REGIONE SICILIANA

COMUNE DI MARSALA

Provincia di Trapani

*****

PROGETTO DEFINITIVO MARINA DI MARSALA

FUTURO PIANO REGOLATORE PORTUALE

*****

Committente: M.Y.R. Marsala Yachting Resort S.r.l

*****

STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO VIA – VAS

QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

*****

LUGLIO 2014

Redatto da: ing. Antonio Pio D'Arrigo

INDICE

INDICE **2**

1. INTRODUZIONE **4**

1.1. PREMESSA 4
1.2. LA NORMATIVA INERENTE LE PROCEDURE AMBIENTALI 18
1.2.1. PREMESSA *18*
1.2.2. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA. *18*
1.2.3. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE *21*
1.2.4. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE. *33*
1.2.5. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA *40*
1.2.6. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE. *41*
1.2.7. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE *44*
1.2.8. COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE DELLE PROCEDURE VIA - VAS *46*
1.3. ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO 47

2. QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO **51**

2.1. PREMESSA 51
2.2. PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO STRATEGICO DETTATE NEL S.A.P.I. 53
2.3. DESCRIZIONE DELLA PROCEDURA INTEGRATA 53
2.4. ESITI DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE 55
2.5. CONTENUTI E OBIETTIVI PRINCIPALI DEL "MARINA DI MARSALA" FUTURO PRP 56
2.6. ANALISI DI COERENZA INTERNA 60
2.7. ANALISI DI COERENZA ESTERNA TRA LE STRATEGIE DI INTERVENTO IN RAPPORTO CON ALTRI PIANI O PROGRAMMI 60
2.7.1. PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA *60*
2.7.2. PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA *61*
2.7.3. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ *62*
2.7.4. PIANO REGIONALE DI COORDINAMENTO PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA AMBIENTE *64*
2.7.5. PIANO REGIONALE DI SVILUPPO ECONOMICO *65*
2.7.6. PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO IN SICILIA *67*
2.7.7. PIANO TERRITORIALE DELLA PROVINCIA DI TRAPANI *71*
2.7.8. PIANO D'AMBITO DELL'ATO RIFIUTI *72*
2.7.9. PIANO TERRITORIALE PAESISTICO *73*
2.7.10. PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO *74*
2.7.11. PIANO COMPRENSORIALE DEL COMUNE DI MARSALA *77*
2.7.12. PIANIFICAZIONE DELLO SVILUPPO DELLA CITTÀ DI MARSALA *78*
2.7.13. PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE *81*
2.8. COERENZA CON LE NORME DI SETTORE 83
2.9. OBIETTIVI AMBIENTALI DEL "MARINA DI MARSALA" FUTURO PRP 86
2.10. COERENZA DEGLI OBIETTIVI AMBIENTALI 88
2.10.1. ANALISI DI COERENZA INTERNA *88*
2.10.2. ANALISI DI COERENZA ESTERNA *89*
2.10.2.1. NORMATIVA COMUNITARIA *89*
2.10.2.2. PIANO D'AZIONE DEL SUMMIT MONDIALE SULLO SVILUPPO SOSTENIBILE (JOHANNESBURG) *92*
2.10.2.3. SESTO PROGRAMMA COMUNITARIO DI AZIONE IN MATERIA DI AMBIENTE *92*
2.10.2.4. LA STRATEGIA D'AZIONE AMBIENTALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE IN ITALIA *93*
2.10.2.5. RIEPILOGO E CONFRONTO *95*
2.11. INDIVIDUAZIONE DELL'AREA D'INDAGINE 98
2.11.1. PREMESSA *98*
2.11.2. ANALISI STORICA DEI LUOGHI *100*
2.11.3. DESCRIZIONE DELL'ATTUALE PORTO *101*
2.12. INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI DI PIANO 104
2.12.1. PREMESSA *104*
2.12.2. ALTERNATIVA "0" *105*
2.12.3. ALTERNATIVA OGGETTO DEL PRESENTE STUDIO *106*
2.12.4. ALTRE ALTERNATIVE PRESE IN CONSIDERAZIONE MA SCARTATE *108*

2.13. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DELL'ALTERNATIVA PRESCELTA E INDIVIDUAZIONE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE 110
2.14. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SUI BENI CULTURALI, SUL PAESAGGIO E SUI SITI UNESCO 112
2.15. LA VALUTAZIONE INTEGRATA DEGLI EFFETTI TERRITORIALI, AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICI E SULLA SALUTE UMANA 124

3. ALLEGATO 1 – MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE - PARERE SUL S.A.P.I. NUMERO 939 DEL 25 MAGGIO 2012 126

1. INTRODUZIONE

1.1. PREMESSA

Nella città di Marsala è presente un Porto polifunzionale classificato come II Categoria - III Classe (porto di rilevanza economica regionale ed interregionale). Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale approvato nel 2003 ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85.

Va notato come, a quasi dieci anni dalla sua approvazione, il PRP vigente risulti fortemente disatteso, anche per quanto attiene le opere di messa in sicurezza, con un conseguente e sostanziale sottoutilizzo del bacino ed un progressivo stato di abbandono e di degrado dell'intera area portuale. Tale condizione palesa nei fatti come alcune soluzioni individuate nel Piano vigente non siano pienamente coerenti con le nuove esigenze di sviluppo economico e sociale del territorio, che risultano essere invece meglio individuate dalle più recenti linee d'indirizzo strategico formulate dalla Regione Sicilia e dall'Amministrazione Comunale di Marsala.

Infatti, la Regione Siciliana, con l'adozione del *Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, approvato con Decreto dell'Assessoriale Regionale al Turismo del 26 maggio 2006 - n.29*, colloca nel bacino portuale di Marsala (congiuntamente a Marina di Ragusa e S. Agata di Militello) uno dei tre porti "*hub*" Siciliani ai quali è attribuita una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico per l'intera Regione. Tale condizione rappresenta un'opportunità irrinunciabile per la realtà socio-economica dell'intera Sicilia Occidentale ed in particolare per la Città di Marsala. Da tale punto di vista, l'attuale PRP attribuisce invece all'attività diportistica un ruolo marginale, relegandola in aree portuali periferiche e con spazi insufficienti a conseguire gli obbiettivi fissati dalla sovraordinata pianificazione di settore.

Ulteriormente, con delibera di G.M. n. 210/2008, l'Amministrazione Comunale di Marsala ha approvato lo studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) al fine dell'attuazione del progetto strategico "*Marsala – il sistema costiero*", in cui viene individuata l'esigenza di riqualificare il water-front cittadino e gli affacci urbani invertendo, rispetto al vigente PRP, l'ubicazione delle funzioni commerciali e pesca con quelle relative al diporto nautico. L'idea sottesa a tale inversione è quella di veicolare il turismo legato al diporto nautico verso il centro storico, consentendo contestualmente di allontanare dalla viabilità cittadina il traffico pesante relativo alle attività commerciali e di indirizzarlo direttamente verso i principali percorsi viari

provinciali e regionali.

Relativamente alla messa in sicurezza del bacino portuale si evidenzia come le opere previste dal vigente PRP non siano state di fatto realizzate e che le stesse, in ogni caso, mal si coniugherebbero rispetto ai nuovi indirizzi individuati dall'Amministrazione, riguardo l'inversione delle funzioni portuali ed ai conseguenti livelli di agitazione interna ammissibili nelle diverse aree del bacino.

In tale contesto, nel 2009, la Società *Marsala Yachting Resort* S.r.l. ha presentato il progetto preliminare dell'approdo turistico hub "*Marina di Marsala*", ai sensi della L.R. n.4 del 16/04/2003 che ha recepito per la regione Sicilia il DPR n. 509 del 1997 (Legge Burlando).

Il progetto, che recepisce pienamente le nuove linee programmatiche espresse dall'Amministrazione Comunale e dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, risulta conseguentemente sviluppato in difformità al vigente PRP.

Poiché ai sensi del comma 8 dell'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4 "*l'approvazione del progetto definitivo equivale all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985, n. 21*", la proposta progettuale, nelle aree esterne a quelle richieste in concessione, ha altresì previsto una più idonea soluzione di protezione del bacino portuale, la riallocazione funzionale di tutte le attività portuali esistenti e l'implementazione di tutte le funzioni previste nel DPRS di Classificazione, previa condivisione delle scelte progettuali con gli operatori portuali delle diverse categorie.

A seguito della procedura di gara promossa dalla *Marsala Yachting Resort* S.r.l., ai sensi del DPR 2 dicembre 1997, n. 509, coordinato con le norme recate dall'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4, la Conferenza dei Servizi, nell'ultima seduta all'uopo convocata in data 5 aprile 2011, ha espresso parere favorevole di ammissibilità del progetto preliminare alle successive fasi della procedura.

Il Sindaco del Comune di Marsala, pertanto, con nota del 20/04/2011 - prot. n. 28062, ha comunicato alla M.Y.R. Srl l'invito a redigere il progetto definitivo secondo le indicazioni dell'art. 6 del citato DPR 509/97 al fine dell'ottenimento della Concessione Demaniale Marittima.

A tal merito, va tenuto in considerazione che la Conferenza di Servizi ha richiesto alla *Marsala Yachting Resort* S.r.l. di farsi carico, congiuntamente alla progettazione dell'approdo turistico "Marina di Marsala" e alla conseguente riconfigurazione dell'assetto portuale a valersi come futuro PRP, anche della progettazione definitiva e successiva costruzione della nuova diga foranea di messa in sicurezza del bacino

portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW) e delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

A parziale compensazione degli oneri di progettazione e costruzione della diga foranea sarà individuata in sede di accordo di programma, come idonea misura compensativa, un'estensione del periodo concessorio.

Per i suddetti motivi, al progetto definitivo del porto turistico "Marina di Marsala" e futuro Piano Regolatore Portuale, di cui alla presente "relazione generale", sono riferibili anche i seguenti progetti:

- progetto definitivo della Diga Foranea di messa in protezione del bacino portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW);
- progetto definitivo delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

Conseguentemente, il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla scrivente Società al Sindaco di Marsala in data 20/09/2011, il quale con nota nr. 69254 del 21/10/2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui lo stesso Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato l'Accordo di Programma per la data del 26 Marzo 2012.

Sul procedimento in parola, l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Servizio 1 VAS/VIA, con nota nr. 45885 del 12/07/2010, ha evidenziato come, essendo il porto di Marsala classificato Categoria II Classe III, con destinazione funzionale "commerciale, servizio passeggeri, peschereccio, turistica e da diporto", l'autorità competente per la necessaria procedura di VIA fosse il Ministero dell'Ambiente.

A tal merito, l'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs 128/2010 prevede la possibilità di integrare la VIA con la procedura di VAS, stabilendo che: "*qualora il Piano regolatore Portuale 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*".

Interpretando l'Art. 6, comma 3 ter sopra citato, il Ministero dell'Ambiente e della

Tutela del Territorio e del Mare ha emesso in Giugno 2011 una "*proposta per il coordinamento e l'integrazione delle procedure VIA – VAS*", ove viene individuata una procedura integrata VIA – VAS da applicare ai Piani Regolatori Portuali.

In conformità a quanto sopra e sulla base delle indicazioni procedurali identificate dal MATTM, la Società "*Marsala Yachting Resort* S.r.l.", in qualità di Soggetto Proponente,

ha comunicato con nota del 08/11/2011 di voler dare avvio ad una procedura integrata VIA – VAS relativa al progetto definitivo dell'approdo turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale".

A seguito di tale comunicazione, la Direzione Valutazione Ambientale - Divisione II Sezione VAS del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a fronte di verifica fatta con il MiBAC e con la Commissione Tecnica VIA-VAS, ha identificato in via definitiva i Soggetti Competenti in Materia Ambientale.

