, si compone di 54 stazioni fisse distribuite su tutto il territorio regionale operative da luglio 2021. Non essendo presenti stazioni nella zona portuale oggetto di Variante, sono stati considerati i dati resi disponibili da ARPA Sicilia per l'anno 2020 della stazione Trapani, posta circa 4,2 km ad est del porto da cui emerge che nel corso del 2020, per biossido di azoto NO₂, particolato fine PM₁₀, Ozono O₃, Biossido di zolfo SO₂, monossido di carbonio CO, benzene C₆H₆ non sono stati registrati superamenti dei valori limite normativi e pertanto, **la qualità dell'aria ambiente non presenta situazioni di rischio per la salute umana e/o per lo sviluppo delle componenti ambientali.**
- Il potenziamento delle funzioni previsto dalla variante di PRP, che potrà comportare incrementi di movimentazioni di mezzi (in particolare legati al turismo) che potranno incidere sulle emissioni di gas e polveri in aria e indirettamente nel contesto urbano limitrofo. Però la capacità di dispersione dei venti nel sito di riferimento, consente di ridurre le possibili situazioni di rischio. **Inoltre, le buone condizioni della qualità dell'aria attuali garantiscono una buona capacità di assorbimento delle future pressioni.**
- “Al fine di garantire una migliore compatibilità delle attività connesse allo sviluppo del settore turistico, e in particolare della crocieristica, è utile individuare tipologie di dotazioni impiantistiche e modalità di gestione delle navi in sosta e in movimentazione che consentano di ridurre le emissioni delle stesse navi.
- Anche per le strutture edilizie potrà essere utile individuare classi energetiche o attenzioni impiantistiche e architettoniche che consentano di rendere maggiormente sostenibili le opere”.

Acque interne:

- nel par. 6.1.3 del RAP, l'AdSP afferma che, al fine di dare seguito a quanto stabilito in tema di monitoraggio delle acque dalla direttiva europea 2000/60/CE, la Regione Siciliana ha redatto l'aggiornamento del *Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sicilia* del 2010, relativo al 2° Ciclo di pianificazione (2015-2021); ARPA Sicilia, poi, ha il compito di eseguire il monitoraggio al fine di definire lo stato dei corpi idrici significativi, superficiali e sotterranei, e di fornire il supporto tecnico scientifico per la tutela, la conservazione ed il raggiungimento degli obiettivi di qualità imposti sia a livello nazionale che comunitario.
- Per quanto riguarda le **acque superficiali**, l'area portuale interessata dalla Variante in esame rientra nel bacino idrografico dell'Area territoriale tra il Bacino Idrografico del Torrente Forgia e il Bacino Idrografico del Fiume Lenzi-Baiata (R 19 048). Nel “*Rapporto di monitoraggio dello stato di qualità dei corpi idrici fluviali del Distretto Idrografico della Sicilia – sessennio 2014-2019*” redatto da ARPA Sicilia (UOC S1 – Acque interne, suolo e biodiversità), sono presenti dati relativi al monitoraggio svolto nel 2017 nel bacino del fiume Lenzi. Nel bacino sono presenti 3 corpi idrici significativi tutti quasi interamente artificializzati: solo il Canale di Xitta-Lenzi risulta inserito nella rete di monitoraggio mentre gli altri due sono esclusi perché interamente cementificati e interessati dalla presenza di acque fortemente mineralizzate. Per il Canale di Xitta-Lenzi i dati di monitoraggio 2014-2019 evidenziano uno stato ecologico e uno stato chimico del corpo idrico rispettivamente “scarso” e “buono”. “*L'analisi delle pressioni e degli impatti riportata nel PdG [con riferimento al citato Piano di gestione del Distretto Idrografico della Sicilia del 2010, relativo al 2° Ciclo di pianificazione (2015-2021)] individua come significative la presenza di agricoltura e scarichi urbani non depurati mentre non annovera la cementificazione, che sembrerebbe incidere sull'ecosistema acquatico più delle altre pressioni. Misure di rinaturazione dell'alveo e delle sponde*

consentirebbero comunque un miglioramento e la diversificazione degli habitat e quindi il ripristino della funzione tampone della vegetazione ripariale”.

- Per quanto riguarda le **acque sotterranee**, il porto di Trapani si sviluppa in vicinanza del Bacino idrogeologico dei Monti di Trapani, in particolare del corpo idrico sotterraneo Monte Erice rispetto al quale emerge come **lo stato qualitativo delle acque interne, pur non essendo caratterizzato da elevata qualità, non presenta situazioni di rischio per la salute umana o per lo sviluppo delle componenti ambientali connesse al sistema idrico superficiale e sotterraneo**; tuttavia nessuno dei corpi idrici analizzati presenta dei legami diretti con l'area portuale oggetto di Variante, che non interessa aree dove sono presenti corpi idrici o corsi d'acqua, agendo in diretta relazione con gli spazi acquei e ambiti marginali dove non sono presenti tratti della rete idrica o sbocchi a mare degli stessi. Non si rilevano pertanto interferenze con la rete locale in riferimento ad aspetti fisici o qualitativi”. Di conseguenza, nel RAP si conclude che **“In fase successiva dovranno essere approfonditi gli aspetti inerenti l'approvvigionamento idrico in riferimento all'approvvigionamento idrico e la gestione del sistema fognario in relazione alle strutture e alle attività inserite nel contesto di interesse dalla variante in oggetto, al fine di evitare di gravare sul sistema esistente”.**

Acque marine:

- nel par. 6.1.4 del RAP, per gli aspetti qualitativi si fa riferimento alla “Relazione finale – acque marine costiere” pubblicata da ARPA Sicilia, con aggiornamento 2018. La definizione dei caratteri è coerente con quanto definito dal D.Lgs. n. 152/2006. La classificazione dello stato ecologico dei corpi idrici marino costieri tiene conto degli elementi biologici (EQB) e degli elementi fisico-chimici, chimici ed idromorfologici a sostegno degli elementi biologici; l'indice considera la presenza e concentrazione di fitoplancton, macroalghe, macroinvertebrati bentonici e angiosperme. Complessivamente il giudizio riferito all'indice EQB è “sufficiente”. Ulteriore indicatore delle condizioni ambientali è l'indice TRIX, che valuta il livello trofico delle acque. Nell'area oggetto di intervento lo studio ha rilevato una qualità “buona”. **Lo stato ecologico delle acque che discende dalla classificazione EQB e TRIX, per l'ambito costiero di riferimento, è complessivamente “sufficiente”. Invece, lo stato chimico, che è dato dalle condizioni chimico fisiche delle acque e dei sedimenti, è “non buono”, a causa delle condizioni delle acque (concentrazioni di Nonylfenolo); i sedimenti non presentano criticità.**
- Nel RAP viene rilevato come “la presenza di attività connesse al rimessaggio e manutenzione dei natanti comporti il rilascio di sostanze che possano incidere rispetto alla qualità delle acque e delle dinamiche ambientali del sistema”. Comunque, è anche riportato che “Sulla base dei dati analizzati non si rilevano condizioni di evidente criticità in riferimento agli aspetti qualitativi”. In merito alla prevista variante di PRP viene affermato che “Dovranno quindi essere individuate le soluzioni gestionali e tecniche che evitino concentrazioni di sostanze inquinanti nelle acque marine connesse alle diverse funzioni che insisteranno nell'area, sia in diretto riferimento a quanto previsto dalla variante che, prevedibilmente, conseguenti al futuro assetto (es. raccolta e trattamento acque meteoriche per i parcheggi)”. Inoltre, viene specificato che: “La proposta di variante potrà comportare l'incremento dei transiti, con particolare riferimento a navi di grande dimensione. Tale aspetto dovrà essere analizzato in relazione alle opere di approfondimento dei fondali verificando le modifiche idrodinamiche e quindi gli aspetti di movimentazione delle acque all'interno dell'area; dovranno essere verificati gli aspetti che potranno modificare gli apporti di sedimenti o erosione dei fondali, anche in riferimento alla stabilità delle banchine e conterminazione del bacino acqueo e

quindi navigabilità dei diversi ambiti del sistema portuale. Tale aspetto dovrà essere analizzato anche in relazione alla presenza della vegetazione sommersa.”.

Suolo e sottosuolo

- nel RAP, par. 6.1.5, l’Autorità Procedente riferisce di indagini condotte in passato in relazione a proposte di intervento nell’area; in particolare, viene fatto riferimento a indagini condotte nel 2001 nell’area in affaccio sul bacino portuale, lungo via Regina Elena, in cui **sono presenti caratteri geologici tipici del contesto che non determinano condizioni di particolare rischio o limitazione alle trasformazioni di natura insediativa**. L’ambito più occidentale, dove si sviluppa il collegamento verso il Lazzaretto, ha risentito in modo significativo di opere e apporti antropici, già in periodi storici passati, funzionali alla creazione della viabilità sul lato sud e delle scogliere di difesa marittima sul versante nord. La manomissione dei suoli, soprattutto per gli strati più superficiali, appare evidente anche per l’ambito connesso al mercato e spazi confinanti.
- L’AdSP riferisce anche di analisi relative allo **spazio acqueo**, realizzate tramite prelievo dei sedimenti e tramite carotaggio, nell’area prospiciente viale Regina Elena, e bacino interno al porto, e gli spazi acquei a sud in entrata al sistema portuale (“Gli strati più superficiali dei fondali, attorno ai 50 cm, sono prevalentemente limosi, con concentrazioni variabili di sabbie e argille. Al di sotto di questo strato sono presenti suoli prevalentemente argillosi, con concentrazioni variabili di sabbie, e in alcuni casi anche di ghiaie. Nei terreni analizzati si riscontra inoltre presenza organica”); negli spazi prossimi all’area del Lazzaretto sono presenti elementi di natura artificiale, con materiale di riporto lapideo; inoltre a ridosso del molo a T e di viale Regina Elena per il tratto interessato dalla proposta in oggetto, sono presenti strati di calcarenite.

Per quanto riguarda gli aspetti di carattere qualitativo, i campionamenti effettuati all’interno dei fondali hanno rilevato la presenza di sostanze che pur non determinando situazioni di rischio significativo, nel caso di riutilizzo o ricollocazione (immersione) a seguito di dragaggi devono essere gestite in modo attento e appropriato al fine di evitare possibili alterazioni delle acque o dei suoli.

- Sulla base delle citate analisi pregresse, nel RAP si conclude che l’area interessata dalla variante presenta caratteri dei suoli tipici del contesto locale e si opera pertanto all’interno di ambiti con caratteristiche geologiche e geotecniche che consentono l’attuazione di opere edilizie e infrastrutturali, precisando comunque che:
 - sarà necessario verificare in dettaglio le condizioni fisiche degli spazi direttamente interessati al fine di verificare l’eventuale necessità di individuare soluzioni di messa in sicurezza. Tali analisi saranno funzionali anche alla verifica che le future opere non creino situazioni di instabilità per l’edificato limitrofo.
 - Le analisi dovranno riguardare anche l’aspetto qualitativo dei suoli, garantendo che le condizioni delle terre sia compatibile con l’utilizzo degli spazi previsti dal nuovo assetto.
 - Dal momento che si prevede la rimozione/modifica di elementi a mare o in affaccio, risulta necessario verificare le condizioni dei materiali, al fine di prevederne o meno il riutilizzo per le nuove opere.
 - Per quanto riguarda i fondali oggetto di intervento **dovranno essere dettagliati gli aspetti fisici e qualitativi dei fondali, al fine di delineare le possibili azioni di riutilizzo, trattamento o allontanamento dei volumi oggetto di escavo**. Al fine di verificare le quantità da rimuovere per i dragaggi dovrà essere identificata l’area di lavorazione necessaria per la corretta movimentazione e attracco delle navi, l’attuale batimetria e la profondità del fondale necessaria per garantire le manovre con un opportuno franco di sicurezza dal fondale.

- In riferimento all'uso dei suoli, per quanto riguarda l'isola della Colombaia si opere all'interno di spazi con copertura naturale, dove peraltro sono vigenti condizioni di tutela rilevanti per gli aspetti naturalistici. In tal senso è necessario garantire quanto più possibile in mantenimento della naturalità degli spazi.
- Dragaggi:

Per quanto attiene le attività di escavo e di dragaggio previste all'interno dell'area d'intervento è stata consultata la seguente documentazione:

- STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE INTEGRATO (TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-03-01)
- Progetto fattibilità Tecnico Economico (TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-01-01);
- RELAZIONE TECNICA (TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-02-01);
- RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE (TWF-PRP-TOT-VAS-RAP-01-02)
- PIANO DI INDAGINE GEOGNOSTICA computo metrico estimativo TWF-SP-ABC-GEO-REL-02-00 PIANO DI INDAGINE GEOGNOSTICA specifiche tecniche TWF-SP-ABC-GEO-REL-01-00.
- Specifiche di Indagine - Piano di caratterizzazione ambientale dei fondali antistanti il molo crociere di progetto TWF-SP-A-AMB-PDC-01-01
- Planimetria area di dragaggio e punti di indagine TWF-SP-A-AMB-PDC-02-01
- Le tavole del PFTE TWF-PFTE-B-ARC-PLA-05-01; TWF-PFTE-A-ARC-PLA-04-0; TWF-PFTE-C-ARC-PLA-04-01

Dalla documentazione esaminata vengono rappresentate tutte le attività previste dal progetto nei 4 ambiti funzionali ricompresi nell'area di intervento.

Per quanto attiene le attività di escavo, queste riguardano in particolare l'ambito 1 con il dragaggio dei fondali e ambito 3 con attività di escavo nel materiale di riporto che attualmente è presente lo slargo del Lazzaretto. Nell'ambito 2 sono previste principalmente attività di demolizioni e costruzione con produzione quindi di rifiuti dell'edilizia.

Appaiono carenti le informazioni che attengono alle caratteristiche geologiche e geotecniche del sito in esame. Dal punto di vista geognostico, all'inizio della fase di progettazione sono stati raccolti ed analizzati tutti i dati pregressi esistenti, messi a disposizione della AdSP. L'esito della ricerca ha evidenziato come le indagini pregresse realizzate nel Porto di Trapani, benché numerose e articolate in almeno tre estese campagne realizzate negli ultimi 20 anni, risultino tutte esterne al sedime dei quattro ambiti di progetto.

Di seguito si riporta la planimetria dell'ubicazione delle indagini effettuate nell'area portuale limitrofa.



Figura 1 - Area del porto di Trapani con ubicazioni indagini pregresse

Lo stesso studio di prefattibilità ambientale ha evidenziato una serie di approfondimenti che si ritiene siano necessari per definire una valutazione della reale sostenibilità delle trasformazioni programmate; i più attinenti sono:

- stato qualitativo dei fondali interessati;
- caratteristiche dei suoli e materiali interessati da interventi di scavo o manomissione;
- gestione delle terre e materiali;
- aspetti idrodinamici connessi ai dragaggi;

Il “PFTE” è stato sviluppato sulla base di ipotesi, rimandando al livello di progettazione successivo il necessario approfondimento a conferma delle tipologie strutturali scelte, del bilancio materie e della fattibilità delle fasi costruttive.

Come detto, l’area più interessate alle attività di dragaggio e di conseguenza anche alla pianificazione delle attività di caratterizzazione ambientali dei fondali è quella che interessa l’ambito funzionale 1 (area antistanti il molo crociere di progetto).

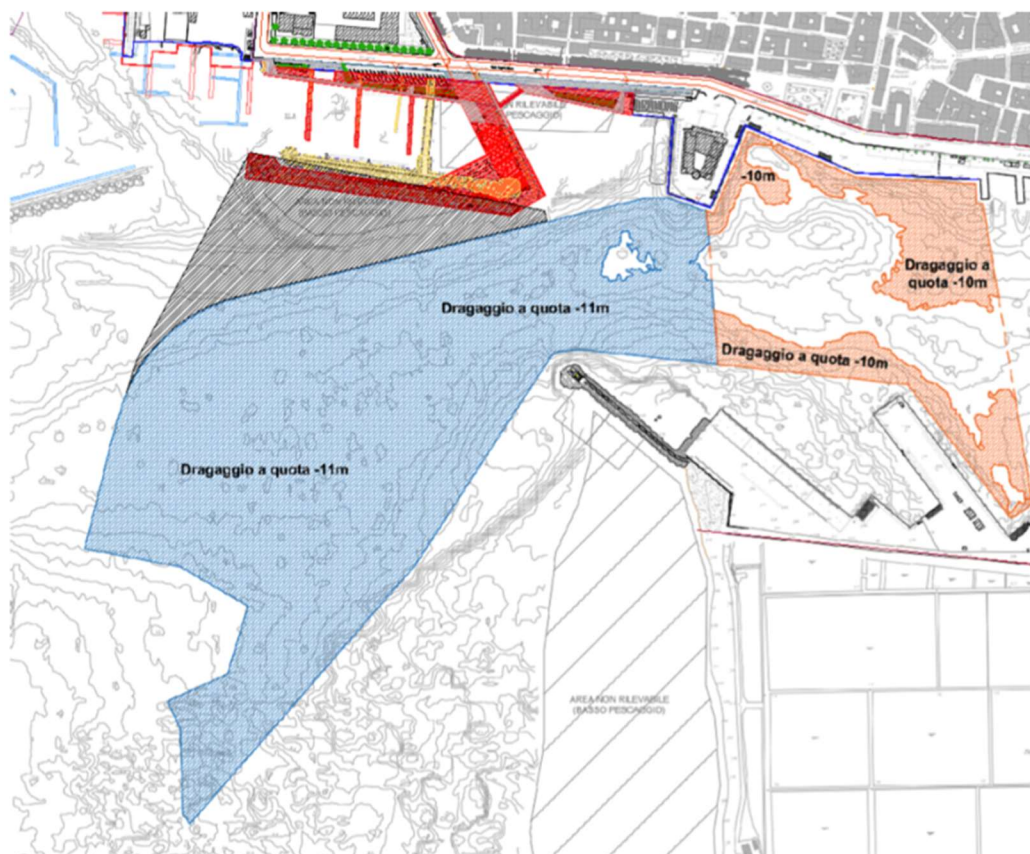


Figura 1 – Stato di progetto: ubicazione del nuovo molo crociere e della corrispondente area da dragare

Il progetto prevede la realizzazione dell'escavo dei fondali fino alla quota – 11 m l.m.m. nei pressi del nuovo molo crociere, raccordandoli con la prevista profondità di dragaggio del bacino portuale di cui al progetto AdSP CUP I94D19000000005 di imminente realizzazione. Per tale progetto, negli anni 2019-2020 è stata eseguita la caratterizzazione dei fondali come da DLgs 173/2016.