Con nota del 22 dicembre 2011 e con riferimento a tale procedura, la società M.Y.R. (*Marsala Yachting Resort* S.r.l.), in qualità di soggetto proponente, ha comunicato l'avvio della procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del d. lgs. n. 152/2006 ed ha trasmesso agli enti competenti in materia ambientale, precedentemente condivisi con la DVA, la seguente documentazione: un CD-rom contente lo Studio Preliminare Ambientale Integrato SAPI, i documenti del nuovo PRP, nonché la relativa dichiarazione di conformità, il file generato dall'algoritmo MD5 e l'elenco degli elaborati.

Con nota prot. DVA-2012-0001183 del 18/01/2012 il MATTM ha fissato il periodo di consultazione preliminare in 90 giorni, a partire dal 9 gennaio 2012, al termine del quale, la MYR ha provveduto con nota del 18/04/2012 ad inviare le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

Nel documento si sono illustrati i possibili impatti rilevanti sull'ambiente e sul patrimonio culturale legati alla realizzazione delle opere e agli aspetti urbanistici di Piano. Per dare significatività al documento le valutazioni ambientali sono state riferite ad una scala territoriale idonea a contemplare anche gli effetti indiretti, cumulativi e sinergici con altri progetti, piani o programmi pertinenti (anche in termini di valutazione delle alternative localizzative).

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale, come di seguito indicato:

a) WWF in qualità di Ente Gestore della Riserva "Sciare e zone umide di Mazara e

Marsala" nota prot. 11/12 del 09.01.2012.

b) Dipartimento Regionale Protezione Civile - ufficio di Trapani nota prot. 6943 del 02.02.2012.
c) Provincia Regionale di Trapani nota prot. 13244/R.E. del 09.03.2012.

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri sopra indicati, non comprende osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I. e può essere come di seguito sintetizzato:

- Il WWF tiene a precisare che esso gestisce in convenzione per conto della Regione Siciliana, nella provincia di Trapani la "R.N.O. Saline di Trapani e Paceco", ricadente nei medesimi comuni e la "R.N.I Lago Preola e Gorghi Tondi" ricadente nel territorio comunale di Mazara del Vallo.
- Il Dipartimento Regionale Protezione Civile lamenta l'assenza del Piano di Protezione Civile del comune di Marsala, ed incita quest'ultimo a dotarsi almeno della pianificazione di emergenza in materia di rischio maremoto.
- La Provincia Regionale di Trapani non formula anch'essa osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I.

Sulla base di quanto detto il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con parere n. 939 del 25 maggio 2012 ha espresso parere favorevole sul S.A.P.I. (cfr. allegato 1) e contestualmente ha definito le indicazioni da seguire nella redazione dello Studio Ambientale Integrato.

In particolare la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ha ritenuto opportuno fornire i seguenti spunti:

In merito agli aspetti metodologici

1. I documenti dello Studio Ambientale Integrato, oltre a quanto riportato nella documentazione presentata, dovranno descrivere e motivare chiaramente le metodologie e gli strumenti adottati per prevedere l'entità degli impatti sull'ambiente in modo da consentire in maniera univoca la verifica dei risultati ottenuti, sia per la parte delle infrastrutture a mare che per la parte a terra.

2. Come previsto dall'art. 26, comma 4, d. lgs. n. 152/2006 così come modificato dal d. lgs. n. 128/2010, devono essere attivate e acquisite tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto e utili all'emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, che

in prima istanza sono quelli richiamati già in questa fase preliminare ma non necessariamente da intendersi in modo esaustivo.

3. Lo Studio ambientale integrato deve prendere in considerazione le osservazioni ed i pareri già presentati durante la fase preliminare e che saranno espressi nel corso delle successive fasi di consultazioni.

Quadro di riferimento strategico

4. Il SAI deve individuare e motivare l'estensione dell'area di indagine in cui possono prodursi gli effetti ambientali delle azioni e delle misure del Piano per tutte le componenti ambientali tenendo conto di tutti i potenziali impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Il Rapporto Ambientale dovrà contenere quanto richiesto nell'All. VI alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006. In particolare il SAI dovrà contenere:

4.1. la descrizione della procedura integrata;

4.2. gli esiti della consultazione preliminare integrata;

4.3. i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;

4.4. la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";

4.5. gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;

4.6. la coerenza degli obiettivi ambientali;

4.7. l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;

4.8. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;

4.9. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;

4.10. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

Quadro di riferimento programmatico

5. Il quadro di riferimento programmatico del SAI dovrà contemplare i seguenti

approfondimenti:

5.1. strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;

5.2. sintesi del Piano Regolatore Portuale del 2003, approvato dalla Regione Siciliana ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, del Piano Regolatore Portuale del 1953, approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953, e della programmazione territoriale esistente;

5.3. dovrà prendere in considerazione i dati derivanti da politiche culturali/turistiche che evidenzino l'applicazione di un idoneo approccio di "etica del turismo" e di assonanza con progetti di qualità;

5.4. dovrà contenere valutazioni delle pressioni, connesse alle fasi di realizzazione dell'opera, che potranno subire le attività turistiche dell'area durante il periodo estivo (in fase progettuale, nel SAI, potranno essere definite specifiche programmazioni Gantt per evitare sovrapposizioni tra cantiere ed attività turistiche.

<u>Quadro di riferimento progettuale</u>

6. Lo Studio ambientale integrato deve contenere:

6.1. l'analisi dello stato attuale dei luoghi e attività presenti, breve valutazione degli aspetti socio-economici e ricettività del dispositivo portuale, incluso anche affacci urbani e connessioni viarie;

6.2. la descrizione degli aspetti di riqualificazione del waterfront, tenendo conto anche del punto di vista dell'osservatore che viene dal mare, anche in termini di riconoscimento della identità dei luoghi, mediante l'uso di essenze vegetazionali autoctone;

6.3. la descrizione delle alternative progettuali e dell'alternativa zero con analisi sugli effetti, nell'ipotesi della mancata realizzazione dell'opera;

6.4. la descrizione del progetto e dell'articolazione del PRP;

6.5. la descrizione dell'iter progettuale delle opere, con adeguati dettagli progettuali;

6.6. l'analisi dei traffici portuali e indotti attesi e lo studio trasportistico; dovrà essere elaborato uno studio trasportistico con l'individuazione dei poli di attrazione e la quantificazione dei vettori di traffico, che comprenda anche le fasi di realizzazione del Piano;

6.7. la cantierizzazione, con l'organizzazione delle fasi di realizzazione, la stima delle quantità di materiali da approvvigionare, la movimentazione dei materiali, lo

smaltimento dei materiali da dragaggio e da demolizione, l'indicazione delle cave di prestito e delle discariche. Nell'ambito della cantierizzazione dovrà essere evidenziata l'organizzazione delle fasi di realizzazione con stime del traffico indotto per ciascuna fase e con stime degli impatti sia marittimi (dragaggi, navi ecc.) sia per il traffico indotto. Si dovrà evidenziare la previsione di un piano per la gestione ottimale del materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e il bilancio generale dei movimenti di materiali, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.). Si dovrà tener conto del piano di riutilizzo dei materiali da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii;

6.8. gli impatti di cantiere e gli interventi di mitigazione con quantificazione per le singole componenti ambientali per la fase dei lavori più impattante;

6.9. il piano di sicurezza in fase di cantiere e di esercizio;

6.10. l'analisi costi benefici

6.11. gli studi specialistici di settore, come studio meteo marino, studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna, studio della circolazione idrica portuale; studio della navigabilità; studio della dinamica costiera, studio della qualità delle acque portuali, manutenzione dei fondali portuali; relazione geologica

6.12. l'analisi swot.

<u>Quadro di riferimento ambientale:</u>

7. In linea generale lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:
Nell'ambito della descrizione delle componenti ambientali dovrà contenere la caratterizzazione dello stato di fatto riferendosi a dati recenti che, se non disponibili, dovranno essere acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio;
Dovrà contenere gli studi su atmosfera, rumore, ambiente idrico che dovranno essere estesi all'area vasta;
Dovrà definire la mappa dei recettori sensibili e veri.

<u>Sulle singole componenti</u> lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

7.1. <u>Atmosfera</u>: la misura della qualità dell'aria è effettuata tramite analizzatori

di inquinanti che funzionano in continuo, posizionati all'interno di cabine, presenti negli agglomerati e nelle zone definiti ai sensi del D. Lgs. 351/99. Nel caso di Marsala si potrà fare riferimento alla stazione più vicina localizzata a Trapani. In particolare si dovrà considerare il superamento dei limiti di

- *biossido di zolfo (SO2);*
- *biossido di azoto (NO2);*
- *monossido di carbonio (CO);*
- *particolato (PM10);*
- *benzene (C6H6);*
- *ozono (O3).*

7.2. <u>Caratterizzazione atmosfera e clima acustico e modelli di previsione</u>: lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli devono essere effettuati su aria vasta, ricomprendere la componente vibrazioni. Qualora per le aree in esame non fossero disponibili reti di monitoraggio fisse e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline e dei fonometri dovrà essere concordato con ARPA, sia per l'ante operam che per cantiere ed esercizio). L'analisi delle componenti atmosfera e rumore dovrà comprendere anche la stima quantitativa delle emissioni, il calcolo delle concentrazioni delle ricadute degli inquinanti e delle previsioni dei livelli di emissione acustica presso i recettori, da effettuare attraverso simulazioni con appositi modelli matematici, sulla base dei rilevamenti effettuati in loco, anche utilizzando i dati dei monitoraggi in essere.

7.3. <u>Dragaggi, realizzazione delle colmate, movimentazione dei sedimenti</u>: Lo Studio Ambientale Integrato deve verificare con modelli specifici la fattibilità e la previsione di assestamento delle colmate. Dovranno essere caratterizzati i terreni, forniti i dettagli progettuali e le fasi di lavorazione, i macchinari utilizzati con le specifiche mitigazioni. Si dovranno riportare i risultati dei campionamenti effettuati per i dragaggi, secondo il protocollo ICRAM-APAT, con indicazione dei valori massimi e minimi rilevati rispetto ai valori limite;

7.4. <u>Traffico navale</u>: Si dovranno riportare, i dati aggiornati dei traffici navali del porto di Marsala e precisamente:

- Distinguere il traffico navale con rotte in entrata e in uscita dall'ambito portuale e fornire i dati della situazione ante operam e delle previsioni di traffico al 2020 per

tipologia di naviglio;

- Specificatamente per la nautica da diporto: valutare il parco nautico attuale registrato e i mezzi nautici minori, quali le imbarcazioni non soggette a registrazione;

- Per quanto riguardo il porto peschereccio, valutare il parco peschereccio attuale registrato distinto in settori di pesca, altura, piccola pesca, ecc.