L'area da dragare è di circa 42.000 mq, a ridosso del nuovo accosto e raccordato al dragaggio di prossima realizzazione (area con campitura di colore nero).

Attualmente i fondali in quest'area di raccordo sono variabili da un minimo di circa 1,5 m sotto il livello del mare a un massimo di circa 7,5 m.

Il volume corrispondente è stato stimato preliminarmente in 210.000-250.000 mc.

L'allegato tecnico al Decreto attuativo dell'art. 109, comma 2 lettera a), D.lgs. 152/2006 indica diverse opzioni di gestione dei materiali di dragaggio in funzione dei risultati della caratterizzazione e classificazione dei sedimenti in relazione ai parametri ecotossitologici, chimici, fisici e biologici.

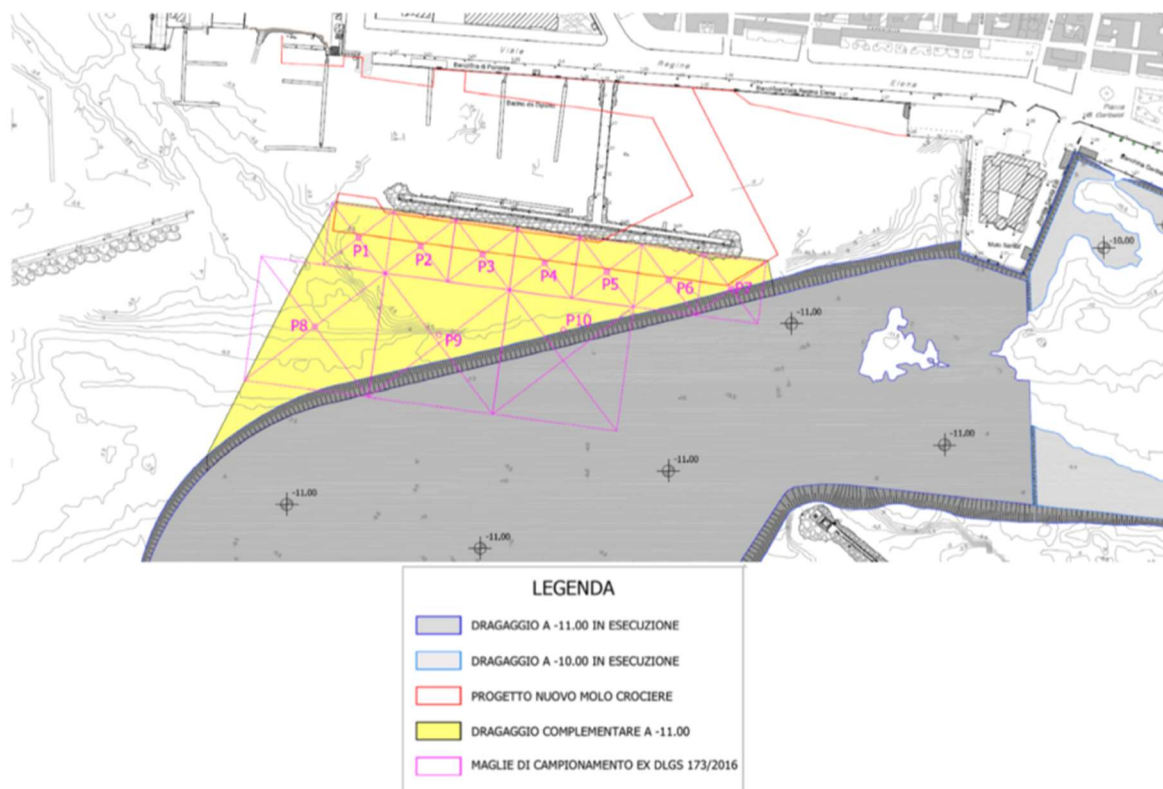


Figura 3 – Area di dragaggio (giallo), area di imminente dragaggio con altro progetto già approvato (grigio) e maglie di campionamento.

Per quanto riguarda lo spazio acqueo sono state realizzate analisi tramite prelievo dei sedimenti e studi più profondi tramite carotaggio. L'area indagata riguarda lo spazio prospiciente viale Regina Elena, e bacino interno al porto, e gli spazi acquei a sud in entrata al sistema portuale.

Gli strati più superficiali dei fondali, attorno ai 50 cm, sono prevalentemente limosi, con concentrazioni variabili di sabbie e argille. Al di sotto di questo strato sono presenti suoli prevalentemente argillosi, con concentrazioni variabili di sabbie, e in alcuni casi anche di ghiaie. Nei terreni analizzati si riscontra inoltre presenza organica.

Da rilevare come negli spazi prossimi all'area del Lazzaretto siano presenti elementi di natura artificiale, con materiale di riporto lapideo.

Viene inoltre segnalata, a ridosso del molo a T e di viale Regina Elena per il tratto interessato dalla proposta in oggetto, la presenza di strati di calcarenite.

Per quanto riguarda gli **aspetti di carattere qualitativo**, i campionamenti effettuati all'interno dei fondali hanno rilevato la presenza di sostanze che pur non determinando situazioni di rischio significativo, nel caso di riutilizzo o ricollocazione (immersione) a seguito di dragaggi devono essere gestite in modo attento e appropriato al fine di evitare possibili alterazioni delle acque o dei suoli.

Le analisi condotte hanno rilevato come l'area interessata dalla variante presenti caratteri dei suoli tipici del contesto locale, dove sono già state condotti interventi di natura edilizie e antropica. Si opera pertanto all'interno di ambiti con caratteristiche geologiche e geotecniche che consentono l'attuazione di opere edilizie e infrastrutturali.

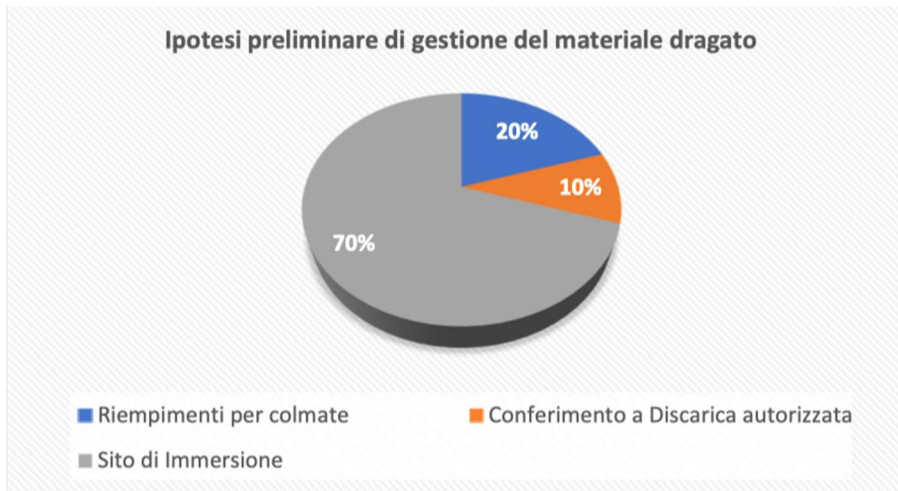
In ragione dei risultati di precedenti campagne di caratterizzazione, effettuate nell'ambito del porto di Trapani, è possibile ipotizzare che nello strato superficiale dell'area oggetto del dragaggio i sedimenti siano costituiti per lo più da sabbie e/o sedimenti a matrice limosa/argillosa e che ricadano in classe B.

Le opzioni di gestione per questo tipo di materiali sono quindi o l'immersione a mare in aree marine non costiere aventi i requisiti di legge oppure l'immissione in ambiente conterminato.

Nel caso in esame quindi ragionevole ipotizzare il loro riutilizzo per la realizzazione dei riempimenti necessari per il nuovo molo crociere e l'allargamento delle banchine di viale Regina Elena. Purtroppo il volume di materiale necessario per la realizzazione del suddetto rilevato è solo una frazione del volume complessivo di sedimenti da dragare. Considerata la mancanza all'interno del porto di Trapani di vasche di colmata da utilizzare per conferire la restante porzione di materiali di risulta dei dragaggi, sarà indispensabile adottare anche l'opzione dell'immersione a mare in aree marine non costiere. Cautelativamente si è inoltre ipotizzato che parte del materiale non sia idoneo né per i riempimenti né per la reimmissione.



Si ipotizza, inoltre, la seguente gestione del materiale dragato:



Per quanto attiene le indagini geognostiche previste nell'area di intervento le ipotesi poste alla base del PFTE su indicazione della AdSP sono le seguenti nelle aree corrispondenti ai punti di indagine individuati con le seguenti previsioni:

- S1, S2, S3, S7: si ipotizza la presenza di uno strato di calcarenite compatta;
- S4, S5, S6: strato di riporto dalla +1.0 alla -4.0, posato su calcarenite.



Rischio sismico

- il territorio comunale di Trapani è inserito tra i comuni in zona 2. Tale classificazione ricomprende larga parte del territorio regionale e tutta la costa occidentale dell'isola.

Rumore

- poiché il Comune di Trapani non è dotato di piano di classificazione acustica, nel RAP par. 6.1.7 sono richiamati i contenuti del vigente quadro normativo nazionale in materia, recepito dalla Regione Sicilia, dove vengono definiti i **limiti acustici di immissione ed emissione** per le singole zone omogenee per usi insediativi e caratteri territoriali, come previsto dalla L. n. 447 del 26.10.1995 - “Legge quadro sull’inquinamento acustico”, e dai successivi decreti, leggi e regolamenti attuativi. Da ciò l’AdSP ricava che:
 - Sulla base dei tipi di zona definiti dalla normativa, l’area oggetto di analisi è riconducibile alla classe IV “area ad intensa attività umana”, considerando non solo la presenza di viabilità e spazi residenziali, ma anche le strutture del porto e le attività connesse al sistema portuale, sia per la diportistica che pesca.
 - Maggiore sensibilità riguarda l’ambito più occidentale, con particolare riferimento all’isola della Colombaia, che rientra tra gli spazi protetti, quindi potenzialmente assimilabile alla classe I.

In sede delle successive fasi analitiche e valutative sarà necessario approfondire il tema attraverso una **caratterizzazione del clima acustico**, individuando i potenziali ricettori sensibili. Rispetto a questo scenario **dovranno essere ipotizzate le possibili alterazioni in relazione alle funzioni assegnate, considerando sia le fonti emissive localizzate riferite alle strutture e attività, sia in riferimento agli effetti indotti e indiretti, indicando preliminarmente come sorgenti il traffico veicolare e la movimentazione marittima.**

Sistema naturalistico

- la componente è trattata nel par. 6.2 del RAP e nel par. 5.1.4. della Relazione Generale della Proposta di Variante localizzata al PRP (WF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00).
- Gli ambiti di intervento A, B e C non coinvolgono direttamente nessun sito della Rete Natura 2000 mentre l’ambito D coinvolge direttamente l’isola della Colombaia inclusa nel sito Natura 2000 **ZSC ITA010007 “Saline di Trapani”** che coincide in parte con il sito Natura 2000 ZPS ITA010028 “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - area marina e terrestre” che però non viene coinvolto direttamente in quanto l’isola della Colombaia non è inclusa nel sito ZPS ITA010028 “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - area marina e terrestre”.
- Vengono segnalati inoltre i siti: ZPS ITA010027 “Arcipelago delle Egadi - area marina e terrestre” e ZSC ITA010024 “Fondali dell’Arcipelago delle Isole Egadi” localizzati a più di 4 Km di distanza dalle aree di intervento.
- Gli ambiti di intervento non coinvolgono direttamente nessuna area protetta. L’area protetta più vicina è la **“Riserva naturale integrale Saline di Trapani e Paceco”** che dista circa 350 m dall’ambito A. L’area IBA (Important Bird and Biodiversity Area) più vicina è l’**IBA 158 “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani”**.
- Poiché il sito Natura 2000 coinvolto direttamente dal progetto ZSC ITA010007 “Saline di Trapani” ricade nell’area protetta “Riserva naturale integrale Saline di Trapani e Paceco”, l’AdSP è obbligata a informare l’ente gestore della stessa dell’avvio del procedimento di VINCA.
- La **zona umida “Saline di Trapani e Paceco”** è stata inoltre dichiarata di importanza internazionale con D.M. 4 aprile 2011 ai sensi e per gli effetti della convenzione relativa alle zone umide di importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici firmata a **Ramsar** il 2 febbraio 1971.
- Per quanto riguarda l’ambito marino, sulla base delle indagini svolte nel 2020, è emerso che negli spazi antistanti sono presenti di *Posidonia oceanica* e *Caulerpa taxifolia*, che in alcune aree si

sovrappongono in modo marginale. **In particolare è stata rilevata la presenza di spazi con buona presenza, seppur circostanziata, di *Posidonia oceanica* in prossimità dell'isola della Colombaia e nello specchio acqueo antistante il Lazzaretto.**

- In ragione della limitata presenza antropica, sull'isola della Colombaia si è sviluppato un ricco sistema floristico riconducibile all'habitat 1240 "Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici". Nel RAP, p. 55 si legge che "La proposta prevede di incrementare la fruibilità del sito tramite un nuovo percorso ciclopedonale che connette l'isola con la terraferma, potendo quindi sviluppare percorsi interni all'isola stessa. **Tali elementi dovrebbero essere definiti in modo da contenere al massimo le interferenze con la stabilità degli habitat qui presenti e le dinamiche ecologiche in essere. In fase di entrata in esercizio delle opere e delle attività che coinvolgeranno questi spazi potrà essere utile verificare anche l'avvio di un sistema di gestione (anche in termini numerici di visitatori) che limiti le potenziali incidenze sulla fauna e flora locale, sia in termini di presenza diretta di fruitori delle aree che di limitazione degli attracchi. Potrà esser utile indicare in modo chiaro (cartellonistica, punto informazioni, ...) quali siano le attività vietate all'interno del sito.**"
- Inoltre, il RAP specifica che:
 - Le attività di scavo dei fondali e rimozione di materiali (banchina e *waterfront*) dovranno essere precedute da analisi sulla base della vigente normativa, definendo le modalità e possibilità di riutilizzo o allontanamento senza creare rischio per la qualità delle acque e indirettamente sulle dinamiche ecosistemiche potenzialmente interferite. Anche per la fase di realizzazione delle opere dovranno essere poste particolari attenzioni in coerenza con le dinamiche ecologiche delle componenti faunistiche e floristiche.
 - Dovranno essere considerati anche gli indirizzi di tutela in relazione al possibile inquinamento luminoso, coerentemente con gli aspetti di sicurezza per le funzioni e attività che saranno insediate nell'area.
 - Potrà essere utile introdurre elementi di carattere didattico-illustrativo all'interno dei percorsi e spazi che coinvolgono in modo diretto aree di valore naturalistico, declinando così la fruizione dell'area verso una **maggiore consapevolezza del valore e della sensibilità del sito.**

Beni storico-culturali, paesaggio

- per la trattazione della componente si fa riferimento a quanto descritto nel par. 6.3 del RAP e nel par. 5.1.3 della Relazione generale della Proposta di Variante localizzata al PRP (WF-PRP-TOT-GEN-REL-01-00).
- Il tessuto urbano di Trapani che si sviluppa a margine dell'area in oggetto è identificato come di particolare interesse sotto il profilo paesaggistico e testimoniale e costituisce **area vincolata ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004, sulla base del Decreto del 10.07.1978, includendo il tessuto storico di Trapani e gli spazi situati a margine dello stesso per la presenza di strutture antropiche di interesse storico e architettonico nonché ambientale. È escluso dal vincolo la fascia di affaccio sul porto di viale Regina Elena e il piazzale antistante il Lazzaretto.** I caratteri tutelati sono riferiti al disegno urbano del sistema costruito, che mantiene l'assetto antico e i rapporti di dimensioni e viste all'interno del tessuto costruito, dove sono presenti anche edifici di pregio architettonico ed estetico. La fig. 23 del RAP rappresenta l'area con vincolo ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004.
- L'area è inoltre interessata dal vincolo ai sensi dell'art. 142, comma 1, **lettera a), fascia di tutela degli ambiti costieri** (figura 24 del RAP).

- Per l'isola della Colombaia, interessata da entrambi i vincoli, va menzionato il pregio dello sviluppo vegetale. Le condizioni di isolamento e di limitata presenza antropica hanno permesso, infatti, lo sviluppo di vegetazione tipica della scogliera mediterranea in modo naturale, creando spazi rappresentativi dei sistemi naturali più integri della costa.
- In base al regime vincolistico del Comune e del Porto di Trapani, l'area di intervento è soggetta a tutela da parte della Soprintendenza ai Beni Culturali di Trapani e della Soprintendenza del Mare ai sensi del D.lgs. n.42/04 art. 28 c.4 e quindi sottoposta all'applicazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui al D.lgs.18-04-'16 N. 50 art. 25. Nel 2021 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha dato incarico di redigere una Relazione Archeologica Specialistica per una valutazione preliminare dell'incidenza dei progetti previsti dalla AdSP all'interno dell'area portuale trapanese sul patrimonio storico e sul contesto ambientale circostante. In articolare, sono stati tenuti in considerazione i seguenti interventi:
 - Dragaggio dell'Avamposto e delle Aree a Ponente dello Sporgente Ronciglio del Porto di Trapani;
 - Nuovo Terminal Crociere presso il Molo a T del Porto di Trapani ;
 - Adeguamento tecnico funzionale delle quote di dragaggio e del Molo Ronciglio.

I risultati hanno consentito di escludere rischi annessi alla realizzazione dei progetti considerati, sebbene non sia possibile asserire con assoluta certezza la presenza di eventuali evidenze archeologiche che potrebbero essere sprofondate all'interno della matrice sabbiosa e oggi trovarsi ivi sepolte. Si attribuisce quindi un impatto sul patrimonio archeologico di GRADO BASSO, trovandosi in assenza di elementi archeologici per i quali si renda necessaria qualche particolare tutela o direttamente danneggiabili dal compimento dell'opera in oggetto.

Sistema insediativo

- la componente è trattata nel par. 6.4 del RAP; la popolazione residente al 2021 è pari a poco meno 65.380, rilevando una contenute seppur continua flessione registrata nell'ultimo decennio; nel 2011 la popolazione si attestava infatti su circa 70.050 abitanti; il sistema urbano risulta compatto e consolidato in continuità con il nucleo storico che si trova in affaccio sul mare, mentre le nuove aree si sviluppano prevalentemente verso l'interno, in relazione al sistema infrastrutturale principale.
- Il sistema portuale assolve diverse funzioni, essendo organizzato sia per i traffici commerciali che per le attività di pesca, non da ultimo va segnalato il ruolo turistico di questa realtà. Il ruolo del porto è sostenuto anche dalla presenza di infrastrutture di carattere territoriale che mettono in collegamento Trapani con l'entroterra e le altre polarità regionali, in particolare: la SS 113 in direzione est, la SS 187, che consente il collegamento con la costa settentrionale, e la SS 115 in direzione sud. Va poi segnalata la presenza dell'aeroporto di Trapani-Birgi, collocato tra Trapani e Marsala.
- Per quanto riguarda il turismo nel decennio tra il 2009 e 2018 gli arrivi turistici sono sensibilmente cresciuti, ad eccezione della flessione del 2018, con una netta predominanza dei turisti italiani rispetto agli stranieri. Si è infatti passati da circa 52.100 arrivi nel 2009 agli 86.841 arrivi nel 2017. Tuttavia il trend delle presenze turistiche risulta meno attivo, rilevando quindi una tendenza a soggiorni con tempi di permanenza sempre più ridotti, se non arrivi giornalieri.

Sistema infrastrutturale e mobilità

- il contesto di intervento è accessibile dalle dorsali nord e sud: corso Vittorio Emanuele – via Carolina e via Regina Elena. Nell'ambito in oggetto sono presenti spazi destinati alla sosta funzionali non solo alle attività portuali (diportistica, mercato ittico, attività economiche, ecc.), ma anche a servizio

della realtà urbana e utilizzati per la fruizione turistica dell'area (piazza Scalo d'Alaggio); anche il piazzale prossimo al Lazzaretto, nonché la struttura stessa, svolge funzioni di sosta per attività connesse alle attività marittime. Gli elementi del sistema della mobilità presenti all'interno dell'ambito in oggetto svolgono funzioni strettamente connesse alle attività urbane, con particolare riferimento all'offerta di parcheggi.

Aspetti sensibili da approfondire

- Dallo SPA (par. 3.6) emergono una serie di approfondimenti necessari per definire una valutazione della reale sostenibilità delle trasformazioni programmate, i più sensibili sono:
 - stato qualitativo dei fondali interessati;
 - caratteristiche dei suoli e materiali interessati da interventi di scavo o manomissione;
 - gestione delle terre e materiali;
 - aspetti idrodinamici connessi ai dragaggi;
 - gestione dei flussi di passeggeri e mezzi veicolari;
 - qualità paesaggistica delle opere;
 - incidenza delle opere rispetto agli habitat (terrestri e marini);
 - relazioni tra attività e dinamiche urbane del centro storico.

Aspetti archeologici

- Nella Relazione Illustrativa del PFTE, par. 3.8.4 (Esito delle indagini archeologiche di prima approssimazione delle aree interessate) viene richiamata la Relazione Archeologica Specialistica effettuata nel 2021 su incarico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale al fine di una valutazione preliminare dell'interesse archeologico delle zone di intervento e dell'incidenza dei progetti di:
 - Dragaggio dell'Avamposto e delle Aree a Ponente dello Sporgente Ronciglio del Porto di Trapani
 - Nuovo Terminal Crociere presso il Molo a T del Porto di Trapani
 - Adeguamento tecnico funzionale delle quote di dragaggio e del Molo Ronciglio;
- I risultati hanno consentito di escludere rischi annessi alla realizzazione dei progetti considerati, sebbene non sia possibile asserire con assoluta certezza la presenza di eventuali evidenze archeologiche che potrebbero essere sprofondate all'interno della matrice sabbiosa e oggi trovarsi ivi sepolte. Si attribuisce quindi un impatto sul patrimonio archeologico di GRADO BASSO, trovandosi in assenza di elementi archeologici per i quali si renda necessaria qualche particolare tutela o direttamente danneggiabili dal compimento dell'opera in oggetto.

A QUESTO PROPOSITO SI EVIDENZIA E VALUTA CHE:

- In generale, le analisi svolte per matrici nel cap. 6 del RAP appaiono poco approfondite e talvolta basate su fonti documentali datate o non sufficientemente chiarite; nelle successive fasi di redazione dello SAI si invita l'AdSP a considerare, ove possibile, fonti più aggiornate e a integrare le analisi con elaborati cartografici di accompagnamento; inoltre, è necessario che vengano approfondite tutte quelle analisi volte a definire le dimensioni dei fabbisogni alla base dei progetti contenuti nella variante di PRP.
- Come anticipato in premessa alla trattazione dell'ambito di influenza, gli stessi contenuti riportati nel cap. 6 del RAP si ritrovano anche nello Studio Preliminare Ambientale (SPA) suddivisi in due capitoli: il cap. 3 "DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SULLE QUALI IL

PROGETTO POTREBBE AVERE UN IMPATTO RILEVANTE” contiene la caratterizzazione, il cap. 4 “DESCRIZIONE PRELIMINARE DI TUTTI I PROBABILI EFFETTI RILEVANTI SULL’AMBIENTE” contiene i giudizi sugli impatti; l’AdSP specifica a p. 51 dello SPA che “*Alla luce delle analisi effettuate nel RAP in relazione ai contenuti della proposta di variante del PRP, di seguito si esprimono le valutazioni relative alle possibili ricadute sulle componenti ambientali principali, al fine di delineare quali siano gli elementi di coerenza e i fattori che possono determinare situazioni critiche. Il livello di valutazione si struttura nella funzione di indirizzo delle successive fasi analitiche e valutative che saranno contenute nello Studio Ambientale Integrato. Vengono infatti indicati quali siano gli aspetti ritenuti più sensibili o critici che devono essere affrontati all’interno della successiva fase valutativa, fornendo anche un primo quadro utile alla scelta di eventuali migliorie o definizione di azioni di mitigazione o compensazioni che possono essere fatte proprie dalla variante*”; in sostanza quindi, nei documenti in consultazione nella presente fase preliminare, le analisi e le stime dei probabili impatti sono state sommariamente svolte solo rispetto ai contenuti della Variante di PRP e non anche ai contenuti del PFTE di cui lo SPA dovrebbe essere il documento di analisi. Nella successiva fase e nello SAI occorrerà approfondire le analisi ambientali degli effetti stimabili al livello adeguato per il livello di definizione progettuale.

- Per quanto riguarda l’“Archeologia”, il tema viene affrontato nel par. 3.8.4 della Relazione Illustrativa del PFTE ma non nel RAP (relativo alla variante di PRP) e nello SPA (relativo al PFTE) sebbene il tema sia riconducibile a quello dei Beni storico-culturali.
- Nella successiva fase di redazione del SAI, oltre al necessario approfondimento dei vari aspetti secondo le indicazioni fornite nel presente parere, è necessario effettuare un riordino, una razionalizzazione e un accorpamento dei temi superando la dispersione e le ripetizioni che si riscontrano nei documenti di SAPI.
- A seguire, si forniscono alcune indicazioni puntuali specifiche per matrici:

Clima:

- Nello SAI chiarire le fonti utilizzate per la caratterizzazione della componente e quale sia l’effettivo periodo di riferimento considerato; infatti, nel par. 6.1.1 del RAP viene fatto riferimento ai dati resi disponibili dagli archivi dell’Aeronautica Militare - CliNO – per il trentennio 1971-2000 per la stazione Trapani/Birgi; è indispensabile che i dati utilizzati siano quanto più possibile aggiornati;
- Il tema del cambiamento climatico deve essere affrontato sia in relazione alle mitigazioni alle possibili emissioni climalteranti, sia in relazione alle necessità di adattamento ai cambiamenti climatici.
- Per quanto riguarda il primo aspetto (mitigazioni), i porti hanno la possibilità di incidere significativamente nella riduzione delle emissioni (rispetto alla situazione attuale); gli interventi di cold ironing vanno in questa direzione ma per essere efficaci devono essere supportati da approvvigionamenti di energia prodotta da fonti rinnovabili; pertanto si invita la AdSP ad approfondire il tema anzitutto definendo il fabbisogno energetico e, conseguentemente, individuando modalità di approvvigionamento da fonti rinnovabili.
- Per quanto riguarda il secondo aspetto (adattamento), uno dei temi più rilevanti da considerare per le opere portuali è quello dell’innalzamento del livello medio del mare e, infatti, nel RAP si afferma che **“Tema da tenere in considerazione in fase di definizione dei progetti conseguenti alla variante è comunque quello del cambiamento climatico, in riferimento non tanto alle modifiche dei parametri meteorologici, quanto agli effetti sul livello medio del mare”**; a questo proposito si evidenzia che la fase di definizione dei progetti conseguenti alla variante di PRP è già quella attuale, considerando che l’AdSP ha avviato un procedimento ai sensi dell’art. 6, comma 3-

ter del D.Lgs. 152/2006; pertanto, è necessario che nella stesura della Variante di PRP, del PFTE e del SAI il tema venga adeguatamente approfondito sia in termini analitici che pianificatori e progettuali.

Acque interne:

- con riferimento al Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sicilia del 2010, relativo al 2° Ciclo di pianificazione (2015-2021) di cui si è tenuto conto nel RAP per le analisi svolte in merito alla componente, si segnala che è disponibile nel portale istituzionale della regione Siciliana il **Piano di gestione del distretto idrografico della Sicilia - 3° ciclo di pianificazione (2021-2027)**, adottato dalla Conferenza Istituzionale Permanente con Delibera n. 7 del 22/12/2021;
- in relazione alle acque sotterranee e a quanto affermato nel RAP circa il fatto che “In fase successiva dovranno essere approfonditi gli aspetti inerenti l’approvvigionamento idrico in riferimento all’approvvigionamento idrico e la gestione del sistema fognario in relazione alle strutture e alle attività inserite nel contesto di interesse dalla variante in oggetto, al fine di evitare di gravare sul sistema esistente”, si ritiene invece che tali aspetti (approvvigionamento idrico e smaltimento reflui) possano e debbano essere affrontati efficacemente proprio nell’ambito del procedimento di VAS, nell’ottica di individuare il bilanciamento tra funzioni offerte e domanda di servizi che risulti maggiormente compatibile con gli obiettivi di sostenibilità ambientali che il Piano/Progetto deve soddisfare; pertanto, è opportuno che nella predisposizione del SAI venga svolta una analisi che, a partire dalla stima degli incrementi di movimenti passeggeri e merci conseguente alla Variante di PRP, definisca i fabbisogni di consumi idrici, energetici, di smaltimento reflui, di produzione di rifiuti e conseguente riciclo, riuso e smaltimento e, in generale, tutti gli aspetti a cui sono correlate infrastrutture e impianti, nonché risorse, che possono necessitare di un adeguamento dimensionale o di approvvigionamento.

Acque marine:

- tenendo conto dei risultati emersi in particolare per lo stato chimico che risulta essere “non buono” **nell’area oggetto di intervento, a causa delle concentrazioni di Nonylfenolo**, occorre escludere aggravamenti o dispersioni dovuti alle attività previste e conseguenti alla variante di PRP e dei PFTE, tra le quali, come evidenziato nel RAP (p. 48), anche quelle connesse “*al rimessaggio e manutenzione dei natanti*”. *Si condivide la necessità di individuare “le soluzioni gestionali e tecniche che evitino concentrazioni di sostanze inquinanti nelle acque marine connesse alle diverse funzioni che insisteranno nell’area, sia in diretto riferimento a quanto previsto dalla variante che, prevedibilmente, conseguenti al futuro assetto (es. raccolta e trattamento acque meteoriche per i parcheggi)”* e a tal proposito si invita l’AdSP a focalizzare fin dalla presente fase pianificatoria/progettuale e valutativa sia le possibili “**sostanze inquinanti nelle acque marine connesse alle diverse funzioni che insisteranno nell’area**” specialmente se correlate alle previsioni della variante di PRP, sia le necessarie “**soluzioni gestionali e tecniche**” per evitarle, senza rimandare questi approfondimenti a successive fasi, nell’ottica di orientare le scelte contenute nel PRP minimizzando ogni possibile effetto negativo conseguente.
- Il Proponente ha provveduto ad una classificazione dello stato ecologico dei corpi idrici marino costieri, effettuata sulla base della valutazione degli elementi biologici (EQB) e degli elementi fisico-chimici, chimici ed idro-morfologici a sostegno degli elementi biologici; l’indice considera la presenza e concentrazione di fitoplancton, macroalghe, macro-invertebrati bentonici e angiosperme. Complessivamente il giudizio riferito all’indice EQB è “sufficiente”. Per come descritta, tale valutazione è stata basata sui criteri della *Water Framework Directive* che appare idonea per le acque

interne e di transizione. Tuttavia, lo specchio acqueo richiede una valutazione ai sensi della *Marine Strategy Framework Directive* che appare indispensabile anche per ottenere un *benchmark* di riferimento per gli eventuali impatti determinati in fase di cantiere e di esercizio.

- Appare necessario scongiurare un effetto cumulativo di potenziali impatti determinato dalle opere di escavo e **dragaggio** che insistono nell'area portuale e le biocenosi di interesse ecologico presenti nell'area e nei dintorni oltre a quelle che sono presenti nelle aree ZSC/ZPS adiacenti.
- In particolare, il proponente evidenzia come, ad eccezione degli interventi in Ambito D che interessano una ZSC (Saline di Trapani) gli altri interventi siano a distanza comprese tra 215 m e circa 6 km dalle ZPS/ZSC.

AMBITI DI INTERVENTO	ZSC ITA010007 “Saline di Trapani”	ZPS ITA010028 “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - area marina e terrestre”	ZPS ITA010027 “Arcipelago delle Egadi - area marina e terrestre”	ZSC ITA010024 “Fondali dell'Arcipelago delle Isole Egadi”
Ambito A	354 m	354 m	5102 m	6030 m
Ambito B	366 m	697 m	4982 m	5834 m
Ambito C	215 m	934 m	4430 m	5520 m
Ambito D	0 m	1078 m	4081 m	4964 m

- Tuttavia, tali distanze appaiono tali da non scongiurare effetti diretti ed indiretti (diversamente da quanto rappresentato nelle “Conclusioni dello studio di incidenza ambientale” – elaborato TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-01-00 - ed in particolare nella tabella riassuntiva. Va quindi rivalutato attentamente il quadro (inclusa la previsione di monitoraggi ex ante) di salute delle SSC ITA010007 e 010028.
- Come il Proponente ricorda nella relazione, i siti facenti parte della Rete Natura 2000, sono oggetto di una rigorosa tutela e conservazione degli habitat, delle specie animali e vegetali e per questo motivo ogni piano/progetto o intervento che possa indurre interferenze sulle componenti biotiche o abiotiche è soggetto a Valutazione di Incidenza Ambientale e la tipologia ed estensione dei lavori previsti nel progetto e in particolare nella variante non consentono di scongiurare la possibilità di effetti, anche cumulativi, sugli habitat Rete natura 2000: 1110 Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina; 1120* Praterie di Posidonia (*Posidonion oceanicae*); 1150* Lagune e sulle 1240 Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. Endemici.
- In particolare, i lavori di affioramento e allargamento del cordolo di collegamento alla Colomabia appaiono particolarmente preoccupanti per la presenza di biocenosi di fondi duri appartenenti all'Habitat Rete Natura 2000 1170 Scogliere, e non valutate nel presente studio. Tali aspetti sono rilevanti poiché le opere di potenziamento del cordolo appaiono poco compatibili con il quadro di qualità ambientale, non solo per gli impatti sugli habitat 1170 ma anche per la naturale ossigenazione e ricambio delle acque che appare, alla luce della nuova progettazione, ancora più rilevante rispetto al passato.
- Appare assolutamente fondamentale identificare delle soluzioni alternative (ad esempio passerelle passanti) a minore impatto e in grado di permettere la buona ossigenazione dei fondali unitamente alla preservazione degli habitat 1170 presenti nell'area compresa tra Lazzaretto e Colomabia.
- Si fa presente che all'interno dell'area portuale (verso l'imboccatura e la diga foranea) sono presenti ampie porzioni di prateria di posidonia che deve essere tutelata da queste attività, dall'impatto dei

dragaggi e monitorata. Deve inoltre essere previsto un piano di compensazione nel caso in cui dovessero verificarsi impatti accidentali e inattesi.

- La proposta di variante comporterà certamente un incremento dei transiti, con particolare riferimento a navi di grande dimensione e del traffico collegato a queste movimentazioni. Il Proponente dichiara che questo aspetto dovrà essere analizzato in relazione alle opere di approfondimento (ovvero escavo) dei fondali verificando le modifiche idrodinamiche e quindi gli aspetti di movimentazione delle acque all'interno dell'area. Questo aspetto richiede una precisa e dettagliata analisi (anche di impatti cumulativi) programmazione e pianificazione anche in relazione alla presenza della vegetazione sommersa.
- Il proponente riporta che nel caso "dovessero risultare necessarie opere di adeguamento degli spazi in entrata al porto dovrà essere verificato l'effetto rispetto alle condizioni idrodinamiche dei flussi in entrata e uscita dal bacino portuale, con particolare attenzione per il trasporto di sedimenti o l'erosione dei fondali.". Tali aspetti appaiono elementi strategici da approfondire e integrare nel presente progetto anche in termini di alternative progettuali.
- La variante va a ridurre le previsioni di accrescimento delle superfici portuali nell'area situata ad ovest della struttura del Lazzaretto, mantenendo la presenza di spazi acquei. Si riduce quindi la sottrazione di spazi marini nell'area attualmente meno antropizzata, rispetto alle previsioni del Piano Regolatore vigente. Questo aspetto appare pienamente condivisibile. Tuttavia, è prevista un'espansione significativa della banchina nell'area prospiciente alla Capitaneria di Porto (e adiacenze) che richiede una più approfondita valutazione degli impatti sulla componente mare, oltre ad azioni di mitigazione e di compensazione in particolare per le porzioni di habitat 1170 che saranno occupate dall'espansione della banchina.
- Le conseguenti verifiche degli "aspetti che potranno modificare gli apporti di sedimenti o erosione dei fondali, anche in riferimento alla stabilità delle banchine e conterminazione del bacino acqueo e quindi navigabilità dei diversi ambiti del sistema portuale. Tale aspetto dovrà essere analizzato anche in relazione alla presenza della vegetazione sommersa" (RAP, p. 49) devono essere svolte già nella presente fase di Pianificazione/progettazione e relativa valutazione VAS-VIA integrata.