7.5. Idrodinamica: Si dovranno riportare i risultati dei modelli idrodinamici e delle modifiche della linea di costa (riportando anche le modifiche storiche). Gli studi dovranno comprendere le simulazioni per la qualità delle acque (ossigeno disciolto) e verificare il ricambio idrico per le aree interne per le fasi ante e post operam, evidenziando gli eventuali peggioramenti o miglioramenti delle situazioni, indicare le eventuali misure di mitigazione necessarie;

7.6. Reti idrografiche: Si dovrà riportare il reticolo idrografico superficiale, riportando anche i contenuti del P.A.I;

7.7. Aree natura 2000 e Valutazione di Incidenza: Il SAI dovrà contenere lo Studio di Incidenza per le aree "Natura 2000" presenti in area vasta. In tale studio dovranno essere, in particolare per le aree ZPS, evidenziate le possibili interferenze con le specie maggiormente protette. In considerazione dell'elenco, presentato dal proponente, dei SIC, ZPS e IBA, prossimi all'ambito indagato con lo Studio Preliminare Ambientale, dovrà essere fornita la Valutazione di incidenza rispetto ai siti Natura 2000 presenti entro un raggio di 10 km nonché sulle aree stesse della rete ecologica "Natura 2000". Gli Studi di incidenza dovranno essere prodotti e pubblicati contestualmente allo Studio Ambientale Integrato. Si richiede inoltre di esplicitare eventuali vincoli esistenti ed applicabili alle aree ed agli specchi acquei di intervento;

7.8. Ecosistemi marini: Lo Studio Ambientale Integrato dovrà produrre carte batimorfologiche e biocenotiche dei fondali interessati dalle opere e di tutta l'area portuale. In base alla diversa movimentazione del traffico navale dovrà fornire una Valutazione dell'impatto sugli ecosistemi marini per ciascuna componente, in tale ambito dovrà essere effettuata con apposita strumentazione, un'accurata documentazione dello stato effettivo e della densità della eventuale Posidonia oceanica, anche in raffronto con eventuali studi effettuati in sito e anche allo scopo di poter considerare le capacità di recupero della prateria a seguito della turbativa provocata

dalla risospensione del sedimento e fornire le opportune mitigazioni. Dovranno essere effettuati campionamenti ante operam di fito zooplancton, benthos e prodotto ittici. Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale vegetazione, flora e fauna, dovrà essere verificata ed analizzata la presenza di eventuali habitat naturali e prioritari. Dovranno essere in particolare analizzati e valutati gli effetti sulla fauna ittica. Particolare attenzione dovrà essere posta con riguardo alle possibili interferenze, che dovranno essere evidenziate, con la Posidonia oceanica, Cymodocea nodosa e Pinna nobilis. Dovrà essere analizzata e valutata l'incidenza delle correnti marine sul trasporto dei sedimenti durante le attività di cantiere, anche attraverso modelli di simulazione a scala vasta ai fini della valutazione di eventuali effetti sulla prateria di Posidonia oceanica. Sarà utile verificare i risultati degli studi sulla biocenosi condotti dal Genio Civile di Trapani nelle aree interne ed esterne del porto di Marsala;

7.9. <u>Suolo e sottosuolo</u>: Nell'ambito dell'analisi della componente suolo e sottosuolo, dovranno essere riportati i risultati delle indagini geognostiche e geotecniche effettuate sull'area a terra e sui fondali marini interessati dal progetto al fine di verificare l'assenza di contaminazioni. Dovranno essere effettuate analisi ai fini della caratterizzazione fisico–chimica e microbiologica dei terreni e dei fondali interessati dai lavori, con intervalli di prelievo di almeno 500 metri oltre ad ogni variazione geolitologica. Dovranno essere definite le alterazioni delle caratteristiche morfologiche, geomorfologiche e idrogeologiche del suolo e le condizioni di pericolosità geomorfologica e idraulica in relazione alle escavazioni previste dal progetto, sia a terra che a mare;
Sono altresì necessarie le analisi riguardanti:

- *il contesto storico e paesaggistico;*
- *l'uso del suolo;*
- *le infrastrutture viarie;*

7.10. <u>Valutazione delle interferenze</u>: Valutazione delle interferenze, delle analisi di rischio, e/o delle analisi sugli impatti cumulativi con eventuali progetti che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale, approvati o in corso di istruttoria di VIA nazionale e/o regionale insistenti nell'area portuale;

7.11. <u>PMA</u>: i Piani di Monitoraggio Ambientali previsti dal SAI dovranno tenere conto di possibili monitoraggi già in corso nell'area, con particolare riferimento a

quelli in essere per la qualità delle acque e per gli ecosistemi marini;

7.12. Rifiuti: Lo Studio Ambientale Integrato deve contenere un'analisi dei rifiuti prodotti distinti per tipologia durante le varie fasi e per destinazione di conferimento, in accordo con l'eventuale Piano di Gestione Rifiuti Portuale;

7.13. Mitigazioni e compensazioni: Le misure di mitigazione degli impatti dovranno essere riferite a tutte le infrastrutture di progetto, sia a mare che a terra, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Si richiede l'approfondimento rispetto agli eventuali interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che dovranno comprendere l'individuazione e descrizione delle misure dirette ad evitare, ridurre e, se possibile compensare gli impatti negativi del piano e dei progetti ed un programma dei lavori e specifiche tecniche relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere introdotte nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'infrastruttura (capitolati d'appalto);

7.14. Paesaggio: Le volumetrie degli edifici delle aree del PRP devono essere indicate come ingombro massimo e distacchi, presi dalle norme di attuazione del Piano, e devono essere effettuate simulazioni della fase post operam. Si raccomanda che i punti i di vista corrispondano ai punti reali panoramici.

Nella Conferenza dei Servizi del 10 Aprile 2014, relativa al progetto definitivo del "Marina di Marsala e futuro PRP", è stata approvata, con prescrizioni da parte degli enti competenti, la complessiva configurazione di pianificazione del bacino portuale e la definizione planivolumetrica ed architettonica degli edifici di progetto.
In data 16 Aprile 2014 con nota prot. n. 33072 del 16/04/2012 il Comune di Marsala ha richiesto alla MYR di dare seguito al conseguente adeguamento del complessivo progetto definitivo.
In data 12 Giugno 2014 la MYR ha provveduto alla consegna del progetto definitivo in cui gli aggiornamenti documentali apportati corrispondono pienamente alla configurazione portuale e planivolumetrica, già approvata con seduta della Conferenza dei Servizi del 10.04.2014, ed integrano tutte le indicazioni e prescrizioni espresse dalle amministrazioni competenti in tale sede.
A seguito di quanto detto è stato redatto il presente Studio Ambientale Integrato (S.A.I.)

(in base a quanto previsto per la VIA dall'Art. 21 comma 2), il quale comprende i contenuti del Rapporto Ambientale della VAS (allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) e dello Studio di Impatto Ambientale della VIA (allegato VII del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.).

Il SAI, come consigliato dalla proposta di coordinamento e l'integrazione delle procedure (*predisposto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - divisione VAS - Giugno 2011*), ha mantenuto l'impostazione solitamente utilizzata per la VIA e la suddivisione, in quadri (quadro programmatico, quadro progettuale, quadro ambientale, definiti dal D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e s.m.i., contenente le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale). Questi tre quadri sono stati integrati da un "quadro strategico", con lo scopo di ampliare la scala di analisi della portata degli effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale (beni culturali e paesaggio) ad una dimensione "strategica"; includendo dunque i contenuti di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativi alla VAS, tenendo conto degli aspetti relativi alle problematiche di area vasta che non sono trattati nei tre quadri previsti dal D.P.C.M. 27/12/1988 e s.m.i e dei risultati del SAPI.

Il modello che si propone prevede la seguente articolazione di contenuti:

- **Quadro strategico (Q.S):** fornisce informazioni sulla coerenza tra le strategie progettuali (obiettivi, motivazioni riferibili ad un livello di disegno pianificatorio) rispetto allo scenario più generale di programmazione/pianificazione (territoriale/di settore); tutti gli elementi qui considerati non dovranno essere analizzati nel Quadro Programmatico.
- **Quadro programmatico (Q.Pr):** fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata (sulla base delle caratteristiche riferibili ad uno stadio di progettazione definitivo) e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale, tenendo conto, come previsto dall'Art. 10 comma 5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., degli esiti di valutazione del Quadro strategico. Si valuteranno inoltre le relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione paesaggistica, i provvedimenti di dichiarazione culturale e paesaggistica.
- **Quadro progettuale (Q.Pg):** Il quadro di riferimento progettuale descrive la soluzione progettuale prescelta, motivandone le ragioni adottate sotto il profilo ambientale ed in base agli esiti degli studi effettuati (anche tenendo conto di quanto indicato nello Studio Ambientale Preliminare Integrato); viene inoltre delineato l'ambito di analisi, inteso come sito e come area vasta (per la cui

definizione si dovrà fare riferimento evidentemente alle ricadute sulle scelte pianificatorie/assetto territoriale). Infine vengono indicate misure, provvedimenti ed interventi, anche non strettamente riferibili al progetto, che il proponente ritiene opportuno adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente e della salvaguardia dei beni culturali, del paesaggio e dei siti UNESCO presenti.

- **Quadro ambientale (Q.A):** Il quadro di riferimento ambientale include:
    - a. l'individuazione dei sistemi ambientali e gli ambiti paesaggistici interessati, sia direttamente che indirettamente, entro cui è da presumere che possano manifestarsi effetti significativi sulla qualità degli stessi, ponendo in evidenza l'eventuale criticità degli equilibri esistenti;
    - b. la definizione delle componenti, dei fattori ambientali, gli ambiti paesaggistici e le relazioni tra essi esistenti, che manifestano un carattere di eventuale criticità, al fine di evidenziare gli approfondimenti di indagine necessari al caso specifico;
    - c. l'individuazione dei beni culturali, dei beni paesaggistici e dei siti Unesco presenti e le soluzioni idonee a garantirne la salvaguardia;
    - d. la documentazione degli usi plurimi delle risorse, la priorità negli usi delle medesime e gli ulteriori usi potenziali coinvolti dalla realizzazione del progetto;
    - e. l'individuazione dei livelli di qualità preesistenti all'intervento per ciascuna componente ambientale e paesaggistico/culturale interessata e gli eventuali fenomeni di degrado in atto;
    - f. la stima qualitativa e quantitativa degli impatti indotti dalle opere progettuali (che rientrano nella tipologia da sottoporre a VIA) sul sistema ambientale, sul paesaggio, sui beni culturali e siti Unesco, nonché le interazioni degli impatti con le diverse componenti/fattori ambientali, anche in relazione ai rapporti esistenti;
    - g. la descrizione della prevedibile evoluzione, a seguito dell'intervento, delle componenti e dei fattori ambientali e paesaggistico/culturale, anche in relazione alla presenza di siti Unesco, delle relative interazioni e del sistema ambientale complessivo anche in relazione alla modifica, sia nel breve che nel lungo periodo, dei livelli di qualità preesistenti;
    - h. la definizione degli strumenti di gestione e di controllo, e delle modalità di intervento da attuare nell'ipotesi di emergenze particolari.

- **Misure previste in merito al monitoraggio:** contestualmente alla stesura del SAI saranno descritte le misure che si intendono predisporre in merito al monitoraggio ai sensi dell'Art. 18 e dell'Art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m., tenendo conto sia dell'aspetto strategico, relativo agli effetti a medio e lungo termine e a scala vasta, sia degli impatti riconducibili alle caratteristiche progettuali, sulla base degli esiti della valutazione del Quadro ambientale.
- **Sintesi non tecnica:** il documento riassume i contenuti del SAI, ed ha finalità divulgative; deve essere dunque utilizzare un linguaggio facilmente comprensibile al pubblico, essere facilmente riproducibile e agevolare la lettura e la comprensione dei contenuti del SAI.

1.2. LA NORMATIVA INERENTE LE PROCEDURE AMBIENTALI

1.2.1. PREMESSA

Lo scopo del presente capitolo e quello di presentare un breve *excursus* sulla normativa europea, nazionale e regionale rilevante ai fini dell'elaborazione dello studio ambientale preliminare.

Affinché sia possibile applicare i principi della sostenibilità ambientale agli strumenti di pianificazione, sono necessari, oltre ad un solido apparato teorico-metodologico di riferimento, anche strumenti normativi forti, in grado cioè, di garantire l'applicazione di metodologie di valutazione della sostenibilità ambientale degli strumenti della pianificazione.

Mentre l'apparato normativo concernente la valutazione dei progetti e da tempo consolidato, sia alla scala europea che a quella nazionale e regionale, e possiede metodologie e tecniche ormai da tempo sperimentate, quello per la valutazione dei piani sta nascendo solo recentemente, anche con repentine modifiche, e non possiede ancora metodologie e tecniche consolidate. Di seguito si riportano quindi le normative di riferimento a partire dalla direttiva europea per arrivare alla attuale normativa regionale di riferimento.

1.2.2. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA.

La procedura di VIA risultante dalle Direttive **85/337/CEE** e **97/11/CE** costituisce ancor oggi l'imprescindibile modello minimo di riferimento per i legislatori dei vari Stati membri ed il parametro per giudicare la conformità delle diverse soluzioni adottate

a livello nazionale rispetto ai principi comunitari dettati in materia.