Suolo e sottosuolo:

- l'AdSP cita indagini condotte a terra risalenti al 2001 mentre non è chiaro quando siano state svolte le indagini condotte nello spazio acqueo, citate sempre nel par. 6.1.5; ad ogni modo, nell'elaborato TWF-SP-ABC-GEO-REL-01-00-signed che accompagna il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, a p. 3, è riportato un quadro apparentemente più chiaro ed esaustivo delle indagini geognostiche e ambientali pregresse che consistono in:
 - 1. Indagini del 1985 – n. 2 sondaggi all'interno del molo della Sanità per il progetto di costruzione della nuova stazione marittima;
 - 2. Indagini del 1997 – n. 4 sondaggi con prelievo di campioni e prove di laboratorio;
 - 3. Indagini del 1999 – n. 3 sondaggi eseguiti in corrispondenza della banchina Garibaldi;
 - 4. Indagini del 2002 – n. 3 sondaggi per il consolidamento e adeguamento della banchina Dogana e Marinella con prove di laboratorio e prove SPT;
 - 5. Indagini del 2020 – n. 1 sondaggio con prove SPT e prelievo di campioni nell'area all'incrocio tra le banchine est e sud del molo Sanità;
 - 6. Indagini geognostiche del 2021 – n. 4 sondaggi con prove in sito e prelievo di campioni in corrispondenza della banchina del Ronciglio

e sarebbe apprezzabile se, nelle fasi successive venisse effettuata una messa in coerenza complessiva delle informazioni riportate e, qualora nell'impossibilità di redigere documenti "autoportanti", inserire i rimandi ad altri elaborati, utili a comprendere appieno i contenuti analitici, pianificatori e progettuali.

- si invita l'AdSP a chiarire se le indicazioni fornite per condurre le necessarie indagini geologiche e geotecniche e riportate alle pp. 50-51 del RAP siano in coerenza e tengano conto di quanto più dettagliatamente descritto nei documenti "Specifiche di Indagine - Piano di caratterizzazione ambientale dei fondali antistanti il molo crociere di progetto" (TWF-SP-A-AMB-PDC-01-01-signed) e "PIANO DI INDAGINE GEOGNOSTICA - SPECIFICHE TECNICHE" (TWF-SP-ABC-GEO-REL-01-00-signed) allegati al PFTE.
- Dragaggi:
 - Appaiono evidenti, dalla consultazione degli elaborati, diverse lacune di conoscenza sia nella caratterizzazione geologico-tecnica delle aree oggetto di intervento, sia riguardo a quella chimico-fisica dei sedimenti di dragaggio e dei terreni (presumibilmente di riporto) delle aree di sedime degli edifici e delle zone emerse.
 - Dovranno essere dettagliati gli aspetti fisici e qualitativi dei fondali, al fine di delineare le possibili azioni di riutilizzo, trattamento o allontanamento dei volumi oggetto di escavo. Al fine di verificare le quantità da rimuovere per i dragaggi dovrà essere identificata l'area di lavorazione necessaria per la corretta movimentazione e attracco delle navi, l'attuale batimetria e la profondità del fondale necessaria per garantire le manovre con un opportuno franco di sicurezza dal fondale.
 - In particolare il progetto del dragaggio deve soddisfare due requisiti fondamentali:
 - 1. stima accurata dei volumi da dragare;
 - 2. valutazione della natura dei materiali da scavare.
 - La stima accurata dei volumi è importante sia per la scelta dell'attrezzatura di dragaggio sia per calcolare il tempo di esecuzione del dragaggio.
 - La valutazione della natura dei materiali da scavare invece è necessaria per determinare i costi complessivi del progetto di dragaggio.
 - Altrettanto importante è la fase di caratterizzazione bio-geo-chimica; la valutazione delle caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche dei sedimenti da dragare, rappresenta uno step importante perché consente di determinare potenziali metodi di dragaggio, opzioni di smaltimento, impatto ambientale e tipologie di bonifica (qualora necessarie). Le informazioni necessarie attengono a:
 - 1. lavori di escavazione;
 - 2. terreni da dragare;
 - 3. scelta dell'attrezzatura di scavo e di trasporto e i siti per la discarica dei materiali dragati;
 - 4. reperimento dei materiali per il ripascimento o per la formazione di terrapieni e simili;
 - 5. protezione dell'ambiente marino;
 - 6. analisi dei costi;
 - 7. misurazioni e i controlli prima, in itinere e post dragaggio
 - In particolare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche e geochimica dei terreni di escavo (nell'area sono presenti sia sedimenti sciolti che lapidei) diventa fondamentale per la scelta

dell'attrezzatura di dragaggio che va dunque fatta sulla base di una combinazione di fattori, quali:

1. il tipo di ambiente fisico;
2. la natura, la quantità ed il livello di contaminazione del materiale da dragare;
3. il metodo di posizionamento;
4. la distanza dal sito di conferimento.

Sulla scorta di questi elementi unitamente alle condizioni del mare per l'operatività e il tipo di contrasto (propulsione, piloni, ancore), si possono determinare con più accuratezza tempi e costi di realizzazione degli interventi attraverso la capacità produttiva, dove per produzione si intende la quantità di terreno dragata per unità di tempo.

- Negli ambiti funzionale 2 e 3, dove sono previste attività di escavo e demolizioni, si pone in particolare la necessità di predisporre un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR n°120 del 2017 e della gestione delle macerie, quali rifiuti ai sensi della parte IV D.lgs n°152 del 2006.

Rumore e vibrazioni:

- nel RA non vengono fornite indicazioni in merito alle componenti ambientali rumore e vibrazioni, ma si afferma che nelle successive fasi analitiche e valutative sarà necessario approfondire il tema attraverso una caratterizzazione del clima acustico, individuando i potenziali ricettori sensibili e che rispetto a questo scenario dovranno essere ipotizzate le possibili alterazioni in relazione alle funzioni assegnate, considerando sia le fonti emmissive localizzate riferite alle nuove strutture e alle nuove attività, sia in riferimento agli effetti indotti e indiretti, indicando preliminarmente come sorgenti il traffico veicolare e la movimentazione marittima.
- Si condivide quindi la necessità di approfondire lo studio delle componenti rumore e vibrazioni, sia per la parte in mare che per quella sui ricettori terrestri, anche secondo quanto indicato dalla Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

Beni storico-culturali, paesaggio:

- redigere una tavola dei vincoli ambientali, paesaggistici e storico-culturali che interessano l'area e il suo contesto.
- Per quanto riguarda l'**archeologia**, in considerazione di quanto riportato dalla AdSP in merito alle risultanze della Relazione Archeologica Specialistica effettuata nel 2021 che hanno consentito di escludere rischi annessi alla realizzazione dei progetti considerati, pur nell'impossibilità di escludere con assoluta certezza la presenza di eventuali evidenze archeologiche che potrebbero essere presenti nell'area di intervento, si rimanda il proponente a tenere conto di quanto osservato dalla Regione Siciliana - Soprintendenza del Mare Palermo con nota prot. MASE-2023-0044432 del 24/03/2023.

Sistema insediativo:

- in considerazione degli interventi progettuali previsti nella variante localizzata del PRP e, in particolare, del nuovo molo crocieristico, si invita l'AdSP, nella fase di predisposizione del SAI a presentare uno studio previsionale dei traffici attesi che fornisca indicazioni dimensionali anche in merito alla presenza turistica, così da poter stimare un quadro realistico di fabbisogno di servizi e le conseguenti, probabili, necessità di potenziamento infrastrutturale (trasporto pubblico e privato, per il traffico, parcheggi e viabilità, consumi idrici, smaltimento reflui, consumi energetici, produzione rifiuti).

Sistema infrastrutturale e mobilità:

- mancano dati trasportistici e uno studio che consenta di comprendere gli effetti sul sistema infrastrutturale e della mobilità indotti dalla Variante e dall'incremento di traffici navali che la previsione del nuovo molo e del nuovo terminal crociere puntano a soddisfare.

Salute umana:

- in attuazione di quanto previsto dalla vigente normativa si evidenzia come la trattazione della “salute umana” non sia stata adeguatamente sviluppata. Riguardo ai contenuti del RAP, non è stata adottata la presenza antropica quale parametro di analisi del Contesto territoriale di riferimento. Lo Studio Ambientale Integrato dovrà contenere un capitolo specificatamente dedicato alla valutazione degli effetti sugli aspetti socio-sanitari della popolazione interessata dai potenziali impatti identificati e valutati nonché la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione presente nell’area che sarà interessata dalla realizzazione dell’opera in progetto.
- Sarebbe auspicabile inoltre che nello SAI fosse esplicitato l’obiettivo di miglioramento che si persegue con la realizzazione del piano/programma, nonché quali azioni del piano concorrono al raggiungimento di questo obiettivo e, dualmente, quali azioni determinano invece effetti negativi.
- La documentazione presentata dal proponente non consente di escludere la significatività dell’impatto sulla componente *Salute Umana* determinato dalla variante di PRP e dalla realizzazione delle opere previste e del loro esercizio, non rendendo possibile una valutazione esaustiva di tale componente, ai sensi del D. lgs 3 aprile 2006, n.152. Nel RAP non sono indicate le caratteristiche demografiche dei Comuni interessati, viene riportata esclusivamente la densità abitativa, il cui dato riportato si riferisce ai dati del 2021. Non sono indicate, l’occupazione e la scolarità, non sono riportate le infrastrutture ospedaliere e scolastiche presenti nel territorio, non vi è alcun riferimento alla epidemiologia descrittiva dei comuni interessati dall’opera in questione. Si ribadisce la necessità, volendo comprendere il rapporto tra esposizione a componenti impattanti (Atmosfera, acque, rumore, traffico indotto, rifiuti, alimenti ecc) e lo stato di salute degli abitanti residenti, di conoscere il profilo di salute specifico della popolazione residente anche per poter attuare una sorveglianza epidemiologica *post operam*.

Morfodinamica costiera:

- Allo scopo di valutare la possibilità che il dragaggio del porto inneschi fenomeni erosivi ai danni della linea di costa, approfondire e verificare, mediante l’ausilio della modellazione matematica, l’idro-morfodinamica indotta dalle onde, con particolare riferimento alla movimentazione dei sedimenti in sospensione nella colonna d’acqua e alla conseguente valutazione dell’incidenza dell’intervento di dragaggio.

8. INDIRIZZI PER IL MONITORAGGIO

- Nel cap. 7 del RAP sono forniti sintetici indirizzi per il monitoraggio previsto nell’ambito della VAS che, come affermato a p. 61, è svolto “**al fine di garantire che le trasformazioni del territorio perseguano i principi e indirizzi di sostenibilità e rispondano agli obiettivi assunti dagli strumenti stessi**”;
- per la scelta degli indicatori e, più in generale, per il modello di monitoraggio, viene proposto il modello concettuale DPSIR elaborato dall’OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico).
- Il monitoraggio definito dalla VAS potrà definire gli indirizzi dei sistemi di monitoraggio che saranno fatti propri all’interno delle eventuali procedure di VIA riferite ai progetti che andranno a dare attuazione alle trasformazioni che coinvolgono l’area.
- La Relazione Illustrativa e la relazione Tecnica del PFTE non contengono indicazioni per il monitoraggio del progetto.

A questo proposito si evidenzia e valuta che:

- Le finalità del monitoraggio VAS consistono nell'individuazione degli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano, soprattutto per intervenire con azioni correttive qualora tali effetti non previsti fossero negativi, e nella verifica del conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale che il Piano ha assunto in coerenza con il quadro di sostenibilità ambientale di riferimento.
- Come correttamente evidenziato nel RAP, il monitoraggio deve “garantire che le trasformazioni del territorio perseguano i principi e indirizzi di sostenibilità e rispondano agli obiettivi assunti dagli strumenti stessi”; è pertanto necessario che, sulla base dei “principi e indirizzi di sostenibilità”, da ricavare dal quadro di riferimento per la sostenibilità costituito da tutti quegli atti che esprimono le politiche vigenti orientate alla sostenibilità e pertinenti al Piano/progetto, sia chiaramente individuato un set di obiettivi di sostenibilità ambientale che la Variante di PRP fa proprio e che va ad arricchire il quadro di obiettivi di carattere trasportistico/funzionale/ecc, assunti dal PRP e dai Progetti stessi. Il monitoraggio VAS dovrà essere condotto con riferimento a tali obiettivi di sostenibilità ambientale. Pertanto, per fornire le indicazioni sulla predisposizione del piano di monitoraggio VAS è indispensabile che lo Studio Ambientale Preliminare definisca una chiara struttura in cui gli obiettivi di sostenibilità sono correlati alle azioni di Piano e agli indicatori; prevedendo anche modalità di integrazione tra il monitoraggio fisico del Piano e il monitoraggio dell'efficacia della sua sostenibilità ambientale.
- Il modello concettuale individuato per la definizione del monitoraggio e degli indicatori, DPSIR, costituisce una evoluzione, in termini più sofisticati, del modello Pressioni-Stato-Risposte. In particolare, come affermato a p. 62 del RAP, **“i “determinanti” a «monte» dell'intero processo possono essere identificati con le attività e i processi antropici che causano le pressioni; a «valle» delle pressioni sta invece lo Stato dell'ambiente, che subisce modificazioni in seguito alle sollecitazioni umane. Ciò comporta Impatti sul sistema antropico, cui la società reagisce con apposite Risposte, finalizzate a rimuovere sia gli Impatti che a modificare i Determinanti”**; ciò comporta la necessità di una chiara individuazione degli elementi “causa / effetto” che, ad avviso di questa Commissione, devono anzitutto essere focalizzati in funzione della proposta pianificatoria e progettuale, vale a dire chiarendo (preliminarmente anche attraverso specifici approfondimenti analitici) come la proposta di variante di PRP sia in grado di rispondere e risolvere le pressioni presenti allo stato attuale garantendo, altresì, che non ne determini di nuove.
- Gli indicatori per il monitoraggio VAS saranno individuati in stretta correlazione con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e in base alla pertinenza con le attività oggetto della Variante Localizzata al PRP.
- A questo proposito, dovranno essere utilizzati indicatori capaci di esprimere gli effetti sullo stato dell'ambiente e i contributi forniti dalla **Variante Localizzata al PRP** su tutti i fattori individuati in particolare dal D.lgs. n. 152/2006, Allegato VI, lett. f) con particolare attenzione a quelli relativi all'ambiente marino e biodiversità;
- A p. 62 del RAP si afferma, correttamente, che “Il monitoraggio definito dalla VAS potrà definire gli indirizzi dei sistemi di monitoraggio che saranno fatti propri all'interno delle eventuali procedure di VIA riferite ai progetti che andranno a dare attuazione alle trasformazioni che coinvolgo l'area.”; in coerenza con ciò, sarebbe auspicabile che nel fornire le indicazioni per la predisposizione del monitoraggio VAS, lo Studio Ambientale Integrato (e lo stesso piano di monitoraggio VAS) prevedessero forme di **integrazione dei dati del monitoraggio VAS della Variante Localizzata al PRP con quelli dei monitoraggi dei singoli progetti previsti dalla Variante di PRP mettendo in atto un sistema in cui**

il monitoraggio VAS si implementa anche attraverso i più dettagliati monitoraggio dei singoli progetti.

- Non sono state fornite indicazioni per il monitoraggio delle opere oggetto del PFTE; rispetto al monitoraggio VAS, quello delle opere in progetto dovrà consentire una comprensione dettagliata degli effetti indotti dagli interventi previsti sulle matrici ambientali e, per le stesse componenti, sulla salute umana; dovranno essere dettagliate le fasi *ex ante*, *in fieri* ed *ex post*; per quanto riguarda gli ecosistemi, tenere conto di tutti i descrittori della MSFD e non limitarsi a torbidità; approfondire gli aspetti di Monitoraggio Acustico in cui dovranno essere indicati, in coerenza anche con le linee guida dell'ISPRA, la localizzazione delle postazioni di rilievo, i periodi e le durate delle misure fonometriche, la modalità di esecuzione dei monitoraggi, i possibili effetti sulla fauna marina e le verifiche da effettuare, nonché le azioni di natura organizzativa dei cantieri o di interventi di mitigazione, da porre in essere.
- Il P.M.A. del PFTE dovrà essere redatto secondo le Linee Guida Nazionali (ISPRA e Ministero della Transizione Ecologica)”.

9. INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

- È prevista la verifica del rilievo topografico ortofotogrammetrico eseguito nel periodo tra il 5 settembre 2018 e l'8 novembre 2018 e la sua integrazione nell'area compresa tra l'Ambito C e l'Ambito D.
- È prevista l'integrazione dei rilievi batimetrici condotti nel 2018 e sulla base dei quali l'AdSP ha elaborato il progetto di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello Sporgente Ronciglio, in quanto, per limiti di tipo strumentale, non sono state rilevate le aree a minor pescaggio, aventi profondità inferiore ai 2,5 m. Tali aree comprendono la zona antistante la calata lungo Viale Regina Elena, l'area antistante la scogliera del molo a T, l'area compresa tra il Lazzaretto e l'isola della Colombaia.
- Sviluppo della progettazione del Terminal Crociere – Edificio: sono riportate indicazioni per i successivi livelli della progettazione, estratte dalle Linee Guida internazionali “PIANC” in particolare per i Terminal Crociere, indicazioni delle quali si è già tenuto conto in questa fase progettuale.
- Sviluppo della progettazione del Terminal Crociere – Opere marittime: la conferma della tipologia di struttura scelta per il nuovo molo e le banchine e, conseguentemente, l'ottimizzazione degli elementi strutturali e delle fasi costruttive potranno avvenire a valle della campagna di indagine geognostica e sismica richiesta ai sensi delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al DM 17/01/2018. Per la progettazione dell'intervento di dragaggio e di gestione del materiale dragato sarà necessario: eseguire il rilievo batimetrico delle aree di cui non si dispone di informazioni sufficienti ed eseguire la caratterizzazione ambientale e geognostica dei materiali da dragare. In base ai risultati sarà possibile confermare o ridefinire le modalità di dragaggio e di gestione del materiale.
- Sostenibilità e prestazioni ambientali: il progetto dovrà porre i principi della sostenibilità ambientale ed energetica e dell'innovazione tecnologica come obiettivi centrali:
 - il raggiungimento del massimo livello di qualificazione energetica degli edifici;
 - l'ottimizzazione dell'esposizione solare dei nuovi edifici e delle funzioni in essi allocate al fine di sfruttare al meglio gli apporti solari anche attraverso l'utilizzo di zone filtro e schermature mobili al fine di ottimizzare l'irraggiamento solare;
 - lo sfruttamento di energia da fonti rinnovabili ed eventuale sfruttamento di tecnologie di cogenerazione;
 - la predilezione di utilizzo di materiali a ridotto impatto ambientale e riciclabili;
 - utilizzo di ventilazione naturale;

- utilizzo dell'illuminazione naturale;
 - riciclo delle acque meteoriche;
 - ottimizzazione dell'acustica interna degli edifici in rapporto alle differenti funzioni che si svolgono al loro interno.
- Suddivisione in stralci funzionali e Fasi costruttive:
- i quattro ambiti di progetto, benché connessi da un punto di vista generale, sono tra loro indipendenti da punto di vista realizzativo.
 - Più precisamente, nel par. 5.1 della Relazione Illustrativa al PFTE è riportato il Cronoprogramma **delle attività di progettazione, approvazione e affidamento**, stimato in complessivi 21 mesi che includono:
 - Adozione Variante Localizzata al PRP (AdSP)
 - VAS e approv. Var. Loc. al PRP (MiTE, Comune, CSSLPP)
 - Campagne di indagine
 - Progettazione definitiva
 - Acquisizione di tutti i Pareri sul progetto
 - Progettazione esecutiva
 - Verifica e validazione
 - Procedura di appalto dei lavori.
 - Inoltre, viene specificato che *“può essere anticipato l'iter di tutte quelle opere che non costituiscono variante al piano regolatore vigente e non necessitano di valutazione di impatto ambientale, come gli interventi di sistemazione di piazza scala d'alaggio e del mercato del pesce (Ambito B)”*; per tali opere sono stimati complessivi 12 mesi.
 - Il cronoprogramma riportato nel part. 5.2 riguarda i **lavori e delle fasi di collaudo** ed è articolato per i 4 ambiti (A, B, C e D) tenendo conto *“della propedeuticità o della necessaria sovrapposizione di una lavorazione rispetto ad un'altra; si è tenuto altresì conto delle variabili stagionali che influiscono su: traffici marittimi, intensità delle attività turistiche da riorganizzare, andamento meteo sfavorevole, impatto sulla vegetazione e sulla fauna (in particolare per le lavorazioni che coinvolgono l'isolotto della Colombaia è raccomandato il periodo compreso tra inizio Novembre e Febbraio), periodo ideale per la messa a dimora delle piante (dopo l'estate, da ottobre in poi).*

I tempi complessivi previsti sono di 30 mesi e considerando che è previsto l'avvio concomitante delle lavorazioni dei 4 ambiti, la lavorazione che condiziona la durata complessiva risulta essere quella dell'ambito A in cui, in particolare, per il dragaggio sono previsti 150 gg.

A questo proposito si evidenzia e valuta che:

- Con il D.Lgs. n. 36 del ...2023 è entrato in vigore il nuovo Codice degli Appalti che, rispetto al precedente, ha eliminato la previsione di redazione del Progetto Definitivo mantenendo come livelli di progettazione il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e il progetto Esecutivo; si invita pertanto l'AdSP a tenerne conto nella predisposizione degli elaborati per la successiva fase valutativa.
- Condividendo l'approccio assunto relativo alla centralità dei principi di sostenibilità ambientale ed energetica e dell'innovazione tecnologica del progetto, coerentemente con quanto già valutato in relazione all'art. 18 delle proposte Norme Tecniche di Attuazione, si ribadisce la necessità di ricondurre tutti i suddetti principi ed obiettivi in un **quadro di obiettivi di sostenibilità ambientale**, da costruire,

ad esempio, sulla base della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile ma non solo (considerando tutti gli atti inquadrati nel quadro di riferimento della sostenibilità); tale sistema di obiettivi di sostenibilità ambientale, fatto proprio dalla variante di PRP, diventa criterio guida per la valutazione e per il monitoraggio della Variante stessa;

10. ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI

- Nell'elaborato "Calcolo sommario della spesa" (TWF-PFTE-TOT-GEN-CSS-01-00-signed) è riportato il valore economico delle opere di seguito riportato:
 - AMBITO A 25.677.150 €
 - DRAGAGGIO 31.200.000 €
 - AMBITO B 20.941.845 €
 - AMBITO C 9.139.000 €
 - AMBITO D 1.612.966 €
 - Totale 88.570.961 €
- Nel cap. 6 della Relazione Illustrativa del PFTE (TWF-PFTE-TOT-GEN-REL-01-01-signed) si riportano peraltro informazioni relative al costo dell'intervento di dragaggio per il quale viene affermato che si è fatto "riferimento al progetto definitivo di dragaggio dell'avamposto elaborato da AdSP per calcolare un importo parametrico €/mc, ipotizzando che la qualità dei sedimenti attesa sia simile a quella valutata in tale progetto, essendo le aree immediatamente adiacenti. Il progetto definitivo di dragaggio valutava in 55 milioni di euro il dragaggio e gestione di 415.169 mc di sedimenti". In tal senso quindi, il costo del dragaggio, pari a 55 milioni di euro, sembra corrispondere a quello che nell'apposito elaborato corrisponde al costo per l'intero ambito A nel quale rientra il dragaggio.

11. ARTICOLAZIONE E PROPOSTA DI INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE INTEGRATO

- Nel cap. 6 dello SPA, in merito alla "Identificazione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da inserire nello Studio di Impatto Ambientale Integrato con il Rapporto Ambientale" viene riportato l'art. 21 ("Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale"), commi 1 e 3, del D.Lgs. 152/2006, che riguardano la facoltà del proponente "*di richiedere una fase di consultazione [...] al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale*"; a questo proposito si sottolinea che la presente procedura ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter ricomprende i temi propri della VIA e della VAS; pertanto, la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nello SAI (Rapporto Ambientale e Studio di Impatto Ambientali integrati) sono quelli propri delle due procedure, secondo i contenuti di cui agli allegati VI e VII alla parte II del D.Lgs. 152/2006, che vengono svolte in forma integrata.
- In tal senso, sebbene sia facilmente intuibile come sia il Progetto a costituire elemento "trainante" rispetto al Piano, occorre anche sottolineare l'opportunità che gli aspetti valutativi propri della VAS del Piano caratterizzino le valutazioni complessive e, attraverso il Piano, anche il Progetto. In altre parole, si invita l'AdSP a fare in modo che il Piano, fortemente caratterizzato in termini ambientali dalla VAS, definisca Progetti che, nel soddisfare le esigenze funzionali e trasportistiche del Porto, assumano una forte valenza ambientale.
- Nel cap. 4 del "**Piano di Lavoro per lo Studio di Impatto Ambientale Integrato**", presentato dal Proponente come documentazione integrativa in data 24/05/2023, è riportata la seguente proposta di indice dello **STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO (SAI)**:

- **1. INTRODUZIONE**
 - 1.1. Scopo e contenuti del documento*
 - 1.2. Stato della procedura*
 - 1.3. Condizioni ambientali e osservazione dell'Autorità Competente e dei Soggetti con Competenza Ambientale*
 - 1.4. Elenco elaborati*
- **2. VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE**
 - 2.1 Porto di Trapani*
 - 2.2 Vigente PRP*
 - 2.3 Variante localizzata della porzione ovest del Porto*
- **3. BANCHINAMENTO LUNGO VIALE REGINA ELENA E NUOVO MOLO CROCIERE**
 - 2.1 Area di intervento*
 - 2.2 Nuovi banchinamenti e nuovo molo a L*
 - 2.3 Viabilità e parcheggi*
 - 2.4 Cronoprogramma dei lavori*
 - 2.5 Cantiere di costruzione*
- **4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI**
 - 4.1 Coerenza interna*
 - 4.2 Coerenza esterna*
- **5. CARATTERISTICHE AMBIENTALI, CULTURALI E PAESAGGISTICHE DELLE AREE CHE POTREBBERO ESSERE INTERESSATE E PROBLEMI AMBIENTALI ESISTENTI**
 - 4.1 Aree Naturali Protette e Aree Natura 2000*
 - 4.2 Beni culturali e beni paesaggistici*
- **6. ASPETTI PERTINENTI ALLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE E ALLA SUA PROBABILE EVOLUZIONE SENZA L'ATTUAZIONE DEI PIANI**
 - 5.1 Energia e cambiamenti climatici*
 - 5.2 Aria*
 - 5.3 Rumore*
 - 5.4 Acque interne, superficiali e profonde, e marine costiere*
 - 5.5 Suolo e sottosuolo*
 - 5.6 Biodiversità, vegetazione, flora e fauna*
 - 5.7 Beni culturali e paesaggio*
 - 5.8 Popolazione e salute pubblica*

5.9 Rifiuti

- **7. IMPATTI E MISURE DI MITIGAZIONE**

- **8. MONITORAGGI**

- Lo Studio Ambientale Integrato, di cui si condivide la proposta fornita dal Proponente salvo le indicazioni di seguito fornite, volte ad una sua ulteriore articolazione, integrerà le proposte di Variante Localizzata al PRP e di PFTE le quali dovranno tenere conto delle indicazioni fornite nel presente parere; inoltre, lo Studio dovrà essere corredato dei seguenti elaborati:
 - Elaborati cartografici relativi alla Variante di PRP;
 - Elaborati cartografici relativi al PFTE;
 - Studi aggiornati, a corredo del SAI e degli elaborati di Piano/Progetto, tra cui una Relazione Paesaggistica in ragione del fatto che il Piano/Progetto interessa aree con vincolo ai sensi dell'art. 136, D.lgs. 42/2004 e s.m.i., Studio di Incidenza Ambientale su siti della Rete Natura 2000;
 - Sintesi non tecnica
- Il SAI dovrà tenere conto:
 - delle raccomandazioni fornite nel presente parere;
 - delle osservazioni formulate dagli SCA in merito alle problematiche di natura strategica (aspetti di Piano e alternative) e sintetizzate nel presente parere.
- Il SAI costituirà un documento di valutazione integrato che riguarderà sia gli aspetti di VAS connessi alla variante di PRP (secondo i contenuti di cui all'allegato VI - Contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13 di cui alla parte II del D.Lgs. 152/2006), sia gli aspetti di VIA relativi al PFTE (secondo i contenuti di cui all'allegato VII – Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale); in tal senso quindi, potranno venire superate le criticità riscontrate nella documentazione presentata ai fini delle consultazioni preliminari e valutati nel presente parere.

VALUTATO inoltre che

1. Energia

- Il D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124" (modificato dal D. Lgs. 13 dicembre 2017, n.232) prevede che le AdSP promuovano la redazione del **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP)**, sulla base delle Linee-guida adottate dal MATTM, di concerto con il MIT. Il DEASP è formalmente indipendente dalla pianificazione generale del Sistema Portuale e viene adottato direttamente dall'AdSP, senza necessità di approvazione da enti collegati o sovraordinati.
- Il *FuelEU Maritime Initiative*, costituisce parte del pacchetto *Fit for 55*, presentato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 allo scopo di ridurre le emissioni del gas almeno al 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990 al fine di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.
- L'Accordo *FuelEU Maritime Initiative*, raggiunto a marzo 2023 tra Parlamento e Consiglio, ha il fine di ridurre gradualmente fino all'80% entro il 2050 l'inquinamento da combustibili marittimi e di orientare il settore verso l'impiego di carburanti rinnovabili ed a basse emissioni di carbonio. È previsto, altresì, l'obbligo di utilizzare l'alimentazione a terra per tutte le esigenze di elettricità durante l'ormeggio

in banchina nei porti UE a partire dal 2030.

- Con l'evoluzione dell'economia mondiale, il ruolo dei porti si è evoluto e la maggior parte di essi sono diventati ecosistemi, nodi strategici, piattaforme logistiche ed industriali che devono tener conto della transizione economica, digitale e verde che si collocano in una visione olistica di sistema.
- I porti sono annoverati tra le strutture più energivore e dovranno assumere un ruolo rilevante nella fase di transizione energetica favorendo l'alimentazione da terra delle navi, il c.d. *cold ironing* attraverso energia *green* che dovrà risultare competitiva in termini di costi rispetto ai carburanti fossili. A tal fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha introdotto le **Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) sia a favore del cluster portuale** (compagnie, imprese, agenzie, armatori, Guardia Costiera, G.d.F., servizi tecnico-nautici, ecc.), **sia a favore del retro porto (ZES Zone Economiche Speciali e ZLS Zone Logistiche Semplificate)**.
- In tale prospettiva la normativa portuale consente alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) di partecipare alle CER istituite dalla direttiva Red II Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, attuata con D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 199, art. 31. Conseguentemente, i documenti di pianificazione energetica e portuale (DEASP) valorizzano l'utilizzo delle CER.
- **Gli impianti di produzione energetica a servizio della CER portuale possono essere di proprietà sia pubblica che privata e collocati anche al di fuori del bacino portuale e del demanio marittimo.**
- Il d.l. n. 36 del 30 aprile 2022, convertito con l. 29 giugno 2022 n. 79, recante: «*Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)*.» all'art. 33 prevede **che i progetti destinati alla realizzazione di opere ed impianti di elettrificazione dei porti siano da considerarsi di pubblica utilità e caratterizzati da indifferibilità ed urgenza.**
- Si invita il proponente ad integrare il quadro di leggi (cap. 2) che regolano il mercato elettrico con i più recenti aggiornamenti normativi.
- Lo Studio del fabbisogno energetico (elaborato RS 01 REL 17 A 0) ipotizza l'installazione di nuove tecnologie volte al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni di CO2 ma le azioni di riduzione delle emissioni tramite l'efficientamento energetico all'interno del Porto di Trapani sono rinviate all'adozione del DEASP. Lo studio contiene solo indirizzi aventi come obiettivo quello di promuovere l'implementazione di nuove tecnologie mirate all'efficientamento energetico all'interno del Porto di Trapani e che costituiranno le basi per la redazione del DEASP.
- Lo studio chiarisce che “... *La riduzione delle emissioni di CO2 nei Sistemi Portuali può essere ottenuta attraverso l'impiego di svariate soluzioni quali, ad esempio:*
 - *L'efficientamento degli edifici, sia per quel che attiene gli involucri che per gli impianti di climatizzazione e l'illuminazione installati;*
 - *Il cambio del vettore energetico sia per le navi in banchina che per gli apparati ed i veicoli di servizio, andando nella direzione dell'elettrificazione in luogo dei combustibili, maggiormente inquinanti;*
 - *L'efficientamento dei sistemi di movimentazione delle merci e delle persone;*
 - *La realizzazione di impianti per la cogenerazione e la produzione di energia da fonti rinnovabili. ...*

La valutazione dell'efficacia energetico-ambientale legata alle suddette soluzioni richiede la ricostruzione dei dati di consumo energetico e di emissioni di Gas ad effetto serra (GHG – green house

gases) Gli interventi tendenti a ridurre le emissioni di CO2 includono anche quelli che puntano all'elettrificazione dei consumi, sia per la maggiore efficienza dei motori elettrici rispetto a quelli termici nei veicoli e nelle altre utilizzazioni dirette, che per la maggiore convenienza del fattore di emissione di CO2 dell'energia elettrica, rispetto a quella prodotta da motori a combustione ... Il caso più eclatante è rappresentato dalla realizzazione di sistemi per la fornitura di energia elettrica da terra alle navi in fase di stazionamento (cold ironing o on-shore power supply): questo accorgimento, infatti, riduce l'utilizzo dei motori a bordo nave, in funzione per produrre elettricità, considerato che l'autoproduzione di energia elettrica in nave è responsabile di una quota importante di emissioni di CO2 dei porti. Pertanto, questo tipo di installazione, produce anche una forte riduzione delle emissioni degli inquinanti atmosferici (NOX, SOX, PM10, etc.), maggiormente dannosi per la salute".

Correttamente, nello studio (cap. 3) si afferma che *“Per una corretta pianificazione energetica ed ambientale del porto, risulta necessario prevedere una gestione unica dell'energia elettrica, coordinata dall'Autorità di Sistema Portuale, in una visione di singola utenza integrata come “portgrid” o “microgrid portuale”.*” e che *“gli operatori (o Concessionari) sono tenuti al rispetto delle norme generali di settore; è d'obbligo, infatti, attrezzare l'area per esercire le attività di proprio interesse, a proprie spese, fino al punto di interfaccia con l'impianto gestore.”;*

rispetto ai fabbisogni, si afferma (cap. 3) che: *“L'Autorità di Sistema Portuale, quale ente pianificatore, ha comunque l'onere, **nell'ambito delle previsioni del PRP, di stimare i possibili sviluppi dei fabbisogni di energia elettrica** delle aree in concessione ai singoli operatori e di tutte le aree funzionali del porto e trasferire queste informazioni al Gestore Locale o Nazionale per consentire a questo di pianificare, a propria volta, lo sviluppo della rete per il soddisfacimento dei bisogni energetici dell'intera area.*

L'evoluzione temporale dei fabbisogni energetici, articolata per aree funzionali del porto, dovrebbe tener conto delle future esigenze degli operatori e di quelle delle aree comuni (ad esempio illuminazione di nuovi piazzali, ecc.)”.

- In attesa della approvazione del DEASP dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, è necessario che nello Studio Ambientale Integrato, in coerenza con quanto previsto nello “Studio del fabbisogno energetico”, il Proponente fornisca una stima dei fabbisogni di energia elettrica delle aree in concessione ai singoli operatori e di tutte le aree funzionali del porto al fine di trasferire queste informazioni al Gestore Locale o Nazionale per consentire a questo di pianificare, a propria volta, lo sviluppo della rete per il soddisfacimento dei bisogni energetici dell'intera area; il dimensionamento del fabbisogno dovrà tenere conto anche dell'elettrificazione del previsto molo crocieristico.

2. Principio DNSH “Do no significant harm”

- Il Regolamento (UE) 2019/2088 introduceva le basi del principio di non arrecare danno significativo attraverso la consapevolezza della centralità degli “obiettivi di sostenibilità” e dei rischi associati (premessa 9) e attraverso la definizione di “investimento sostenibile” (art.2).
- il Regolamento (Ue) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia), relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d'azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea; l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "do no significant harm"). Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento, che sono:
 - Mitigazione dei cambiamenti climatici;

- Adattamento ai cambiamenti climatici;
 - Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
 - Transizione verso un'economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti;
 - Prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
 - Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.
- Oggi, quindi, la verifica del rispetto del principio DNSH è diventata una condizione indispensabile per accedere ai finanziamenti PNRR. È però utile ricordare che il **Regolamento (UE) 2019/2088, alla base del Regolamento Tassonomia e del Principio DNSH**, è nato prima dell'emergenza dovuta alla pandemia e del conseguente Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nell'ottica di rendere "sostenibili" gli investimenti nel contesto comunitario dando centralità agli "obiettivi di sostenibilità" e ai rischi associati.
- È quindi soprattutto secondo questa logica che, nel presente parere, si ritiene necessario dimostrare il rispetto del Principio DNSH; ciò anche nella consapevolezza che il processo valutativo di VAS, condotto in termini adeguatamente approfonditi in relazione al livello di Piano, dovrebbe comunque contenere le valutazioni che scaturiscono dai sei obiettivi del principio DNSH, fondandole sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali ecc nonché sulle analisi relativi agli specifici progetti che definiscono la Variante Attuativa di PRP.