La Direttiva 85/337/CEE è stata emanata al fine di ravvicinare le legislazioni in materia di VIA vigenti nei vari Stati membri, eliminando così quelle disparità che rischiavano di falsare le condizioni di concorrenza, in violazione del Trattato istitutivo della CEE. Il fondamento giuridico della Direttiva è dunque rappresentato dagli artt. 100 (ora art. 94) e 235 (ora art. 308) del Trattato.

L'ambito di applicazione della Direttiva è individuato dall'art. 1, laddove è detto che la VIA riguarda "*progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante*", con l'esclusione dei "*progetti destinati a scopi di difesa nazionale*" e di quelli "*adottati nei dettagli mediante un atto legislativo nazionale specifico*", in quanto in tale ipotesi si è ritenuto che gli obiettivi della VIA, in particolare quello della disponibilità delle informazioni, siano assicurati dalla procedura legislativa.

I criteri in base ai quali determinare il carattere "importante" dell'impatto ambientale di un progetto sono individuati dal successivo art. 2 nella natura, nelle dimensioni e nell'ubicazione dell'opera da realizzare.

Lo stesso art. 2, però, per definire i progetti da sottoporre a VIA rinvia espressamente all'art. 4, il quale a sua volta li suddivide in due distinte classi in base al diverso grado di impatto che possono avere sull'ambiente, operando un rinvio agli elenchi contenuti negli allegati alla Direttiva.

Il primo gruppo, il cui elenco è contenuto nell'allegato I, riguarda i progetti il cui impatto è più elevato, e devono obbligatoriamente essere assoggettati a VIA.

Il secondo gruppo, il cui elenco è contenuto nell'allegato II, riguarda i progetti la cui sottoposizione a VIA è rimessa alla discrezionalità degli Stati membri, secondo il principio della sussidarietà. Nell'effettuare questo cosiddetto screening, che può avvenire o in base al metodo concreto, ossia con un esame caso per caso, o in base al metodo astratto, ossia mediante la fissazione di criteri cui far riferimento, gli Stati membri devono tener conto dei criteri di selezione individuati dall'allegato III nelle caratteristiche dei progetti, nella localizzazione degli stessi e nelle caratteristiche dell'impatto potenziale.

La Direttiva 85/337/CEE contiene inoltre alcune rilevanti definizioni. In particolare, con il termine "progetto" si indica sia "la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere", sia gli "altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo", comprendendo non solo interventi che diano luogo alla costruzione di "opere", ma anche semplici "attività" come, ad esempio, quelle di rimboschimento e disboscamento o ancora quelle minerarie

(menzionate ai punti 1 e 2 dell'allegato II). Per "committente" si intende "il richiedente dell'autorizzazione relativa ad un progetto privato o la pubblica autorità che prende l'iniziativa a un progetto". La "autorizzazione" va identificata nella "decisione dell'autorità competente o delle autorità competenti, che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto stesso". Infine, le "autorità competenti" sono quelle che gli Stati membri designano per assolvere i compiti derivanti dalla presente Direttiva.
La Direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla Direttiva 97/11/CE, ha dunque predisposto una procedura ad hoc, che si configura come ulteriore sia rispetto ai procedimenti già previsti dai singoli ordinamenti interni a tutela di specifici profili ambientali, sia rispetto ai procedimenti finalizzati all'autorizzazione definitiva del progetto, ma in essi opportunamente integrata.
Di seguito si riportano le norme emesse dalla CEE in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale:

- **Direttiva 85/337/CEE del Consiglio, 27 giugno 1985** concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. Essa introduce la VIA quale procedimento finalizzato alla previsione, valutazione e prevenzione degli effetti di un progetto su una pluralità di fattori biotici (uomo, fauna, flora), abiotici (suolo, acqua, aria, clima, paesaggio) e le rispettive interazioni (ecosistema, beni materiali, patrimonio culturale). La Direttiva include tre allegati: l'allegato I elenca i progetti che devono essere sottoposti alla VIA; l'allegato II elenca i progetti per i quali la necessità di soggezione alla VIA è determinata dagli Stati membri sulla base delle loro caratteristiche; l'allegato III specifica le informazioni relative al progetto e agli effetti del progetto sull'ambiente che devono essere fornite dal committente. Il termine per il recepimento da parte degli Stati membri era fissato al luglio 1988.
- **Convenzione di Espoo del 25 febbraio 1991** inerente la valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero. Essa regolamenta le procedure nel caso che un progetto possa avere un impatto ambientale negativo al di là delle frontiere dello Stato nel cui territorio si intende realizzarlo. E' entrata in vigore nel 1997. Direttiva 96/61/CE inerente la prevenzione e la riduzione integrata dell'inquinamento (IPPC - *Integrated Pollution Prevention Control*) che introduce un approccio integrato nella procedura di autorizzazione all'esercizio di una vasta gamma di impianti industriali. E' presa in considerazione nella Direttiva 97/11/CE che prevede la possibilità di istituire una procedura unica per i nuovi impianti e per le modifiche sostanziali di

impianti esistenti rientranti nel campo di azione delle due Direttive (VIA e IPPC).

- **Direttiva 97/11/CE del Consiglio, 3 marzo 1997**. Modifica alla Direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. Integra le disposizioni della Direttiva del 1985, estendendo le categorie dei progetti degli allegati I e II, ed includendo un ulteriore allegato relativo ai criteri di selezione dei progetti dell'allegato II. Il recepimento da parte degli Stati membri era previsto entro il 14 marzo 1999. (In G.U.C.E. 14 marzo 1997, n. L 073).
- **Direttiva 2001/42/CE del Consiglio**, **27 giugno 2001** concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

Il 26 maggio 2003 il Parlamento Europeo ed il Consiglio hanno approvato la **Direttiva 2003/35/CE** che prevede la "*Partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica delle Direttive del consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia*".

1.2.3. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE

A livello nazionale si distinguono due gruppi di disposizioni: un primo complesso che riguarda le opere di competenza statale ed un secondo complesso che riguarda le opere di competenza regionale. La distinzione ricalca, grosso modo, quella tra opere elencate rispettivamente negli allegati I e II alla Direttiva 85/337/CEE (come ora modificata dalla Direttiva 97/11/CE del 3 marzo 1997), che costituisce il fondamento della disciplina statale, da ritenersi, tuttavia, ancora in fase transitoria.

Di seguito si riporta l'elenco dei principali atti normativi emanati in materia a livello nazionale:

- **L. 349/86**: Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale. **Modificata dalla L. 265/99**, dalla **L. 388/00** e dalla **L. 93/01**. **D.P.C.M. 10 agosto 1988**, n. **377**: Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della L. 8 luglio 1986, n. 349.
- **D.P.C.M. 27 dicembre 1988**: Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del

D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377. Modificato dal D.P.R. 2 settembre 1999, n. 348.

- **L. 241/90**: Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi.
- **L. 640/94**: Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, con annessi, fatto a Espoo il 25 febbraio 1991.
- **D.P.R. 12 aprile 1996**: Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della L. 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale.
- **D.P.R. 11 febbraio 1998**: Disposizioni integrative al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla L. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6. Completa il quadro di recepimento della Direttiva 85/337/CEE, estendendo l'elenco delle opere sottoposte a VIA nazionale ad altre opere dell'allegato II della Direttiva non trasferite alla competenza regionale con il D.P.R. 12 aprile 1996.
- **D.lg. 112/98**: Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 59/97. Modificato dal D. Lgs. 7 settembre 2001, n. 343. L'art. 35 assegna la competenza alle Regioni relativamente ai permessi di ricerca e alle connessioni di coltivazione di minerali solidi e delle risorse geotermiche sulla terraferma, a condizione che esse abbiano provveduto o provvedano a disciplinare la procedure a livello regionale. L'art. 71 stabilisce che il trasferimento alle Regioni di altre competenze avvenga entro 8 mesi, a condizione che le regioni abbiano legiferato in materia di VIA in ottemperanza all'atto di indirizzo e coordinamento.
- **D.P.R. 3 luglio 1998:** Termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale.
- **Dirett. D.P.C.M. 4 agosto 1999:** Applicazione della procedura di valutazione di impatto ambientale alle dighe di ritenuta.
- **D.P.C.M. 3 settembre 1999:** Atto di indirizzo e coordinamento che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, *della* L. 22 febbraio 1994, n. 146*, concernente disposizioni in materia di valutazione dell'impatto ambientale*.

- **D.P.R. 2 settembre 1999**, n. 348**:** Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere.
- **D.P.R. 3 dicembre 1999**, n. 549**:** Regolamento recante norme di organizzazione delle strutture di livello dirigenziale generale del Ministero dell'Ambiente.
- **L. 340/2000:** Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi. Modifiche alla L. 241/90.
- **L. 93/2001:** *Disposizioni in campo ambientale*.
- **D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190:** Attuazione della L. 21 dicembre 2001, n. 443 , per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse *nazionale*.
- **Circolare 25 novembre 2002 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio:** Integrazione delle circolari 11 agosto 1989, 23 febbraio 1990, n. 1092/VIA/A.O.13.I e *15 febbraio 1996 del* Ministero dell'Ambiente*, concernente "Pubblicità degli atti riguardanti la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della* L. 8 luglio 1986, n. 349*, modalità dell'annuncio sui quotidiani"*.

Tra i dispositivi legislativi introdotti dall'ordinamento italiano si segnala il ***D. Lgs n. 190/02 "Attuazione della legge n. 443/01 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale"***. In tale decreto il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Il DL n. 315/03, convertito in legge n.5/04, concernente "*Disposizioni in tema di composizione delle Commissioni per la Valutazione di Impatto Ambientale e di procedimenti autorizzatori per le infrastrutture di comunicazione elettronica*", sostituisce l'articolo 19, comma 2, del D.Lgs n. 190/02. In particolare essa modifica la composizione delle Commissioni VIA e VIA speciale, portando rispettivamente il numero dei membri da quaranta a trentacinque e da venti a diciotto, oltre il presidente; inoltre, integra la composizione delle stesse, ove ricorre un interesse regionale concorrente ovvero sussistano interessi regionali inerenti al governo del territorio, con un componente designato dalle Regioni o dalle Province autonome interessate al fine di consentire la partecipazione degli Enti territoriali coinvolti nel procedimento.

Il D.Lgs. 190/02, e sue successive modifiche, individua la disciplina speciale che regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera adottata dal CIPE il 21 dicembre 2001.

La procedura prevista da tale decreto si articola in due fasi:

- il progetto preliminare dell'infrastruttura corredato dal SIA viene trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e, ove competenti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per le Attività produttive ed al Ministero per i Beni e le attività culturali, alle regioni o Province autonome competenti per territorio ed agli enti gestori delle interferenze. Le Amministrazioni rimettono le proprie valutazioni al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti entro 90 giorni dalla ricezione del progetto preliminare. Nei successivi 60 giorni il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti formula la propria proposta al CIPE che si pronuncia nei successivi 30 giorni. L'approvazione del CIPE, che non prevede una procedura di Conferenza di Servizi, viene assunta a maggioranza. L'approvazione determina "l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati[…]".La Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale provvede all'istruttoria tecnica sul progetto e, entro 60 giorni dalla presentazione del progetto, rende il proprio parere. Il provvedimento di valutazione di compatibilità ambientale viene quindi trasmesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al Ministero delle Infrastrutture e alle Regioni interessate e viene adottato dal CIPE contestualmente all'approvazione del progetto preliminare;
- il progetto definitivo viene rimesso a ciascuna delle Amministrazioni interessate ed ai gestori di opere interferenti. Detti soggetti, nel termine perentorio di 90 giorni dal ricevimento del progetto possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni o varianti migliorative che non modifichino la localizzazione e le caratteristiche essenziali dell'opera. Tali proposte vengono acquisite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite una Conferenza di Servizi con finalità istruttoria non disciplinata dalla procedura ordinaria, in esito alla quale, nei 90 giorni successivi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti valuta le proposte pervenute e formula la propria proposta al CIPE. L'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, da rendersi entro 30 giorni, ha effetto di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera e sostituisce ogni altra autorizzazione, parere, approvazione comunque denominato rendendo quindi l'opera definitivamente realizzabile.

L'art. 12 dei DPCM 16 dicembre 2003 e DPCM 23 gennaio 2004, istitutivi delle "nuove" Commissioni VIA, titolato "Sistemi innovativi", pone a carico del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'obbligo di individuare, con proprio decreto, "le linee guida per l'utilizzo di sistemi innovativi di cui sia scientificamente verificata la validità e l'efficacia per l'abbattimento e la mitigazione dell'inquinamento ambientale". Il Decreto MATT 1 aprile 2004 costituisce, pertanto, un adempimento a tale statuizione.

La legge n. 239/04 di riordino del settore energetico stabilisce che al fine di garantire la sicurezza del sistema energetico, la costruzione e l'esercizio degli elettrodotti sono soggetti a un'autorizzazione unica (180 gg) rilasciata dal MAP di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Il MATTM provvede alla VIA e alla verifica della conformità delle opere al progetto autorizzato. Esito positivo VIA costituisce parte integrante e condizione necessaria per procedimento autorizzativo.

L'istruttoria si conclude una volta acquisita la VIA o acquisito l'esito della verifica di assoggettabilità alla VIA. La VIA per le attività di ricerca e per la concessione di coltivazione degli idrocarburi in terraferma si conclude entro tre mesi per le attività in terraferma e quattro mesi per le attività a mare e costituisce parte integrante e condizione necessaria del procedimento autorizzativo.

Da sottolineare che con legge n. 308/04, il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore, uno o più decreti legislativi di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative nei settori e materie, tra cui al punto f) procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA), per la valutazione ambientale strategica (VAS) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC). I decreti legislativi devono essere informati agli obiettivi di massima economicità e razionalità, anche utilizzando tecniche di raccolta, gestione ed elaborazione elettronica di dati e, se necessario, mediante ricorso ad interventi sostitutivi, sulla base di princìpi e criteri specifici. In particolare il punto f) prescrive di garantire il pieno recepimento delle Direttive 85/337/CEE e 97/11/CE e della direttiva 2001/42/CE e semplificare le procedure di VIA che dovranno tenere conto del rapporto costi – benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Inoltre con decreto GAB/DEC/007/2005 in data 21 gennaio 2005 è stata istituita la Commissione, prevista dall'art. 1, comma 11, della suddetta legge n. 308/2004, di cui si avvale il MATTM, per la predisposizione dei decreti attuativi, con riferimento anche alle procedure per la VIA, per la VAS e per l'autorizzazione ambientale integrata.

Con il **DM del 7 giugno 2005** vengono definite le "Modalità di consultazione delle organizzazioni sindacali e imprenditoriali e delle associazioni nazionali riconosciute, per la tutela dell'ambiente e per la tutela dei consumatori, ai fini della predisposizione dei decreti legislativi attuativi della L. 15 dicembre 2004, n. 308"

In ultimo si segnala la **Legge Comunitaria 2004 (legge n. 62/05)** di recepimento dell'articolo 5, paragrafo 2, della Direttiva 85/337/CEE in materia di VIA. In particolare, per i progetti sottoposti a VIA è facoltà del Proponente, prima dell'avvio del procedimento di VIA, richiedere alla competente direzione del MATTM un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nel SIA (fase di *scoping*). A tale fine il Proponente presenta una relazione che, sulla base dell'identificazione degli impatti ambientali attesi, definisce il piano di lavoro per la redazione del SIA, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento. Il MATTM, anche nel caso in cui detto parere sia stato reso, può chiedere al Proponente, successivamente all'avvio della procedura di VIA, chiarimenti e integrazioni in merito alla documentazione presentata.

L'individuazione dei progetti da sottoporre obbligatoriamente a procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza statale ex art. 6, L. 349/86, è stata effettuata dal D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, attraverso il sistema dell'elencazione tassativa.

Tale elenco, contenuto nell'art. 1, comma 1, riprende quasi integralmente la lista di cui all'allegato I della Direttiva comunitaria, ed è stato integrato e modificato dalla L.220/92, dal D.P.R. 27.04.1992 e dal D.P.R. 11.02.1998.

Il **3 aprile 2006** dopo anni di attesa e tra polemiche di tipo sia politico che tecnico, è entrato in vigore il **Decreto Legislativo 152/2006 "Norme in materia ambientale"** (Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14 aprile 2006) e intraprendeva la riorganizzazione della legislazione italiana in materia ambientale e cercava di superare tutte le dissonanze con le direttive europee pertinenti. Il testo è così suddiviso:

- Parte I - Disposizioni comuni e principi generali
- Parte II - procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC);
- Parte III - difesa del suolo, lotta alla desertificazione, tutela delle acque dall'inquinamento e gestione delle risorse idriche;
- Parte IV - gestione dei rifiuti e bonifiche;
- Parte V- tutela dell'aria e riduzione delle emissioni in atmosfera;

- Parte VI - danno ambientale.

Ma le polemiche non si placano ed interviene subito il cosiddetto "Decreto Milleproroghe" (entrato in vigore, con la legge n. 17 del 26 febbraio 2007 che reca "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 dicembre 2006, n. 300) il quale reca proroga di termini previsti da disposizioni legislative. All'articolo 5, comma 2, proroga al 31 luglio 2007 la parte II del decreto legislativo 152/2006 sulle norme in materia ambientale, riguardante le procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC).

Fin dall'entrata in vigore, le difficoltà interpretative e metodologiche sono state molte per cui si è richiesto l'elaborazione di un nuovo decreto, che avrebbe dovuto portare alla produzione da parte del Governo italiano di una revisione della parte seconda del D.lgs 152/06 in materia di VIA, VAS e IPPC.

Nella consapevolezza della ben più elevata complessità del tema degli strumenti di valutazione ambientale a supporto dei processi decisionali, l'Associazione Analisti Ambientali suggeriva come prioritari i seguenti aspetti:

- *Il recepimento della Direttiva VAS 2001/42/CE deve avvenire in tempi rapidi, essendo ormai abbondantemente scaduti i tempi previsti. A tal fine dovranno essere rispettati i tempi indicati dal governo per il recepimento (gennaio 2007) della direttiva VAS con una norma specifica. Tale norma, rispetto al punto successivo, dovrà in ogni caso considerare anche le modalità raccordo con la VIA ed impostare, per la parte valutativa, il rapporto con le future leggi di governo del territorio.*
- *Il precedente provvedimento di recepimento della direttiva VAS dovrà configurarsi come anticipo di una più generale norma di riordino della governance ambientale nel suo complesso. Dovrà comunque contenere un sistema di principi e raccomandazioni che possano costituire riferimento e guida per lo sviluppo delle norme regionali. Tale norma dovrà considerare le relazioni reciproche (procedurali e tecniche) degli strumenti di valutazione ambientale (VIA, VAS, IPPC, VINCA, studi di fattibilità e di pre-fattibilità ambientale per le opere pubbliche, strumenti volontari) e potrà per la sua complessità richiedere tempi più lunghi di predisposizione che dovranno essere indicati programmaticamente.*

- *La VAS sarà intesa come processo che affianca il piano sin dalle fasi iniziali, e non come una procedura esterna che aggiunge un giudizio di compatibilità ambientale in una fase avanzata del processo.*
- *Per evitare problemi di autoreferenzialità, i requisiti di qualità del piano sotto il profilo ambientale dovranno essere il risultato del concerto, nell'ambito consentito dalle leggi vigenti, tra autorità titolare e soggetti responsabili per gli aspetti ambientali, il cui ruolo dovrà essere efficace e ben precisato. Dovrà in ogni caso essere garantita distinzione e autonomia tra i ruoli del soggetto che sviluppa il piano e del soggetto responsabile del processo di VAS, anche ove ricondotti alla medesima istituzione.*
- *Nel caso si procedesse ad un riordino della VIA in tempi rapidi, il processo complessivo di VIA dovrà essere in grado di orientare il progetto sin dalle sue fasi iniziali. A tal fine anche a livello di progetto preliminare e di relativi strumenti di governo tecnico degli effetti (vedi studi di pre-fattibilità ambientale) dovranno essere previsti strumenti di informazione e la possibilità per i soggetti interessati di esprimere osservazioni sulle possibili opzioni. (per esempio attraverso la fase di scoping opportunamente formalizzata).*
- *Ci dovrà essere chiarezza nei criteri di ripartizione delle procedure fra Stato e Regioni sia in materia di VAS che di VIA. A tal fine dovranno essere evitati sia meccanismi genericamente liberatori di silenzio-assenso, sia meccanismi di silenzio-negazione di fatto generatori di blocchi amministrativi.*
- *Dovrà essere eliminato il castello di rigidità nella definizione del campo di applicazione della VIA, per quanto riguarda i livelli di competenza (nazionale o regionale) e le modalità per le verifiche di screening. Dovrà essere evitato un problema analogo per la VAS. A tal fine dovrà essere effettuato il riordino delle attuali liste di progetti, senza aggiungere ulteriori rigidità, complessità e diversificazioni; si andrà piuttosto ad una semplificazione, ad un ritorno ai contenuti iniziali della Direttiva, a criteri conservativi ma di facile applicazione in caso di dubbio interpretativo.*
- *I tempi dei processi di VAS e delle procedure di VIA dovranno essere congrui. Tenuto conto che negli anni passati, nonostante frequenti accuse generiche, le reali cause di allungamento dei processi decisionali non hanno riguardato la VIA ma sono state altre (procedure per le gare di affidamento, contenziosi), meglio allungare ufficialmente i tempi di una valutazione partecipata che mantenere le premesse per blocchi successivi dei processi stessi.*

- *Dovranno essere garantite in sede di VIA e di VAS le possibilità di una efficace partecipazione da parte dei soggetti interessati . A tal fine si verificherà anche la possibilità, sfruttando le potenzialità del web, di momenti prefissati periodici in cui l'Amministrazione informi sul complesso delle decisioni relative agli interi processi di pianificazione o progettazione in cui sarà coinvolta nei tempi successivi, e raccolga le osservazioni del pubblico interessato sulle possibili opzioni.*
- *Dovranno essere migliorati e resi efficaci gli strumenti tecnici a supporto delle analisi, previsioni e valutazioni ambientali, così come le valutazioni post progettuali. A tal fine si affronterà in modo innovativo l'annoso problema delle linee guida in materia di indicatori, cartografie delle aree sensibili, modelli previsionali, strumenti a supporto delle decisioni; se cogenti (norme tecniche) si creano grandi rigidità nell'approvazione e nell'aggiornamento, se genericamente orientative, le linee guida vengono di fatto disattese. La soluzione dovrà prevedere un sufficiente livello di cogenza, una temporalizzazione (es. 2 anni), la partecipazione indipendente ai processi di revisione da parte di soggetti nel mondo tecnico-scientifico (Università, Associazioni, Enti, ecc.).*

Il ***Dlgs 16 gennaio 2008***, **n. 4**, **cosiddetto "Correttivo unificato"**, ha introdotto nel *Dlgs 152/2006* diverse novità. Di seguito vengono trattate sole le modifiche in materia di valutazione ambientale.

- ***Principi generali (Parte Prima del Dlgs 152/2006)***

Il Dlgs 4/2008 introduce nella Prima Parte del Dlgs 152/2006 alcuni principi fondamentali, ossia:

1. principio sulla "produzione del diritto ambientale", in base al quale le disposizioni generali ex Dlgs 152/2006 sono "principi fondamentali" e "norme fondamentali di riforma economico-sociale" che - in conformità al Titolo V della Costituzione - limitano la potestà legislativa di Regioni ordinarie ed Enti ad autonomia speciale;
2. principio dello "sviluppo sostenibile", in base al quale la P.a. deve dare priorità alla tutela ambientale;
3. principio di "prevenzione" e principio di "precauzione", in base ai quali occorre in primis evitare di creare rischi per l'ambiente, e solo in subordine cercare di arginare quelli esistenti;

4. principio del "chi inquina paga", che obbliga all'integrale ripristino dello "status quo ante" dell'ambiente;
5. principio di "sussidiarietà", in base al quale lo Stato interviene solo per inefficacia delle azioni poste a livello inferiore;
6. principio del libero "accesso alle informazioni ambientali" senza necessità di un interesse giuridicamente rilevante.