3. Impatti cumulativi

- Si invita l'AdSP a esplicitare i possibili **effetti cumulativi** (ad esempio in relazione al traffico prodotto dai mezzi di cantiere sul sistema viario del centro urbano e in particolare sugli assi di connessione con i siti di approvvigionamento/conferimento, con conseguenti effetti in termini di emissioni acustiche, in atmosfera e in definitiva, sulla salute umana) che si verifichino dalla realizzazione delle opere previste dalla Variante al PRP e da altri interventi in particolare riferibili al sistema portuale, con specifico rimando al progetto dei "Lavori di salpamento della Diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti e messa in esercizio delle banchine a ponente dello Sporgente Ronciglio".
- L'analisi degli impatti cumulativi non potrà prescindere dalla valutazione delle attività di dragaggio previste per l'approfondimento dei fondali portuali, con particolare riferimento a tutte le biocenosi presenti in aree portuali (incluse praterie di *Posidonia oceanica*) o adiacenti.

CONSIDERATE le risultanze dell'istruttoria condotta, i cui esiti sono sintetizzati nel testo del presente parere

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006

ESPRIME MOTIVATO PARERE

tenendo conto delle seguenti raccomandazioni e condizioni ambientali

1. Aspetti generali

- a. La documentazione presentata ai fini della presente fase preliminare rispetta le indicazioni fornite dalla DG in termini di denominazione/articolazione dei documenti; però dalla lettura dei contenuti delle relazioni emerge una sostanziale ripetitività dei contenuti che, invece, avrebbero dovuto differenziarsi in funzione della finalità del documento: in sostanza, i concetti esposti nei documenti relativi alla Variante Localizzata di PRP (relazione generale e RAP) si ritrovano in gran parte riproposti nei documenti che riguardano la descrizione del PFTE e lo SAP; inoltre, i documenti relativi agli studi e indagini di settore (codice elaborati “RS”) appaiono più datati rispetto a quelli di Piano/Progetto, riproponendo aspetti che sono successivamente stati superati (ad esempio, lo studio delle alternative).
- b. Si invita l’AdSP a presentare la “**delibera di adozione della proposta da parte del Comitato Portuale e la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici da parte del Comune di Trapani**” così come riportato nel documento “Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS con l’approvazione del Piano/Progetto” (elaborato TWF-PFTE-TOT-AMB-SIA-05-00-signed) p. 4.
- c. La **proposta di procedura integrata VIA-VAS** riportata nel documento “Modalità di integrazione della procedura VIA-VAS integrata con l’approvazione della variante localizzata/progetto” deve essere coerente con il caso specifico; vanno quindi eliminati i riferimenti a situazioni generiche che, nel caso in esame, non sono da considerarsi, come ad esempio i procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS;
- d. Lo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS (SAI) si comporrà dei seguenti elaborati:
 - 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 deve tenere conto:

- delle raccomandazioni fornite nel presente parere
- delle osservazioni formulate dagli SCA in merito alle problematiche di natura strategica (aspetti di Piano e alternative) e sintetizzate nel presente parere.

2. Proposta di variante localizzata e Norme Tecniche di Attuazione

- a. Le Schede Tecniche di cui alla PARTE SECONDA delle NTA (art. 18) dovranno contenere per ciascun ambito, le planimetrie necessarie a comprendere appieno tutte le informazioni riportate nelle NTA come, ad esempio, le simbologie di cui all’art. 6 (LP, LU, LS1, LS2, LS3) delle NTA.
- b. Oltre alle immagini riportate nelle Schede Tecniche delle NTA è opportuno che venga redatta una cartografia a scala adeguata che contenga le informazioni utili alla piena comprensione di quanto stabilito nelle Schede Tecniche; tale cartografia potrebbe essere la “PLANIMETRIA DELLA

PIANIFICAZIONE DI VARIANTE PROPOSTA” (TWF-PRP-TOT-PIA-PLA-02-01-signed); le informazioni che necessitano di una rappresentazione cartografica sono, tra le altre:

- le simbologie riportate nell’art. 6 (LP, LU, LS1, LS2, LS3) (che non sono riportate nemmeno nelle cartografie delle Schede Tecniche di cui all’art. 18);
 - gli schemi grafici citati nell’art. Articolo 6. Livello localizzativo della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale, comma 4;
 - le “funzioni” presenti, caratterizzanti, ammesse, citate nel medesimo articolo, comma 5.
- c. Al CAPO 4 (EFFICACIA GIURIDICA DELLA VARIANTE LOCALIZZATA) delle NTA, art. Articolo 7 “Generalità”, comma 3 si legge che: *“Nelle allegate schede tecniche e nella tavola **“Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d’uso”** sono illustrate le indicazioni di Piano relative ai sottoambiti, soggetti come detto alla disciplina ed alle modalità attuative degli strumenti urbanistici vigenti”*; la citata “Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d’uso” non risulta disponibile tra i documenti in consultazione e si invita il proponente a fornirla.
- d. Si invita l’AdSP a rappresentare in apposita cartografia gli “ambiti ad esclusiva operatività portuale” che sono menzionati nell’art. 11, comma 2 delle NTA in relazione alla progettazione attuativa degli interventi per essi previsti.
- e. In relazione alle le **“aree demaniali di cui il Comune chiede la sdemanializzazione”**, che sono rappresentate nella tavola “Planimetria delle aree demaniali e della cinta doganale - Stato attuale” (RS_01_EPS_26_A_0_signed), chiarire le ragioni della richiesta riportando, ove possibile, gli esiti della stessa e rappresentando l’informazione circa le aree sdemanializzate/da sdemanializzare nella cartografia che rappresenta la proposta di Variante Localizzata, dimostrandone la compatibilità.
- f. Nell’Articolo 15 *“Viabilità stradale e ferroviaria”* si afferma che *“La Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale descrive l’assetto infrastrutturale stradale interno al porto. Esso ha valore indicativo; la definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rimandata ad una fase successiva di approfondimento progettuale [...]”*; tale assetto infrastrutturale interno al porto, che deve trovare una chiara rappresentazione cartografica, ha chiari ed evidenti ricadute sul sistema insediativo e infrastrutturale della mobilità e pertanto è necessario che la definizione di tracciati e delle tipologie venga quanto più possibile anticipata già nella definizione della Variante di PRP in cui è possibile soppesare gli effetti complessivi.
- g. Nell’art. 18 delle NTA (Parte Seconda, Schede Tecniche), sono riportate le indicazioni della Variante Localizzata relative a ciascuna Area di cui all’art. 6, tra cui gli obiettivi; si osserva che molti degli obiettivi correlati agli interventi previsti (Area Terminal Passeggeri, Nautica da Diporto, Funzione commerciale porto peschereccio, Area urbana – spazi e servizi collettivi per il parcheggio e il verde pubblico, parco del *waterfront*) si connotano come obiettivi ambientali: **garantire alle navi attraccate l’alimentazione elettrica necessaria per mantenere i motori spenti, realizzazione di impianti di approvvigionamento acqua, realizzazione di impianti di produzione di energia con l’impiego di fonti rinnovabili (solare, fotovoltaico) finalizzata al raggiungimento dell’autonomia energetica, realizzazione di impianti di recupero dell’acqua piovana;**

atteso che il processo avviato è quello di VAS e VIA integrata, sotto il profilo delle tematiche proprie della VAS, come già ricordato nel presente parere, occorre individuare un **sistema di obiettivi di sostenibilità ambientale** assunti dalla variante di PRP che diventino criterio guida per la valutazione e per il monitoraggio della Variante stessa; nell’ambito di tali criteri di sostenibilità, che devono

essere ricavati dal quadro di riferimento per la sostenibilità riportato nel SAI, possono essere ricondotti anche gli obiettivi ambientali specificamente individuati nell'art. 18 delle NTA;

oltre a ciò, considerato che la procedura avviata interessa anche gli aspetti progettuali e i relativi effetti ambientali, è necessario che lo SAI quantifichi dimensionalmente gli aspetti ambientali interessati dagli obiettivi, a partire dai fabbisogni energetici per l'alimentazione delle navi e imbarcazioni attraccate, preliminarmente dimensionamento dell'energia da solare e fotovoltaico da produrre con indicazione dei siti di produzione, quantificazione dei fabbisogni idrici ecc.

- h. Porre attenzione alla numerazione dell'articolato: all'art. 6 (Classificazione delle funzioni), segue l'art. 6 (Livello localizzativo della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale).

3. Progetto di Fattibilità Tecnico Economica

- a. Nello sviluppo del progetto del nuovo molo crociere e della banchina in avanzamento lungo viale Regina Elena, la scelta delle tipologie costruttive tiene conto di 5 criteri o aspetti che attengono:

- A) Possibilità di ridurre il volume di dragaggio necessario;
- B) Capacità della struttura di permettere di stoccare materiale di dragaggio, anche potenzialmente contaminato;
- C) Comportamento antiriflettente nei confronti dell'onda incidente;
- D) Capacità di proteggere la darsena diportisti dalle onde e le correnti;
- E) Compatibilità con le caratteristiche geotecniche in sito (* nelle ipotesi preliminari, da confermare a valle della campagna geognostica).

L'approccio all'individuazione della tipologia costruttiva da adottare è pienamente condivisibile, ma si ritiene che il criterio relativo alla capacità della struttura di permettere lo stoccaggio del materiale di escavo e di dragaggio sia particolarmente importante; è, infatti, opportuno che uno degli obiettivi ambientali perseguiti dal Piano/Progetto sia quello di massimizzare il contenimento dei materiali di di dragaggio e di escavo.

- b. In relazione alla previsione di realizzazione del "distacco" del Lazzaretto dalla terraferma, approfondire il progetto con uno studio idrodinamico della circolazione idrica interna al nuovo bacino di progetto ai fini dell'analisi del ricambio idrico e valutando l'opportunità di migliorare il ricircolo, qualora necessario, prevedendo un sistema di pompaggio delle acque dall'esterno e i punti di immissione più opportuni.
- c. In relazione alla previsione di nuovi parcheggi, prevedere azioni mitigative o compensative perché la realizzazione di nuovi parcheggi se, da un lato, soddisfa una domanda anche indotta dalla realizzazione dell'intervento, dall'altro implica un tipo di mobilità potenzialmente impattante e poco compatibile con il contesto insediativo fortemente caratterizzato da valenza storica e ambientale.
- d. Nell'ambito D, si ritiene che la proposta di includere l'isola della Colombaia nel progetto di lungomare, integrandola anche attraverso una pista ciclabile, presenti una serie di criticità:
- anzitutto l'isola è inclusa nel sito Natura 2000: ZSC ITA010007 "Saline di Trapani" e pertanto si ritiene che qualsiasi proposta di utilizzo debba vedere il diretto coinvolgimento dell'ente Gestore, fin dalle prime fasi di definizione del Piano/Progetto.
 - La connessione con la Colombaia è prevista con un percorso/passarella in parte galleggiante e in parte realizzato mediante la rifioritura dei pennelli esistenti; tali interventi appaiono suscettibili di determinare disturbo e riduzione della circolazione delle acque in un contesto

caratterizzato dalla presenza di Habitat; si questo aspetto si rimanda alle raccomandazioni fornite in relazione alla componente “Acque marine”.

4. **Quadro pianificatorio e vincolistico e analisi di coerenza**

- a. Aggiornare il quadro pianificatorio e le conseguenti verifiche di coerenza tenendo conto del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (2021-2027) – 2° ciclo di gestione e del Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sicilia - 3° ciclo di pianificazione (2021-2027) approvati a seguito dell'adozione da parte della Conferenza Istituzionale permanente avvenuta, rispettivamente, con delibera n. 05 del 22/12/2021 e con Delibera n. 7 del 22/12/2021.
- b. Nello SAI, approfondire in maniera unitaria il quadro vincolistico e i regimi di tutela nel loro complesso (tenendo conto anche di tutti i vincoli paesaggistici vigenti ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004) superando in tal modo la frammentarietà e la parzialità della trattazione riscontrata nei documenti del SAPI. Tale approfondimento dovrà trovare riscontro in una apposita cartografia e nella relazione dello SAI. Nella predisposizione dello SAI, distinguere chiaramente tra:
 - quadro pianificatorio/programmatico di riferimento per la variante di PRP: lo scopo è quello di capire, a fronte degli strumenti di Pianificazione/programmazione vigenti e pertinenti alla Variante di PRP, quali siano le coerenze in termini di obiettivi di sviluppo;
 - analisi esaustiva dell'assetto vincolistico vigente nell'area di Piano/Progetto;
 - analisi esaustiva dei regimi di tutela presenti anche nell'area vasta (aree naturali protette, dalla Rete natura 2000, ecc.);
 - **quadro di riferimento per gli obiettivi di sostenibilità ambientale:** lo scopo è quello di individuare il sistema di atti che concorrono a definire, così come stabilito dalla lett.e) dell'Allegato VI alla parte Seconda del D.Lgs 152/2006, gli “*obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si e' tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale*”; da tale quadro di riferimento dovranno essere ricavati gli obiettivi di sostenibilità ambientale fatti propri dalla variante di PRP e che diventeranno anche criteri guida nel successivo monitoraggio VAS; possono rientrare in questo quadro di riferimento anche alcuni degli strumenti individuati nel quadro pianificatorio e programmatico del RAP, tra cui certamente la SNSvS; il principio DNSH concorre a definire il quadro di riferimento per gli obiettivi di sostenibilità ambientale.
- Per l'analisi di coerenza del Piano/Progetto con gli indirizzi dei Piani/programmi individuati, i giudizi assunti sono: coerente, compatibile, non attinente; si esclude quindi la possibilità di incoerenza o di incompatibilità rispetto a determinati indirizzi dei Piani/Programmi per alcune misure previste dalla Variante di PRP; tuttavia, il tema del dragaggio e dell'escavo previsto potrebbero rappresentare una criticità per gli Habitat presenti, così come la previsione di connettere l'Isola della Colombaia, attraverso un percorso ciclopedonale al sistema del waterfront, che potrà essere effettivamente “compatibile” solo qualora siano rispettate condizioni di realizzazione e gestione che, certamente, devono essere condivise con l'Ente gestore; in sostanza, il giudizio “compatibile” implica una puntuale attenzione sulla tipologia di intervento e sulle possibili modalità di attuazione e gestione dello stesso; aspetti che, allo stato attuale, non sono noti e nemmeno definiti; si invita quindi l'AdSP anzitutto ad approfondire tali aspetti progettuali/attuativi e gestionali.
- c. Riportare sempre gli estremi di approvazione di tutti gli atti considerati pianificatori/programmatici.

5. Caratterizzazione dell'ambito di influenza ambientale e territoriale ed effetti

- a. Nella successiva fase di redazione del SAI, oltre al necessario approfondimento dei vari aspetti secondo le indicazioni fornite nel presente parere, è necessario effettuare un riordino, una razionalizzazione e un accorpamento dei temi superando la dispersione e le ripetizioni che si riscontrano nei documenti di SAPI.
- b. Trattare gli aspetti attinenti le caratterizzazioni delle componenti ambientali nello SAI in maniera unitaria con riferimento sia alla Variante Localizzata di PRP, sia agli aspetti progettuali; invece, pur mantenendo l'unitarietà di trattazione, gli effetti sulle componenti ambientali dovranno essere individuati mantenendo una chiara distinzione tra quelli correlabili e derivanti dalle scelte della Variante localizzata di PRP nel loro complesso e quelli correlabili alle singole scelte progettuali;
- c. In generale, le analisi svolte per matrici nel cap. 6 del RAP appaiono poco approfondite e talvolta basate su fonti documentali datate o non sufficientemente chiarite; nelle successive fasi di redazione dello SAI considerare, ove possibile, fonti più aggiornate e integrare le analisi con elaborati cartografici di accompagnamento; inoltre, è necessario che vengano approfondite tutte quelle analisi volte a definire le dimensioni dei fabbisogni alla base dei progetti contenuti nella variante di PRP.
- d. Nei documenti del SAPI, le analisi e le stime dei probabili impatti sono state sommariamente svolte solo rispetto ai contenuti della Variante di PRP e non anche ai contenuti (più approfonditi) del PFTE di cui lo SPA avrebbe dovuto essere il documento di analisi, pertanto, nello SAI occorrerà approfondire le analisi ambientali degli effetti stimabili al livello adeguato per il livello di definizione progettuale.
- e. A seguire, si forniscono alcune indicazioni puntuali specifiche per matrici:

i. **Clima:**

- Nello SAI chiarire le fonti utilizzate per la caratterizzazione della componente e quale sia l'effettivo periodo di riferimento considerato; infatti, nel par. 6.1.1 del RAP viene fatto riferimento ai dati resi disponibili dagli archivi dell'Aeronautica Militare - CliNO – per il trentennio 1971-2000 per la stazione Trapani/Birgi; è indispensabile che i dati utilizzati siano quanto più possibile aggiornati;
- Il tema del **cambiamento climatico** deve essere affrontato sia in relazione alle mitigazioni alle possibili emissioni climalteranti, sia in relazione alle necessità di adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici.
- Per quanto riguarda il primo aspetto relativo alle **mitigazioni**, i porti hanno la possibilità di incidere significativamente nella riduzione delle emissioni rispetto alla situazione attuale; gli interventi di *cold ironing* vanno in questa direzione ma per essere pienamente efficaci devono essere supportati da approvvigionamenti di energia prodotta da fonti rinnovabili; pertanto si invita la AdSP ad approfondire il tema anzitutto definendo il fabbisogno energetico e, conseguentemente, individuando modalità di approvvigionamento da fonti rinnovabili.
- Per quanto riguarda il secondo aspetto, relativo all'**adattamento**, uno dei temi più rilevanti da considerare per le opere portuali è quello dell'innalzamento del livello medio del mare e, infatti, nel RAP si afferma che *“Tema da tenere in considerazione in fase di definizione dei progetti conseguenti alla variante è comunque quello del cambiamento climatico, in riferimento non tanto alle modifiche dei parametri meteorologici, quanto agli effetti sul livello medio del mare”*; a questo proposito si evidenzia che la fase di definizione dei progetti conseguenti alla variante di PRP è già quella attuale, considerando che l'AdSP ha avviato un procedimento ai sensi dell'art.