- 2) Via/Vas (Parte Seconda del Dlgs 152/2006)

Il provvedimento prevede la totale riscrittura delle norme sulla Valutazione di impatto ambientale e sulla Valutazione ambientale strategica contenute nel Dlgs 152/2006 al fine di accogliere le censure avanzate dall'Unione europea in merito alla non corretta trasposizione nazionale delle regole comunitarie. Le principali novità previste dal decreto legislativo di riscrittura coincidono con:

1. la riformulazione delle procedure di Via e Vas per garantire loro piena autonomia;
2. l'allargamento del campo di applicazione della procedura Vas;
3. l'inclusione dei "piani e programmi relativi agli interventi di telefonia mobile" nella procedura di valutazione ambientale;
4. l'obbligo di integrare ed aggiornare la valutazione ambientale per le opere strategiche in relazione alle quali il progetto definitivo si discosta notevolmente da quello preliminare;
5. un più netto confine tra le competenze statali e quelle regionali, prevedendo al contempo una uniformazione delle procedure per evitate inutili discrasie tra Stato e Regioni;
6. riduzione a 150 giorni del termine massimo per l'espressione del parere della Commissione Via, ad eccezione delle opere particolarmente complesse per le quasi si potrà arrivare a 12 mesi.

Da aprile 2008, sono in vigore ulteriori modifiche apportate alla Parte III dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Tutela delle acque) dal **D.L. 8 aprile 2008, n. 59**. Con la pubblicazione del **D.L. 23 maggio 2008, n. 90**, (Misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile) ai fini del contenimento della spesa pubblica e dell'incremento dell'efficienza procedimentale, il numero dei commissari che compongono la **Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale**, è ridotto da sessanta a cinquanta membri. Inoltre in deroga ad alcune disposizioni del D.Lgs.

152/2006 e s.m.i. per la procedura di VIA relativa all'apertura delle discariche ed all'esercizio degli impianti in Campania, il Sottosegretario di Stato può procedere alla convocazione di una conferenza di servizi che è tenuta a rilasciare il proprio parere entro e non oltre sette giorni dalla convocazione. Il Consiglio dei Ministri si deve esprimere entro i sette giorni successivi in caso di inadempienza o parere negativo.

Le modifiche apportate nel 2008 al testo originario del 2006 danno una risposta a molte delle necessità procedurali e tecniche che erano state evidenziate dalla relazione sull'andamento della VIA in Europa del 2003.

Il **D.Lgs 29 giugno 2010, n. 128** è in vigore dal 26 agosto 2010, ed interviene sulla Parte I (disposizioni generali), nonché sulle Parti II (Via, Vas, Ippc) e V (Aria) del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 .

In sintesi alcune modifiche del testo riguardano:

- Il recepimento della Direttiva 2008/1/Ce del 15 gennaio 2008 sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (IPPC) e conseguente abrogazione del D.Lgs. 18 febbraio 2005 n.59, che riguardano la più accurata definizione all'interno della Parte II, della disciplina dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (Aia);
- la definizione della VIA come PROCEDIMENTO non più come Processo (la VAS è un Processo, l'AIA un Provvedimento);
- l'inserimento della definizione dei termini: sostanze, inquinamento, impianto, impianto esistente, impianto nuovo, emissione, valori limite di emissione, norma di qualità ambientale, modifica sostanziale di un progetto-opera-impianto, migliori tecniche disponibili, verifica di assoggettabilità di un piano o programma, parere motivato, AIA, gestore;
- la VIA riguarda progetti che possono avere impatti significativi e NEGATIVI sull'ambiente e sul patrimonio culturale;
- l'autorità competente in sede statale valuta caso per caso se devono essere sottoposti a VIA i progetti relativi ad opere ed interventi non destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nei Contratti segretati o che esigono particolari misure di sicurezza;
- i progetti sottoposti ad AIA vengono elencati all'interno dell'Allegato VIII e XII;
- all'interno del perimetro delle aree marine e costiere protette per scopi di tutela ambientale, sono vietate le attività di ricerca, di prospezione e di coltivazione di

idrocarburi liquidi e gassosi in mare. Il divieto è stabilito anche nelle zone di mare poste entro 12 miglia marine dal perimetro esterno delle aree marine e costiere protette, oltre che per i soli idrocarburi liquidi nella fascia marina compresa entro 5 miglia lungo l'intero perimetro costiero nazionale. Al di fuori di questi limiti le attività sono autorizzate previa sottoposizione alla procedura di VIA, sentito il parere degli enti locali posti in un raggio di 12 miglia dalle aree marine e costiere interessate dalle attività. V. Art. 6 comma 17;

- la Commissione AIA viene definita all'art. 8 bis;
- il provvedimento di VIA per i progetti elencati nell'allegato XII, per i quali la relativa valutazione spetta allo Stato, fa luogo dell'AIA;
- verifica di assoggettabilità, Art. 20: il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, o nei casi di particolare difficoltà, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti: elencati nell'allegato II e IV; inerenti le modifiche o estensioni dei progetti dell'allegato II. L'autorità competente sulla base dell'allegato V e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente. Entro la scadenza del termine l'autorità competente deve comunque esprimersi e può, per una sola volta, richiedere integrazioni documentali o chiarimenti al proponente;
- definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale, Art. 21: la documentazione deve essere presentata dal proponente in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà, anche su supporto cartaceo;
- studio di impatto ambientale, Art. 22, la documentazione è depositata su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà, anche su supporto cartaceo;
- art. 23 comma 4: Entro 30 giorni l'autorità competente verifica la completezza della documentazione e l'avvenuto pagamento del contributo. Qualora l'istanza risulti incompleta, l'autorità competente richiede al proponente la documentazione integrativa da presentare entro un termine non superiore a 30 giorni. È fatta salva la facoltà per il proponente di richiedere una proroga del termine per la presentazione della documentazione integrativa;
- art. 23 comma 9: Entro 30 giorni successivi alla scadenza del termine, il proponente può chiedere di modificare gli elaborati, anche a seguito di osservazioni o di rilievi emersi nel corso dell'inchiesta pubblica o del contraddittorio. Se accoglie l'istanza, l'autorità competente fissa per

l'acquisizione degli elaborati un termine non superiore a 45 giorni, prorogabili su istanza del proponente per giustificati motivi, ed emette il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro 90 giorni dalla presentazione degli elaborati modificati;

- art. 23 comma 9-bis. L'autorità competente, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone che il proponente ne depositi copia e dia avviso dell'avvenuto deposito. Entro il termine di 60 giorni dalla pubblicazione del progetto, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi in relazione alle sole modifiche apportate agli elaborati. In questo caso, l'autorità competente esprime il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro 90 giorni dalla scadenza del termine previsto per la presentazione delle osservazioni;
- art. 23 comma 10., l'autorità competente pubblica la documentazione presentata, sul suo sito web, comprese le osservazioni, le controdeduzioni e le modifiche eventualmente apportate al progetto;
- decisione, Art. 26: L'autorità competente conclude con provvedimento espresso e motivato il procedimento di VIA nei 150 giorni successivi alla presentazione dell'istanza (come nel D.Lgs 4/2008);
- monitoraggio, Art. 28, comma 1-bis: qualora dalle attività di monitoraggio risultino impatti negativi ulteriori e diversi, o di entità superiore rispetto a quelli previsti e valutati, l'autorità competente, può modificare il provvedimento di VIA ed apporvi condizioni ulteriori. Qualora dall'esecuzione dei lavori o dall'esercizio dell'attività possano derivare gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, l'autorità competente può ordinare la sospensione dei lavori o delle attività autorizzate, nelle more delle determinazioni correttive da adottare;
- al Titolo III-bis, viene definita l' Autorizzazione Integrata Ambientale.

1.2.4. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE.

Ancor prima dell'attuazione della Direttiva CEE ad opera della legislazione nazionale,

alcune Regioni avevano adottato una propria normativa in materia di VIA, sia pure limitatamente a taluni settori.

Successivamente, l'art. 6 della L. 349/86 ha prefigurato, in materia, un rigido impianto centralistico, che lasciava alle Regioni un ruolo meramente consultivo. Tuttavia, permanendo lo stato di attuazione transitoria della Direttiva ed il conseguente confuso quadro legislativo di riferimento, alcune Regioni, specie quelle ad autonomia speciale, hanno adottato una propria disciplina.

In tal modo veniva a crearsi una sovrapposizione di competenze che rese necessaria l'adozione di una legge organica, diretta a definire e precisare i poteri regionali in materia, evitando duplicazioni di procedure e frantumazione degli interventi. In tale quadro si colloca l'emanazione della L. 22 febbraio 1994, n. 146, art. 40, comma 1, e del successivo D.P.R. 12 aprile 1996.

In particolare, con il D.P.R. 12 aprile 1996, "*Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della L. 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale*", sono stati definiti condizioni, criteri e norme tecniche per l'applicazione della procedura di VIA da parte delle Regioni e delle Province autonome. L'obiettivo del D.P.R. era quello di assicurare il sostanziale recepimento della Direttiva 85/337/CEE, consentendo l'applicazione dell'allegato II, e offrendo gli indirizzi fondamentali per l'attività delle Regioni, cui vennero concessi nove mesi per adeguarsi alla nuova normativa.

Successivamente, il predetto D.P.R. è stato integrato e modificato dal D.P.C.M. 3 settembre 1999 e dal D.P.C.M. del 1 settembre 2000. Tali aggiornamenti sono stati resi necessari a seguito dell'emanazione del D.Lgs. 112/98 recante "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 59/97", la cui applicazione ha comportato un parziale mutamento nel riparto delle competenze.

Il quadro normativo denota una continua evoluzione, anche in considerazione del fatto che le modifiche alla Direttiva 85/337/CEE in materia di VIA, nel frattempo introdotte dalla Direttiva 97/11/CE, hanno comportato un notevole incremento dell'attività legislativa in materia da parte delle Regioni e delle Province Autonome.

Le Regioni hanno provveduto ad emanare propri provvedimenti di attuazione del predetto decreto, ovvero di adeguamento ad esso della normativa previgente. La maggioranza delle Regioni ha recepito il D.P.R. 12 aprile 1996 attraverso atti legislativi ad hoc, mentre altre attraverso deliberazioni di Giunta. In ogni caso, insieme alle leggi

regionali di recepimento, sono state emanate numerose D.G.R. e circolari esplicative al fine di rendere più completa ed esaustiva la corretta applicazione delle norme stesse.
Alcune Regioni hanno, inoltre, recepito anche le successive modificazioni apportate, come sopra accennato, al D.P.R. 12 aprile 1996.
La normativa statale sulla VIA non prende in considerazione le opere ex allegato II della Direttiva 85/337/CEE. Ciò ha indotto la Commissione Europea ad invitare lo Stato italiano ad adottare le misure necessarie per applicare la procedura VIA anche ai progetti di cui al predetto allegato II. A tale incombenza ha provveduto l'atto di indirizzo e coordinamento, contenuto nel D.P.R. 12 aprile 1996. Le categorie di progetti da sottoporre a VIA regionale, sostanzialmente coincidenti con le tipologie di opere di cui all'allegato II della Direttiva comunitaria, sono presi dunque in considerazione dall'atto di indirizzo e coordinamento, che li suddivide in due distinti elenchi (allegati A e B del D.P.R. 12 aprile 1996), a seconda della loro diversa potenzialità inquinante e della diversa incidenza sulla conformazione del territorio.
I predetti allegati A e B sono stati oggetto di modifica ed integrazione da parte di un successivo atto di indirizzo e coordinamento, emanato con il D.P.C.M. 3 settembre 1999, che ha introdotto nuove tipologie progettuali da sottoporre a VIA regionale.

La procedura di VIA regionale è obbligatoria per i progetti di cui all'allegato A:

- Recupero di suoli dal mare per una superficie che superi i 200 ha.
- Utilizzo non energetico di acque superficiali nei casi in cui la derivazione superi i 1.000 litri al minuto secondo e di acque sotterranee ivi comprese acque minerali e termali, nei casi in cui la derivazione superi i 100 litri al minuto secondo.
- Fabbricazione di pasta di carta a partire dal legno o da altre materie fibrose con una capacità di produzione superiore a 100 tonnellate al giorno.
- Trattamento di prodotti intermedi e fabbricazione di prodotti chimici, per una capacità superiore alle 35.000 t/anno di materie prime lavorate.
- Produzione di pesticidi, prodotti farmaceutici, pitture e vernici, elastomeri e perossidi, per insediamenti produttivi di capacità superiore alle 35.000 t/anno di materie prime lavorate.
- Stoccaggio di prodotti chimici pericolosi, ai sensi della legge 29 maggio 1974, n. 256, e successive modificazioni, con capacità complessiva superiore a 40.000 tonnellate.
- Impianti per la concia del cuoio e del pellame qualora la capacità superi le 12 tonnellate di prodotto finito al giorno.

- Porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri.
- Impianti di incenerimento e di trattamento di rifiuti con capacità superiori a 100 t/giorno.
- Stazioni di trasferimento di rifiuti con capacità superiore a 200 t/giorno.
- Discariche di rifiuti urbani ed assimilabili con una capacità superiore a 100.000 mc.
- Discariche di rifiuti speciali, ad esclusione delle discariche per inerti con capacità sino a 100.000 mc.
- Centri di stoccaggio provvisorio dei rifiuti speciali con potenzialità superiore a 150.000 mc.
- Impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 100.000 abitanti equivalenti. Cave e torbiere con più di 500.000 m/a di materiale estratto o di un'area interessata superiore a 20 ha.
- Dighe ed altri impianti destinati a trattenere, regolare o accumulare le acque in modo durevole, ai fini non energetici, di altezza superiore a 10 m e/o di capacità superiore a 100.000 mc.

La procedura di VIA regionale è, invece, soltanto eventuale per i progetti dell'allegato B, ossia qualora l'intervento ricada all'interno di aree naturali protette (così come definite dalla L. 394/91 "Legge quadro sulle aree protette"), ovvero, pur non ricadendo in un'area protetta, presenti caratteristiche tali da richiedere, sulla base dei criteri indicati dall'allegato D, comunque, lo svolgimento della procedura di VIA.
Alle Regioni è, poi, attribuita la facoltà di disporre un incremento o un decremento (nella misura massima del 30%) delle soglie di cui all'allegato B per determinate tipologie di progetti e/o di aree, mentre restano esclusi dalla procedura di VIA gli interventi disposti in via d'urgenza per salvaguardare l'incolumità delle persone da un pericolo imminente o in seguito a calamità per le quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza.
In riferimento al D.P.R.3 si riporta nel seguito un elenco delle opere di difesa del suolo inserite negli allegati A e B del D.M. 16 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni, per le quali sono obbligatorie le procedure di VIA, seppur con alcune limitazioni (vedi allegato B).

Sono state considerate come opere di difesa del suolo tutte quelle opere i cui effetti rientrano tra gli obiettivi generali espressi dalla L. 183/89 (ad es. gli impianti di depurazione, i collettori fognari, ecc.)

Opere comprese nell'allegato A *(progetti assoggettati alla procedura di valutazione d'impatto ambientale):*

- sistemazione delle coste quando sia prevista la realizzazione di porti di determinate caratteristiche (porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri);
- impianti di depurazione con determinate caratteristiche (impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 100.000 abitanti equivalenti).

Opere comprese nell'allegato B *(progetti assoggettati alla procedura di valutazione d'impatto ambientale se ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla L. 6 dicembre 1991, n. 394, altrimenti sottoposti a verifica da parte delle autorità competenti se le caratteristiche del progetto richiedono lo svolgimento della procedura di valutazione d'impatto ambientale)*:

- interventi di protezione dei versanti da fenomeni di erosione quando sia prevista la forestazione di superfici superiori a 20 ha;
- realizzazione di strade extraurbane nell'ambito di sistemazione di aree in frana o di aree di pertinenza fluviale;
- realizzazione di opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare;
- opere di regolazione del corso dei fiumi e dei torrenti, canalizzazione e interventi di bonifica ed altri simili destinati ad incidere sul regime delle acque, compresi quelli di estrazione di materiali litoidi dal demanio fluviale e lacuale;
- interventi di sistemazione delle coste che prevedano la realizzazione di porti turistici con paramenti inferiori di quelli nella lettera h dell'allegato A;
- impianti di depurazione con determinate caratteristiche (impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 10.000 abitanti equivalenti).

Per maggiore completezza si riporta uno specchietto riepilogativo delle leggi in vigore nella Regione Sicilia.

Normativa	Rubrica	Articolo e/o argomento di riferimento
Circ. Ass. 9 settembre 1989, n. 58604	Legge n. 64/86 . Formulazione del IV Piano annuale di attuazione - Coordinamento e programmazione degli interventi di competenza dell'Assessorato del territorio e dell'ambiente.	Per quanto attiene alla VIA, si richiama l'art. 6 della LN n. 349/86 ed anche il DPCM n. 377/88 e DPCM n. 27 dicembre 1988.
Circ. Ass. 25 febbraio 1993, n. 14380	Nulla osta in materia di impatto ambientale delle opere pubbliche previsto all'art. 30 della LR n. 10/93.	I. Premessa. II. Ambito di operatività. III. Contenuti dello studio di impatto ambientale. IV. Opere ed interventi da sottoporre a nulla osta ex art. 30 LR n. 10/93 e contenuti dello studio di impatto ambientale.
LR 3 ottobre 1995, n. 71	Disposizioni urgenti in materia di territorio e ambiente.	Art. 6, c. 1 e 3. Autorizzazioni ad attività a ridotto inquinamento atmosferico ed a ridotto impatto ambientale. 1. Le autorizzazioni di carattere ambientale attualmente rilasciate dall'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente per impianti ed attività non sottoposti a procedure di VIA secondo le specifiche disposizioni di legge, sono rilasciate dalle Province regionali. 3. Nelle more dell'emanazione della LR in materia di VIA, permangono di competenza del predetto Assessorato le autorizzazioni per attività o per opere incluse negli elenchi 1 e 2 della direttiva comunitaria n. 337/85.
DPReg. 24 marzo 1997	Individuazione degli impianti e delle attività per i quali il rilascio delle autorizzazioni di carattere ambientale è delegato alle Province regionali.	Allegato 1. Atto ricognitivo delle attività ex art. 6, comma 1, della LR n. 71/95. Allegato 1/a. Autorizzazione ex legge n. 203/88. Elenco delle attività per le quali l'autorizzazione ex legge n. 203/88 può essere delegata alle Province. Allegato 1/b. Elenco delle attività e/o impianti per i quali l'autorizzazione ex DPR n. 915/92 può essere delegata alle Province.
DPReg. 3 settembre 1997	Modifica del decreto 24 marzo 1997, concernente individuazione degli impianti e delle attività per i quali il rilascio delle autorizzazioni di carattere ambientale è delegato alle Province regionali.	Art. 1. L'allegato 1/b del DPR n. 73/GR.VII/SG del 24 marzo 1997 è soppresso. Art. 2. Modifica art. 2 del DPReg. 24 marzo 1997 n. 73/GR.VII/SG.
DPReg. 17 novembre 1998	Integrazione dell'allegato 1/a del decreto presidenziale 24 marzo 1997, concernente l'individuazione degli impianti e delle attività per i quali il rilascio delle autorizzazioni di carattere ambientale è delegato alle Province regionali.	Il Presidente della Regione decreta ai sensi e per gli effetti del quinto comma dell'art. 6 della LR n. 71/95 la modifica dell'allegato 1/a del DPReg. 24 marzo 1997 n. 73/GR VII/SG.
DPReg. 20 gennaio 1999, n. 4	Recepimento DPR 12 aprile 1996 - Atto di Indirizzo e Coordinamento.	
DPReg. 11 maggio 1999, n. 115	Recepimento DPR 12 aprile 1996. Integrazione Delibera n. 4/99.	

DPReg. 13 ottobre 2000, n. 255	Recepimento DPR 12 aprile 1996. Modifiche ed integrazione Delibera n. 4/99 e 115/99.	
DPReg. 14 novembre 2000	Emanazione della DGR n. 255/00 relativa a "Recepimento DPR 12 aprile 1996. Modifiche ed integrazione Delibera n. 4/99 e 115/99".	Il Presidente della Regione decreta l'emanazione della Delib.GR n. 255/00, relativa a: "Recepimento DPR 12 aprile 1996 - VIA - Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche ed integrazioni alla Delib.GR n. 4/99 e Delib.GR n. 115/99. (…).
LR 3 maggio 2001, n. 6	Disposizioni programmatiche e finanziarie per l'anno 2001.	Art. 91. Norme sulla VIA. 1. Nell'ambito della Regione siciliana la VIA viene svolta nel rispetto dei principi e delle disposizioni stabilite dal DPR 12 aprile 1996 atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della LN n. 146,/94 concernente disposizioni in materia di VIA e dal DPCM. del 3 settembre 1999, nonché dalle disposizioni contenute nel presente art.. 2. L'autorità competente in materia di VIA di competenza regionale è l'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente.
LR 16 aprile 2003, n. 4	Disposizioni programmatiche e finanziarie per l'anno 2003.	Art. 10, c. 1. Spese di istruttoria delle procedure di VIA. Ai fini dell'istruttoria per il rilascio dei pareri di cui l'art. 91 della LR n. 6/01, il committente privato versa in entrata al bilancio regionale una somma pari allo 0,1 per cento dell'importo del progetto di massima presentato.
Decreto Assessoriale 10 settembre 2003	Direttive per l'emissione dei provvedimenti relativi ai progetti per la produzione di energia mediante lo sfruttamento del vento.	L'Assessore per il territorio e l'ambiente delibera: Art. 1. Per quanto in premessa, ai fini dell'emissione dei provvedimenti di cui al DPR 12 aprile 1996 e successive modificazioni ed integrazioni, relativi ai progetti per la realizzazione di impianti industriali per la produzione di energia mediante lo sfruttamento del vento, si applicano le direttive, i criteri e le modalità procedurali stabilite negli allegati A, B, C, facenti parte integrante e sostanziale del presente decreto.
Dec. Ass. 23 marzo 2004	Criteri di selezione dei progetti per l'applicazione delle procedure di impatto ambientale ai fini del rilascio del parere di cui all'art. 10 del DPR. 12 aprile 1996.	L'Assessore per il territorio e l'ambiente delibera: Art. unico. È approvato il seguente atto di indirizzo e coordinamento relativo ai criteri di selezione dei progetti per l'applicazione delle procedure di impatto ambientale ai fini del rilascio del parere di cui all'art. 10 del DPR 12 aprile 1996. La documentazione necessaria per la valutazione ai fini del rilascio del parere, di cui all'art. 10 del DPR 12 aprile 1996, è quella individuata nell'allegato A del presente atto, conforme all'allegato III della direttiva n. 97/11 CE.