6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006; pertanto, è necessario che nella stesura della Variante di PRP, del PFTE e del SAI il tema venga adeguatamente approfondito sia in termini analitici che pianificatori e progettuali.

- Per la realizzazione di quanto sopra, e in generale per affrontare la connessione tra il progetto/piano e i cambiamenti climatici, si può fare riferimento a quanto detto in materia di VIA e VAS dalla COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE “Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027 (2021/C 373/01)”. Si confronti in particolare cap. 5 e allegato D ed E di detta comunicazione.

ii. Acque interne:

- Il Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sicilia del 2010, relativo al 2° Ciclo di pianificazione (2015-2021) di cui si è tenuto conto nel RAP per le analisi svolte in merito alla componente, è stato superato dal **Piano di gestione del distretto idrografico della Sicilia - 3° ciclo di pianificazione (2021-2027)**, adottato dalla Conferenza Istituzionale Permanente con Delibera n. 7 del 22/12/2021; si invita di conseguenza ad aggiornare la trattazione della componente.
- Gli approfondimenti relativi al tema delle acque sotterranee e, in particolare, all’approvvigionamento idrico e allo smaltimento dei reflui non devono essere rimandati a fasi successive ma devono essere definiti e chiariti con lo sviluppo della Variante di PRP e del PFTE, e quindi riportati nello SAI, nell’ottica di individuare il bilanciamento tra funzioni offerte e domanda di servizi che risulti maggiormente compatibile con gli obiettivi di sostenibilità ambientali che il Piano/Progetto deve soddisfare; pertanto, nella predisposizione del SAI occorre svolgere una analisi che, a partire dagli incrementi di movimenti passeggeri e merci attesi e conseguenti alla Variante di PRP, definisca i fabbisogni di consumi idrici, energetici, di smaltimento reflui, di produzione di rifiuti e conseguente riciclo, riuso e smaltimento e, in generale, tutti gli aspetti a cui sono correlate infrastrutture e impianti, nonché risorse, che possono necessitare di un adeguamento dimensionale o di approvvigionamento.

iii. Acque marine:

- Tenendo conto dei risultati emersi in particolare per lo stato chimico che risulta essere “non buono” **nell’area oggetto di intervento, a causa delle concentrazioni di Nonylfenolo**, occorre escludere aggravamenti o dispersioni dovute alle attività previste e conseguenti al Piano/Progetto; è quindi necessario focalizzare, fin dalla presente fase pianificatoria/progettuale e valutativa, sia le possibili “*sostanze inquinanti nelle acque marine connesse alle diverse funzioni che insisteranno nell’area*” specialmente se correlate alle previsioni della variante di PRP e ai Progetti in essa previsti, sia le necessarie “*soluzioni gestionali e tecniche*” per evitarle, senza rimandare questi approfondimenti a successive fasi, nell’ottica di orientare le scelte contenute nel PRP minimizzando ogni possibile effetto negativo conseguente.
- Il Proponente ha provveduto ad una classificazione dello stato ecologico dei corpi idrici marino costieri, effettuata sulla base della valutazione degli elementi biologici (EQB) e degli elementi fisico-chimici, chimici ed idro-morfologici a sostegno degli elementi biologici; l’indice considera la presenza e concentrazione di fitoplancton, macroalghe, macro-invertebrati bentonici e angiosperme. Complessivamente il giudizio riferito all’indice EQB è “sufficiente”. Per come descritta, tale valutazione è stata basata sui criteri della *Water Framework Directive* che appare idonea per le acque interne e di transizione. Tuttavia, lo specchio acqueo richiede una valutazione ai sensi della *Marine Strategy Framework Directive* che appare indispensabile

anche per ottenere un *benchmark* di riferimento per gli eventuali impatti determinati in fase di cantiere e di esercizio.

- Per quanto riguarda le opere di dragaggio che insistono nell'area portuale e le biocenosi di interesse ecologico presenti nell'area e nei dintorni, le distanze evidenziate anche dal Proponente appaiono tali da non scongiurare effetti diretti ed indiretti (diversamente da quanto rappresentato nelle "Conclusioni dello studio di incidenza ambientale" ed in particolare nella tabella riassuntiva. Va quindi rivalutato attentamente il quadro (inclusa la previsione di monitoraggi ex ante) di salute delle SSC ITA010007 e 0100028.
- Come il Proponente ricorda nella relazione, i siti facenti parte della Rete Natura 2000, sono oggetto di una rigorosa tutela e conservazione degli habitat, delle specie animali e vegetali e per questo motivo ogni piano/progetto o intervento che possa indurre interferenze sulle componenti biotiche o abiotiche è soggetto a Valutazione di Incidenza Ambientale e la tipologia ed estensione dei lavori previsti nel progetto e in particolare nella variante non consentono di scongiurare la possibilità di effetti, anche cumulativi, sugli habitat Rete natura 2000: 1110 Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina; 1120* Praterie di Posidonia (*Posidonium oceanicae*); 1150* Lagune e sulle 1240 Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. Endemici.
- I lavori di affioramento e allargamento del cordolo di collegamento alla Colomabia appaiono particolarmente preoccupanti per la presenza di biocenosi di fondi duri appartenenti all'Habitat Rete Natura 2000 1170 Scogliere, e non valutate nel presente studio. Tali aspetti sono rilevanti poiché le opere di potenziamento del cordolo appaiono poco compatibili con il quadro di qualità ambientale, non solo per gli impatti sugli habitat 1170 ma anche per la naturale ossigenazione e ricambio delle acque che appare, alla luce della nuova progettazione, ancora più rilevante rispetto al passato. Appare assolutamente fondamentale identificare delle soluzioni alternative (ad esempio passarelle passanti) a minore impatto e in grado di permettere la buona ossigenazione dei fondali unitamente alla preservazione degli habitat 1170 presenti nell'area compresa tra Lazzaretto e Colomabia.
- All'interno dell'area portuale (verso l'imboccatura e la diga foranea) sono presenti ampie porzioni di prateria di posidonia che deve essere tutelata da queste attività, dall'impatto dei dragaggi e monitorata. Deve inoltre essere previsto un piano di compensazione nel caso in cui dovessero verificarsi impatti accidentali e inattesi.
- Accompagnare la Variante localizzata al PRP con un approfondimento che consenta di comprendere l'incremento dei traffici, con particolare riferimento a navi di grande dimensione e del traffico collegato a queste movimentazioni. Il Proponente dichiara che questo aspetto dovrà essere analizzato in relazione alle opere di approfondimento (ovvero escavo) dei fondali verificando le modifiche idrodinamiche e quindi gli aspetti di movimentazione delle acque all'interno dell'area. Questo aspetto richiede una precisa e dettagliata analisi (anche di impatti cumulativi) programmazione e pianificazione anche in relazione alla presenza della vegetazione sommersa.
- Il proponente riporta che nel caso "dovessero risultare necessarie opere di adeguamento degli spazi in entrata al porto dovrà essere verificato l'effetto rispetto alle condizioni idrodinamiche dei flussi in entrata e uscita dal bacino portuale, con particolare attenzione per il trasporto di sedimenti o l'erosione dei fondali.". Tali aspetti appaiono elementi strategici da approfondire e integrare nel presente progetto anche in termini di alternative progettuali.
- È prevista un'espansione significativa della banchina nell'area prospiciente alla Capitaneria di Porto (e adiacenze) che richiede una più approfondita valutazione degli impatti sulla

componente mare, oltre ad azioni di mitigazione e di compensazione in particolare per le porzioni di habitat 1170 che saranno occupate dall'espansione della banchina.

- Le conseguenti verifiche degli “aspetti che potranno modificare gli apporti di sedimenti o erosione dei fondali, anche in riferimento alla stabilità delle banchine e conterminazione del bacino acqueo e quindi navigabilità dei diversi ambiti del sistema portuale. Tale aspetto dovrà essere analizzato anche in relazione alla presenza della vegetazione sommersa” (RAP, p. 49) devono essere svolte già nella presente fase di Pianificazione/progettazione e relativa valutazione VAS-VIA integrata.

iv. Suolo e sottosuolo:

- Chiarire se le indicazioni fornite per condurre le necessarie indagini geologiche e geotecniche, riportate alle pp. 50-51 del RAP, siano in coerenza e tengano conto di quanto più dettagliatamente descritto nei documenti “Specifiche di Indagine - Piano di caratterizzazione ambientale dei fondali antistanti il molo crociere di progetto” (TWF-SP-A-AMB-PDC-01-01-signed) e “PIANO DI INDAGINE GEOGNOSTICA - SPECIFICHE TECNICHE” (TWF-SP-ABC-GEO-REL-01-00-signed) allegati al PFTE.
- **Dragaggi:**
 - Appaiono evidenti, dalla consultazione degli elaborati, diverse lacune di conoscenza sia nella caratterizzazione geologico-tecnica delle aree oggetto di intervento, sia riguardo a quella chimico-fisica dei sedimenti di dragaggio e dei terreni (presumibilmente di riporto) delle aree di sedime degli edifici e delle zone emerse. Dovranno essere dettagliati gli aspetti fisici e qualitativi dei fondali, al fine di delineare le possibili azioni di riutilizzo, trattamento o allontanamento dei volumi oggetto di escavo e di dragaggio. Al fine di verificare le quantità da rimuovere per i dragaggi dovrà essere identificata l'area di lavorazione necessaria per la corretta movimentazione e attracco delle navi, l'attuale batimetria e la profondità del fondale necessaria per garantire le manovre con un opportuno franco di sicurezza dal fondale. In particolare il progetto del dragaggio deve soddisfare due requisiti fondamentali:
 - 1. stima accurata dei volumi da dragare;
 - 2. valutazione della natura dei materiali da scavare.
 - La stima accurata dei volumi è importante per la scelta dell'attrezzatura di dragaggio sia per calcolare il tempo di esecuzione del dragaggio
 - La valutazione della natura dei materiali da scavare invece è necessaria per determinare i costi complessivi del progetto di dragaggio.
 - Altrettanto importante è la fase di caratterizzazione bio-geo-chimica; la valutazione delle caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche dei sedimenti da dragare, rappresenta uno step importante perché consente di determinare potenziali metodi di dragaggio, opzioni di smaltimento, impatto ambientale e tipologie di bonifica (qualora necessarie). Le informazioni necessarie attengono a:
 - 1. lavori di escavazione;
 - 2. terreni da dragare;
 - 3. scelta dell'attrezzatura di scavo e di trasporto e i siti per la discarica dei materiali dragati;
 - 4. reperimento dei materiali per il ripascimento o per la formazione di terrapieni e simili;
 - 5. protezione dell'ambiente marino;

- 6. analisi dei costi;
- 7. misurazioni e i controlli prima, in itinere e post dragaggio
- In particolare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche e geochimica dei terreni di escavo (nell'area sono presenti sia sedimenti sciolti che lapidei) diventa fondamentale per la scelta dell'attrezzatura di dragaggio che va dunque fatta sulla base di una combinazione di fattori, quali: 1. il tipo di ambiente fisico; 2. la natura, la quantità ed il livello di contaminazione del materiale da dragare; 3. il metodo di posizionamento; 4. la distanza dal sito di conferimento. Sulla scorta di questi elementi unitamente alle condizioni del mare per l'operatività e il tipo di contrasto (propulsione, piloni, ancore), si possono determinare con più accuratezza tempi e costi di realizzazione degli interventi attraverso la capacità produttiva, dove per produzione si intende la quantità di terreno dragata per unità di tempo.
- Negli ambiti funzionale 2 e 3, dove sono previste attività di escavo e demolizioni, si pone in particolare la necessità di predisporre un piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR n°120 del 2017 e della gestione delle macerie, quali rifiuti ai sensi della parte IV D.lgs n°152 del 2006.

v. Rumore e vibrazioni:

non è presente documentazione tecnica in relazione al rumore ed alle vibrazioni e che, al fine di poter esprimere un parere sulla compatibilità ambientale e per poter escludere impatti significativi, per le opere proposte sia necessario che il Proponente predisponga adeguata ed idonea documentazione, si ritiene necessario richiedere quanto segue

- Un'analisi delle possibili alternative di progetto finalizzate all'ottimizzazione ambientale del progetto. Tra le alternative di progetto relative al nuovo molo crociere (intervento A) risulterà opportuno anche valutare, vista la prossimità di tale infrastruttura alle abitazioni del centro di Trapani, la possibilità di alimentazione ausiliaria elettrica delle navi durante l'attracco, attraverso la realizzazione di opere di connessione alla rete terrestre, al fine di consentire, ove tecnicamente attuabile, lo spegnimento dei motori delle navi che, soprattutto nel periodo notturno, producono livelli di rumore altamente disturbanti, anche a causa della presenza di componenti tonali distintamente udibili ed altamente disturbanti.
- Ai fini di una corretta valutazione dell'impatto acustico si dovrà effettuare il censimento dei ricettori presenti, soprattutto nei pressi degli interventi A e B più prossimi al centro abitato, in un'area vasta adeguata a garantire il decadimento del rumore prodotto, sia durante la fase di esercizio, che di cantiere, valutando per ciascuno di essi la destinazione d'uso attraverso dati catastali, le distanze dalle opere e dai cantieri previsti, le collocazioni planimetriche su idonea cartografia ed indicando, in carenza di classificazione acustica del territorio comunale, la classe presunta attribuibile ed i pertinenti valori limite. Infatti, in assenza di classificazione acustica comunale, per la valutazione di impatto della fase di esercizio e di cantiere, occorrerebbe fare riferimento ai limiti acustici di immissione ed emissione per le singole zone omogenee per usi insediativi e caratteri territoriali, come previsto dal D.P.C.M 14/11/1997 e dal D.P.C.M 1/03/1991, ma a fini cautelativi risulta più opportuno prendere in considerazione una previsione di classificazione acustica del territorio (in funzione delle attuali destinazioni d'uso) ed eseguire il confronto con i limiti di immissione ed emissione futuri, ossia, in presenza di classificazione acustica. Ciò perché, a seguito dell'approvazione e dell'adozione della classificazione acustica da parte del Comune richiesta dalla legge n.447/1995 già dal 1995, si potrebbero riscontrare

superamenti dei limiti non ascrivibili ad incrementi di rumorosità, ma soltanto ad una riduzione dei valori limite di riferimento.

- Occorrerà prevedere anche la realizzazione di una esaustiva descrizione della fase di cantierizzazione e dei relativi possibili impatti, considerando anche le attività di trasporto e stoccaggio dei materiali. Ai fini del confronto con i limiti di immissione acustica, soprattutto il limite differenziale, i livelli di rumorosità del cantiere dovranno essere considerati in maniera cumulative e comparativa rispetto ai livelli di rumore residuo attualmente registrato. Occorre individuare altresì le azioni di mitigazione degli impatti in fase di realizzazione delle opere, soprattutto degli interventi A e B, per quanto riguarda l'impatto sulle popolazioni e gli interventi C e D, per gli impatti sulla biodiversità, soprattutto marina.
- In merito alla fase di esercizio è necessario stimare lo scenario di impatto sull'inquinamento acustico determinato dagli effetti causati dal potenziamento del traffico complessivo, con particolare riferimento all'aumento del rumore causato dal potenziale aumento del traffico marittimo e del traffico veicolare indotto e dallo stazionamento delle navi in porto. Ciò richiede un attento studio acustico su base previsionale della fase di esercizio, contenente la valutazione degli impatti dello scenario in relazione ai limiti da rispettare per la tutela della popolazione esposta, considerando tutte le sorgenti acustiche connesse alla realizzazione delle opere, tenendo conto anche dell'aumento del traffico marittimo e del traffico veicolare. Dovranno essere valutati anche i potenziali effetti cumulativi relativi a tutte le altre attività presenti nel porto e dalle sorgenti sonore già attualmente presenti nelle aree di studio. Anche per la fase di esercizio, qualora necessarie, dovranno essere previste opere mitigative al fine di riportare alla norma eventuali superamenti dei limiti di legge.
- Sarà inoltre necessario un approfondimento teso a valutare gli effetti, diretti e indiretti, dell'impatto acustico arrecato alla fauna ittica e all'avifauna. Lo studio dovrà anche fornire piena evidenza dell'impatto relativo all'aumento del traffico navale sulle ZPS, ZSC, RAMSAR, IBA e Riserva, aree di intensi flussi migratori anche notturni.
- Risulta necessaria anche una valutazione, per le fasi di cantiere e di esercizio, degli impatti sulla fauna ittica valutando le aree di influenza delle attività previste sulle diverse specie presenti nell'area e sensibili al rumore, prevedendo opportune opere di mitigazione del rumore, soprattutto per la fase di cantiere degli interventi A, C e D nelle fasi lavorative più impattanti, anche pianificando opportunamente le durate e le sovrapposizioni delle varie attività acusticamente più impattanti.
- Inoltre dovrà essere predisposto il Piano di Monitoraggio Ambientale che dovrà indicare le postazioni di rilievo sia terrestri che marine prescelte, le durate, le periodicità e le modalità esecutive dei monitoraggi strumentali, i parametri di misura ed i relativi livelli sonori di riferimento, pianificando anche le misure di mitigazione da attuare in caso di accertato superamento dei valori limite di legge.
- Un approfondimento dovrà essere attuato per le vibrazioni, per le quali lo studio effettuato non offre alcuna indicazione. Lo studio dovrà essere sviluppato prevalentemente per la fase di cantiere, che, vista la tipologia di opere da realizzare, risulta essere la più critica dal punto di vista degli impatti sulle persone e sull'ambiente terrestre e marino per la componente. Le valutazioni relative alle vibrazioni dovranno essere svolte in relazione alla normativa tecnica di settore più aggiornata. In particolare, occorrerà approfondire la trattazione dei possibili impatti sulla componente in relazione ai lavori di escavo e di infissione dei pali previsti nel fondale prospiciente il previsto molo crocieristico.

- Analogamente al rumore, il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà contenere anche indicazioni e considerazioni per i rilievi delle vibrazioni almeno per la fase realizzativa.
- vi. Beni storico-culturali, paesaggio:**
- Nell’ambito degli elaborati dello SAI prevedere una tavola dei vincoli ambientali, paesaggistici e storico-culturali che interessano l’area e il suo contesto.
 - Per quanto riguarda l’**archeologia**, si richiama l’ “Esito delle indagini archeologiche di prima approssimazione delle aree interessate” (Relazione Illustrativa del PFTE, par. 3.8.4), condotte nel 2021 per valutare l’incidenza dei progetti di Dragaggio dell’Avamposto e delle Aree a Ponente dello Sporgente Ronciglio del Porto di Trapani, Nuovo Terminal Crociere presso il Molo a T del Porto di Trapani, Adeguamento tecnico funzionale delle quote di dragaggio e del Molo Ronciglio; tuttavia non è chiaro se tale studio abbia interessato tutta l’area che rientra nella Variante localizzata al PRP e si invita quindi a chiarire questo aspetto nello SAI.
 - In ragione dell’interessamento di vincoli paesaggistici, corredare la Variante localizzata al PRP, il PFTE e lo SAI con la Relazione Paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D.Lgs. 42/2004.
- vii. Sistema insediativo:**
- in considerazione degli interventi progettuali previsti nella variante localizzata del PRP e, in particolare, del nuovo molo crocieristico, si invita l’AdSP, nella fase di predisposizione del SAI a presentare uno studio previsionale dei traffici attesi che fornisca indicazioni dimensionali anche in merito alla presenza turistica, così da poter stimare un quadro realistico di fabbisogno di servizi e le conseguenti, probabili, necessità di potenziamento infrastrutturale (trasporto pubblico e privato, per il traffico, parcheggi e viabilità, consumi idrici, smaltimento reflui, consumi energetici, produzione rifiuti).
- viii. Sistema infrastrutturale e mobilità:**
- Nello SAI approfondire gli aspetti trasportistici per comprendere gli effetti sul sistema infrastrutturale e della mobilità indotti dalla Variante e dall’incremento di traffici navali che la previsione del nuovo molo e del nuovo terminal crociere puntano a soddisfare.
- ix. Salute umana:**
- in attuazione di quanto previsto dalla vigente normativa si evidenzia come la trattazione della “salute umana” non sia stata adeguatamente sviluppata. Riguardo ai contenuti del RAP, non è stata adottata la presenza antropica quale parametro di analisi del Contesto territoriale di riferimento. Lo Studio Ambientale Integrato dovrà contenere un capitolo specificatamente dedicato alla valutazione degli effetti sugli aspetti socio-sanitari della popolazione interessata dai potenziali impatti identificati e valutati nonché la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione presente nell’area che sarà interessata dalla realizzazione dell’opera in progetto.
 - Sarebbe auspicabile inoltre che nello SAI fosse esplicitato l’obiettivo di miglioramento che si persegue con la realizzazione del piano/programma, nonché quali azioni del piano concorrono al raggiungimento di questo obiettivo e, dualmente, quali azioni determinano invece effetti negativi.
 - La documentazione presentata dal proponente non consente di escludere la significatività dell’impatto sulla componente *Salute Umana* determinato dalla variante di PRP e dalla realizzazione delle opere previste e del loro esercizio, non rendendo possibile una valutazione

esaustiva di tale componente, ai sensi del D. lgs 3 aprile 2006, n.152. Nel RAP non sono indicate le caratteristiche demografiche del Comuni interessati, inclusa la densità abitativa, (il dato riportato si riferisce ai dati del 2021) l'occupazione e la scolarità, non sono riportate le infrastrutture ospedaliere e scolastiche presenti nel territorio, non vi è alcun riferimento alla epidemiologia descrittiva dei comuni interessati dall'opera in questione. Si ribadisce la necessità, volendo comprendere il rapporto tra esposizione a componenti impattanti (Atmosfera, acque, rumore, traffico indotto, rifiuti , alimenti ecc) e lo stato di salute degli abitanti residenti, di conoscere il profilo di salute specifico della popolazione residente anche per poter attuare una sorveglianza epidemiologica *post operam*.

x. Morfodinamica costiera:

- Allo scopo di valutare la possibilità che il dragaggio del porto inneschi fenomeni erosivi ai danni della linea di costa, approfondire e verificare, mediante l'ausilio della modellazione matematica, l'idro-morfodinamica indotta dalle onde, con particolare riferimento alla movimentazione dei sedimenti in sospensione nella colonna d'acqua e alla conseguente valutazione dell'incidenza dell'intervento di dragaggio.

xi. k) Gestione terre e rocce da scavo e attività di dragaggio

- Per quanto attiene la gestione delle terre e rocce da scavo provenienti dalle attività di escavo previste in superficie, il proponente dovrà predisporre un Piano di Utilizzo/Piano preliminare delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti ai sensi del DPR n°120 del 2017.
- Per quanto attiene le attività di dragaggio, il proponente dovrà predisporre un piano di gestione dei sedimenti ai sensi dell'Allegato Tecnico al D.M. del 15 luglio 2016 n.173 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini"
- In particolare dovrà essere previsto:
 - il piano di caratterizzazione dei sedimenti marini;
 - la stima dei volumi di dragaggio;
 - l'analisi e la valutazione delle diverse opzione di gestione dei sedimenti;
 - l'analisi e confronto sui possibili trattamenti da decontaminazione;
- In particolare occorre dettagliare le diverse fasi per la gestione dei sedimenti dragati, sia di quelle in sito di dragaggio, deposito temporaneo e trattamento di "sediment washing", incluso lo scarico a mare, previa depurazione, delle acque di lavaggio, sia delle attività in area vasta connesse alla movimentazione e destinazione finale dei sedimenti nei siti individuati, con riferimento sia all'immersione in mare dei sedimenti di classe A e B, sia al conferimento in discarica di quelli fini di classe C e D.
- Il Proponente dovrà predisporre un progetto di cantierizzazione, che definisca, esattamente come posizione e collegamento fra le diverse opzioni che intende utilizzare, soprattutto le tipologie di barriere di contenimento della torbidità più idonee e i sistemi di controllo per impedire la diffusione di plume di sedimenti contaminati nell'area, nell'ambito del quale, dovrà:
 - a. definire congiuntamente con ARPA Sicilia i livelli soglia per trasparenza, pH, ossigeno e concentrazione di inquinanti (limitatamente a quelli potenzialmente ascrivibili alle attività previste per l'opera) e prevedere raccolta delle informazioni per

- trasparenza (torbidità, ossigeno e pH in continuo) nelle aree marine prossime al cantiere (almeno 5 punti) all'interno e nel raggio di 50 m dall'esterno dell'area di intervento;
- b. Prevedere l'immediata sospensione delle lavorazioni nel caso si verificassero situazioni di particolare criticità delle acque marine portuali (nei casi di alterazione sensibile dei parametri chimico-biologici: trasparenza, concentrazione di inquinanti, pH, O₂ etc.), anche nel caso in cui tali alterazioni dovessero essere apparentemente indipendenti dalle lavorazioni in corso, con previsione della ripresa dei lavori solo al momento del rientro delle variabili di interesse al di sotto dei livelli soglia;
 - c. attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti previste nello studio e tutto quanto utile a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche contingibili e temporanei sulle componenti ambientali con particolare riguardo all'ambiente marino circostanti o limitrofe con particolare riferimento ai livelli di ossigeno disciolto, torbidità o dispersione di matrici contaminate, prevedendo misure in continuo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di feedback monitoring che prevede la sospensione delle attività quando i livelli di ossigeno disciolto scendono sotto i 2 mgO₂ L⁻¹ o livelli critici di trasparenza.

6. Incidenza Ambientale sui siti della Rete Natura 2000

- a. Oltre a tenere in considerazione le condizioni del presente parere riportate al punto 5.iii in relazione alle acque marine, si invita il Proponente a seguire, nella redazione della V.Inc.A., le linee Guida nazionali e comunitarie, riportate di seguito:
 - Commissione europea, 2019. Comunicazione della Commissione, “Gestione dei siti Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE”; (2019/C 33/01), disponibile all'indirizzo:
[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1555085968125&uri=CELEX:52019XC0125\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1555085968125&uri=CELEX:52019XC0125(07))
 - Commissione europea, 2021. Comunicazione della Commissione, “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 (Bruxelles, 28.9.2021 C(2021) 6913 final), disponibile al sito:
https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/pdf/methodological-guidance_2021-10/IT.pdf
 - Le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VIncA) – Direttiva 92/43/CEE art. 6, paragrafi 3 e 4” (pubblicate su Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. 303 del 28 dicembre 2019).
- Per quanto riguarda l'Isola della Colombaia, che è inclusa nel sito Natura 2000: **ZSC ITA010007 “Saline di Trapani”**, si ritiene che qualsiasi proposta di utilizzo debba preliminarmente vedere il diretto coinvolgimento dell'ente Gestore.

7. Indirizzi per il monitoraggio

- a. Gli indirizzi di seguito forniti riguardano il monitoraggio VAS della Variante localizzata di PRP e il monitoraggio dei progetti previsti dalla stessa variante. In particolare, il monitoraggio di VAS dovrà consentire di comprendere gli effetti complessivamente prodotti da tutti gli interventi previsti dalla Variante localizzata al PRP.

- b. Si invita inoltre il Proponente a sviluppare, nello SAI, una proposta di integrazione dei due monitoraggi così da consentire che i monitoraggi dei progetti informino il monitoraggio VAS per gli aspetti di dettaglio, ferme restando le peculiarità proprie del monitoraggio VAS in ordine agli obiettivi di sostenibilità ambientale che il Piano deve assumere in coerenza con il quadro di sostenibilità ambientale di riferimento.
- c. Rispetto a quest'ultimo aspetto, è necessario quindi che, sulla base dei "principi e indirizzi di sostenibilità", da ricavare dal quadro di riferimento per la sostenibilità costituito da tutti quegli atti che esprimono le politiche vigenti orientate alla sostenibilità e pertinenti al Piano/progetto, sia chiaramente individuato un set di obiettivi di sostenibilità ambientale che la Variante di PRP faccia proprio e che vada ad arricchire il quadro di obiettivi di carattere trasportistico/funzionale/ecc, assunti dal PRP e dai Progetti stessi. Il monitoraggio VAS dovrà essere condotto con riferimento a tali obiettivi di sostenibilità ambientale. Pertanto, per fornire le indicazioni sulla predisposizione del piano di monitoraggio VAS è indispensabile che lo SAI definisca una chiara struttura in cui gli obiettivi di sostenibilità siano correlati alle azioni di Piano e agli indicatori.
- d. Gli indicatori per il monitoraggio VAS devono essere individuati in stretta correlazione con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e in base alla pertinenza con le attività oggetto della Variante Localizzata al PRP. Dovranno essere utilizzati indicatori capaci di esprimere gli effetti sullo stato dell'ambiente e i contributi forniti dalla **Variante Localizzata al PRP** su tutti i fattori individuati in particolare dal D.lgs. n. 152/2006, Allegato VI, lett. f) con particolare attenzione a quelli relativi all'ambiente marino e biodiversità;
- e. Unitamente allo SAI predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del PFTE; rispetto al monitoraggio VAS, quello delle opere in progetto dovrà consentire una comprensione dettagliata degli effetti indotti dagli interventi previsti sulle matrici ambientali e, per le stesse componenti, sulla salute umana; dovranno essere dettagliate le fasi *ex ante*, *in fieri* ed *ex post*; per quanto riguarda gli ecosistemi, tenere conto di tutti i descrittori della MSFD e non limitarsi a torbidità; approfondire gli aspetti di Monitoraggio Acustico in cui dovranno essere indicati, in coerenza anche con le linee guida dell'ISPRA, la localizzazione delle postazioni di rilievo, i periodi e le durate delle misure fonometriche, la modalità di esecuzione dei monitoraggi, i possibili effetti sulla fauna marina e le verifiche da effettuare, nonché le azioni di natura organizzativa dei cantieri o di interventi di mitigazione, da porre in essere.
- f. Il PMA del PFTE dovrà essere redatto secondo le Linee Guida Nazionali (ISPRA e Ministero della Transizione Ecologica)".

8. Indirizzi per la redazione del Progetto Definitivo

- a. il nuovo Codice degli Appalti (D.Lgs. n. 36 del 31/03/2023 entrato in vigore, con i relativi allegati, il 1° aprile 2023; le disposizioni del codice, con i relativi allegati acquistano efficacia il 1° luglio 2023) rispetto al precedente, ha eliminato la previsione di redazione del Progetto Definitivo mantenendo come livelli di progettazione il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica e il progetto Esecutivo; si invita pertanto l'AdSP a tenerne conto nella predisposizione degli elaborati per la successiva fase valutativa.
- b. Condividendo l'approccio assunto relativo alla centralità dei principi di sostenibilità ambientale ed energetica e dell'innovazione tecnologica del progetto, coerentemente con quanto già valutato in relazione all'art. 18 delle proposte Norme Tecniche di Attuazione, si ribadisce la necessità di ricondurre tutti i suddetti principi ed obiettivi in un **quadro di obiettivi di sostenibilità ambientale,**

da costruire, ad esempio, sulla base della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile ma non solo (considerando tutti gli atti inquadrati nel quadro di riferimento della sostenibilità); tale sistema di obiettivi di sostenibilità ambientale, fatto proprio dalla variante di PRP, diventa criterio guida per la valutazione e per il monitoraggio della Variante stessa.

9. Articolazione e proposta di indice del Rapporto Ambientale Integrato

- a. La portata e il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nello SAI (Rapporto Ambientale e Studio di Impatto Ambientali integrati) sono quelli propri delle due procedure di VAS e di VIA, secondo i contenuti di cui agli allegati VI e VII alla parte II del D.Lgs. 152/2006, che vengono svolte in forma integrata. In linea di principio, sebbene sia facilmente intuibile come sia il Progetto a costituire elemento “trainante” rispetto al Piano, occorre anche sottolineare l’opportunità che gli aspetti valutativi propri della VAS del Piano caratterizzino le valutazioni complessive e, attraverso il Piano, anche il Progetto. In altre parole, si invita l’AdSP a fare in modo che il Piano, fortemente caratterizzato in termini ambientali dalla VAS, definisca Progetti che, nel soddisfare le esigenze funzionali e trasportistiche del Porto, assumano una forte valenza ambientale.
- b. Lo Studio Ambientale Integrato, di cui si condivide la proposta di indice fornita dal Proponente salvo le indicazioni di seguito fornite, volte ad una sua ulteriore articolazione, integrerà la proposta di Variante Localizzata al PRP e di PFTE le quali dovranno tenere conto delle indicazioni fornite nel presente parere; inoltre, lo Studio dovrà essere corredato dei seguenti elaborati:
 - Elaborati cartografici relativi alla Variante di PRP;
 - Elaborati cartografici relativi al PFTE;
 - Studi aggiornati, a corredo del SAI e degli elaborati di Piano/Progetto, tra cui una Relazione Paesaggistica in ragione del fatto che il Piano/Progetto interessa aree con vincolo ai sensi dell’art. 136, D.lgs. 42/2004 e s.m.i., Studio di Incidenza Ambientale su siti della Rete Natura 2000;
 - Sintesi non tecnica
- c. Il SAI dovrà tenere conto:
 - delle raccomandazioni fornite nel presente parere;
 - delle osservazioni formulate dagli SCA in merito alle problematiche di natura strategica (aspetti di Piano e alternative) e sintetizzate nel presente parere.

10. Il tema dell’Energia

- a. Il D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124" (modificato dal D. Lgs. 13 dicembre 2017, n.232) prevede che le AdSP promuovano la redazione del **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP)**, sulla base delle Linee-guida adottate dal MATTM, di concerto con il MIT. Il DEASP è formalmente indipendente dalla pianificazione generale del Sistema Portuale e viene adottato direttamente dall’AdSP, senza necessità di approvazione da enti collegati o sovraordinati.
- b. I porti sono annoverati tra le strutture più energivore e dovranno assumere un ruolo rilevante nella fase di transizione energetica favorendo l’alimentazione da terra delle navi, il c.d. *cold ironing* attraverso energia *green* che dovrà risultare competitiva in termini di costi rispetto ai carburanti

fossili. A tal fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha introdotto le Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), sia a favore del *cluster* portuale (compagnie, imprese, agenzie, armatori, Guardia Costiera, G.d.F., servizi tecnico-nautici, ecc.), sia a favore del retro porto (ZES Zone Economiche Speciali e ZLS Zone Logistiche Semplificate). In tale prospettiva, la normativa portuale consente alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) di partecipare alle CER istituite dalla direttiva Red II Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, attuata con D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 199, art. 31. Conseguentemente, i documenti di pianificazione energetica e portuale (DEASP) valorizzano l'utilizzo delle CER. Gli impianti di produzione energetica a servizio della CER portuale possono essere di proprietà sia pubblica che privata e collocati anche al di fuori del bacino portuale e del demanio marittimo. Il d.l. n. 36 del 30 aprile 2022, convertito con l. 29 giugno 2022 n. 79, recante: «Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).» all'art. 33 prevede che i progetti destinati alla realizzazione di opere ed impianti di elettrificazione dei porti siano da considerarsi di pubblica utilità e caratterizzati da indifferibilità ed urgenza. **Si invita il proponente ad integrare il quadro di leggi (cap. 2) che regolano il mercato elettrico con i più recenti aggiornamenti normativi e di predisporre un approfondito studio dei fabbisogni di energia elettrica delle aree in concessione ai singoli operatori e di tutte le aree funzionali del porto, e il potenziale di produzione, in ragione degli aspetti qui evidenziati; i fabbisogni dovranno essere comunicati al Gestore Locale o Nazionale per consentire a questo di pianificare, a propria volta, lo sviluppo della rete per il soddisfacimento dei bisogni energetici dell'intera area; il dimensionamento del fabbisogno dovrà tenere conto anche dell'elettrificazione del previsto molo crocieristico.**

11. Principio DNSH

- a. Dimostrare come le scelte contenute nel Piano/progetto rispettano del Principio DNSH e soddisfano i sei obiettivi posti alla base dello stesso.

12. Impatti cumulativi

- a. Esplicitare i possibili **effetti cumulativi** che si potranno verificare a seguito della realizzazione delle opere previste dalla Variante al PRP e altri interventi in particolare riferibili al sistema portuale, con specifico rimando al progetto dei “Lavori di salpamento della Diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti e messa in esercizio delle banchine a ponente dello Sporgente Ronciglio”.
- b. L'analisi degli impatti cumulativi non potrà prescindere dalla valutazione delle attività di dragaggio previste per l'approfondimento dei fondali portuali, con particolare riferimento a tutte le biocenosi presenti in aree portuali (incluse praterie di *Posidonia oceanica*) o adiacenti.

Il Coordinatore della SCVAS
Ing. Bernardo Sera