Dec.Ass. 01 giugno 2004, n. 583	Documentazione necessaria per il rilascio dei provvedimenti di compatibilità ambientale di competenza regionale afferenti i progetti dei lavori marittimi e portuali, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni	
Circ. Ass. 15 giugno 2004 n. 39348	Spese di istruttoria per il rilascio dei provvedimenti relativi al giudizio di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 5, DPR 12 aprile 1996, recepito con l'art. 91 della LR n. 6/01 e successive modifiche ed integrazioni.	(…) La somma pari allo 0,1% che i proponenti dovranno versare (…) al fine dell'ottenimento del giudizio di compatibilità ambientale (…), limitatamente alle attività di cava, dovranno essere calcolate in base a: - preventivo di spesa, certificato dal professionista redattore del progetto, da allegare obbligatoriamente alla richiesta del giudizio di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 5 del DPR 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni (…).
Circ. Ass. 5 agosto 2004	LR n. 4/03, art. 10, comma 1. Spese di istruttoria delle procedure di VIA. Modalità di calcolo e versamento delle stesse.	Modalità di calcolo per le spese di istruttoria delle procedure di VIA.
Circ.Ass. 10 febbraio 2005	Circolare esplicativa della procedura di VIA ai sensi dell'art. 5 del DPR 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni, come recepito dall'art. 91 della LR n. 6/01.	Con l'articolo 91 della LR n. 6/01 è stato recepito il DPR 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni che prevede due procedure distinte, ed in particolare: - all'art. 5 la procedura di VIA; - all'art. 10 la procedura di verifica; a cui devono essere assoggettati preliminarmente i progetti rientranti tra le tipologie progettuali elencate negli allegati A e B del medesimo DPR.
Circ.Ass. 7 settembre 2005	Circolare esplicativa della procedura di verifica ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni, come recepito dall'art. 91 della legge regionale 3 maggio 2001, n. 6.	

1.2.5. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA.

La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), introdotta in Europa con la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (***Direttiva 27 giugno 2001, n. 2001/42/CE***), rappresenta un'innovazione sostanziale degli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale.

Già, nel 1973, il Primo Programma di Azione Ambientale fa presente la necessità di ricorrere ad una valutazione ambientale più ampia, estesa ai piani, così da prevenire i danni ambientali a monte, invece che occuparsene solo a valle con la normale valutazione di impatto delle opere.

La *Direttiva 2001/42/CE* è stata introdotta con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni

ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

Secondo le indicazioni previste dalla suddetta Direttiva, i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente sono soggetti ad una valutazione ambientale la quale prevede:

- l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni;
- la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale;
- la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.

La Direttiva stabilisce che la valutazione deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione.

La VAS non riguarda un iter autorizzativo, ma concerne un processo decisionale della pubblica amministrazione che, partendo da un determinato quadro normativo, da un certo contesto socio economico, territoriale ed ambientale e confrontandosi con la società, compie scelte e assume decisioni.

La VAS, dal punto di vista documentale, si sostanzia nell'elaborazione del Rapporto Ambientale in cui, in estrema sintesi, devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti rilevanti che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso. Le informazioni da fornire sono riportate nell'Allegato I alla Direttiva.

La definizione della portata e del livello di dettaglio del Rapporto Ambientale deve avvenire attraverso una fase di consultazione, attivata dalle fasi preliminari di determinazione dei contenuti del piano in oggetto (obiettivi generali di piano).

Questa consultazione preliminare coinvolge soggetti con specifiche competenze e responsabilità in materia ambientale e impiega come strumento di supporto il Rapporto Preliminare.

1.2.6. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO NAZIONALE.

L'Italia ha proceduto con una certa difficoltà, a causa della quale vi è stata la formale apertura di una procedura di infrazione da parte dell'Unione Europea, al recepimento della Direttiva 2001/42/CE entro i termini dovuti (21 luglio 2004: si doveva quindi considerarla in ogni caso immediatamente applicativa a partire da tale data). A livello

nazionale i riferimenti normativi per la valutazione ambientale strategica sono riconducibili al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "*Norme in materia ambientale*", che riordina e modifica gran parte della normativa ambientale. Per quanto riguarda la VAS, il D.Lgs. n. 152/2006 recepisce la Direttiva 2001/42/CE e ne detta le disposizioni specifiche nel Titolo II della Parte II.

L'entrata in vigore di tale Parte Seconda del D.Lgs. è stata prorogata con diversi provvedimenti fino al 31 luglio 2007, data dalla quale sono formalmente operative le disposizioni normative ivi contenute; la versione originale del D.Lgs. è stata oggetto di repentine e sostanziali modifiche da parte del legislatore nazionale con il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*", entrato in vigore il 13 febbraio 2008.

La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006, sono sottoposti alla disciplina della VAS tutti i piani e programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria, 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, che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, la localizzazione o la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV dello stesso decreto (cioè per i progetti soggetti a VIA);
- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sui SIC e ZPS, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del DPR n. 357/97.

Se tali piani o programmi determinano l'uso di piccole aree a livello locale o per le loro modifiche minori, gli stessi piani possono essere preceduti da una Verifica di Assoggettabilità per valutare se possano avere impatti significativi sull'ambiente tali da necessitare l'attivazione della procedura di valutazione ambientale vera e propria.

A livello procedurale, il legislatore nazionale sembra preferire un approccio più simile a quello già praticato per la VIA, basato su una procedura da svolgersi in tempi certi e che si conclude con l'approvazione, tramite parere motivato, di un Rapporto Ambientale, quale parte integrante del piano o del programma.

Le competenze per l'effettuazione della Procedura di VAS dei piani / programmi fra lo Stato e le Regioni sono stabilite secondo il criterio di riparto definito dalla competenza

per l'approvazione degli stessi.

La flessibilità e l'approccio di cooperazione e collaborazione introdotto dalla disciplina comunitaria è stato interpretato dal legislatore nazionale come un processo dualistico che vede, contrapposte ma collaborative, due autorità, quella procedente e quella competente. L'autorità competente è la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato (la disciplina nazionale propende per l'individuazione di tale autorità in un ente terzo secondo il cd. "principio di terzietà"), mentre l'autorità procedente è la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma. Ai legislatori regionali è quindi lasciato il compito di decidere chi debba rivestire il ruolo dell'autorità competente, oltre che quello (fondamentale) di adeguare il proprio ordinamento alle disposizione del D.Lgs. n. 4/2008 entro 12 mesi dalla sua entrata in vigore (in caso contrario si applicheranno le medesime norme nazionali oltre che quelle regionali vigenti in quanto compatibili).

Gli elementi innovativi introdotti con la VAS e che influenzano sostanzialmente il modo di pianificare si possono ricondurre ai seguenti:

- il criterio ampio di partecipazione, tutela degli interessi legittimi e trasparenza del processo decisionale, che si attua attraverso il coinvolgimento e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico che in qualche modo risulta interessato dall'iter decisionale. I soggetti competenti in materia ambientale sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi. Questo processo di partecipazione crea i presupposti per il consenso da parte dei soggetti interessati e del pubblico sugli interventi da attuare sul territorio. Si segnalano inoltre le consultazioni transfrontaliere, previste qualora il piano o programma in fase di preparazione possa avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, o qualora un altro Stato lo richieda;
- l'individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative del piano/programma con lo scopo, tra l'altro, di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle misure da intraprendere;
- la valutazione delle alternative si avvale della costruzione degli scenari previsionali di intervento riguardanti l'evoluzione dello stato dell'ambiente conseguente l'attuazione delle diverse alternative e del confronto con lo

scenario di riferimento (evoluzione probabile senza l'attuazione del piano). Il monitoraggio che assicura il controllo sugli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani, programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti derivanti dall'attuazione del piano o programma e adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (D. Lgs 152/2006 e s.m.i.).

1.2.7. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - LA NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE.

Nel periodo intercorso tra l'entrata in vigore della Direttiva e la sua trasposizione a livello nazionale, alcune regioni hanno emanato disposizioni normative concernenti l'esercizio della VAS talvolta con norme dedicate al recepimento della direttiva comunitaria, in altri casi nell'ambito di norme sulla pianificazione territoriale o sulla VIA.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto devono adeguare il proprio ordinamento a tale disposizione.

Secondo quanto stabilito nel decreto le Regioni e le Province Autonome con le proprie leggi:

- individuano l'Autorità competente tra le pubbliche amministrazioni con compiti di tutela, protezione e valorizzazione ambientale;
- disciplinano le proprie competenze e quelle degli altri enti locali; i criteri per individuare gli enti locali territoriali interessati ed i soggetti competenti in materia ambientale; eventuali ulteriori modalità, rispetto a quelle indicate nel decreto, per l'individuazione di piani e programmi da sottoporre a VAS; le modalità di partecipazione al processo di VAS, delle regioni e province autonome confinanti.

Di seguito si riporta un quadro riassuntivo della situazione dei dispositivi legislativi della Regione Sicilia:

Normativa	Rubrica	Articolo e/o argomento di riferimento
SICILIA		
Dec. Ass. dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente 7/07/2004, n. 748. Pubblicato sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 16 luglio 2004, n. 30. Emanato dall'Assessore regionale per il territorio e l'ambiente.	Disposizioni relative alla valutazione ambientale strategica su strumenti di programmazione e di pianificazione inerenti le materie indicate nell'art. 3, paragrafo 2a), della direttiva 42/2001/CE.	**Art. 1.** *Ambito di applicazione* **Art. 2.** *Rapporto Ambientale* **Art. 3**. *Informazione e consultazioni* **Art. 4**. *Istruttoria* **Art. 5**. *Giudizio sulla compatibilità ambientale del piano o programma* **Art. 6.** *Richiamo alle disposizioni della direttiva 2001/42/CE* **Art. 7**. *Pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana*
Dec.Ass. 24/01/2005. Pubblicato sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 18 febbraio 2005, n. 7. Emanato dall'Assessore regionale per il territorio e l'ambiente.	Modifica del Dec.Ass. 7 luglio 2004, n. 748, concernente disposizioni relative alla valutazione ambientale strategica su strumenti di programmazione e di pianificazione inerenti le materie indicate nell'art. 3, paragrafo 2a), della direttiva 42/2001/CE.	**Art. 1.** *Ambito di applicazione.* Modifica l'art. 1 del Dec.Ass. 7/07/2004, n. 748. **Art. 2.** *Pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana.*
Avviso relativo all'applicazione del D.Lgs n. 152/2006. Pubblicato sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 30 novembre 2007, n. 56. Emanato dall'Assessorato del territorio e dell'ambiente.	Avviso relativo all'applicazione del decreto legislativo n. 152/2006.	Si segnala a tutti gli interessati che con l'entrata in vigore, in data 31 luglio 2007, della parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 e successive modifiche ed integrazioni "Norme in materia ambientale", il decreto legislativo trova piena applicazione anche per la parte relativa alle procedure ambientali di valutazione ambientale strategica (VAS), valutazione d'impatto ambientale (VIA) e di autorizzazione ambientale integrata (IPPC); contestualmente, con l'art. 48, comma c), viene abrogato il D.P.R. 12 aprile 1996, che ha finora costituito la normativa di riferimento per la valutazione d'impatto ambientale in ambito regionale. Questa Amministrazione comunica, pertanto, che le richieste di avvio delle procedure di valutazione ambientale strategica (VAS) e di valutazione d'impatto ambientale (VIA) dovranno essere presentate secondo quanto disposto nella parte seconda dal predetto decreto legislativo n. 152/2006. Il decreto dell'Assessore per il territorio e l'ambiente n. 320 del 23 marzo 2004 non trova più applicazione; per i criteri in esso specificati si dovrà fare riferimento all'allegato IV alla parte seconda del decreto legislativo n. 152/2006. Rimane in vigore l'art. 10 della legge regionale n. 4/2003. Il presente avviso verrà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana.
L.R. 16/12/2008, n. 19. Pubblicata nel B.U. Sicilia 24 dicembre 2008, n. 59.	Norme per la riorganizzazione dei dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione.	**Art. 7** - *Attribuzioni degli Assessorati regionali* 1. L'articolo 8 della legge regionale 29 dicembre 1962, n. 28 e successive modifiche ed integrazioni, è sostituito dal seguente: "Art. 8. - Attribuzione degli Assessorati regionali - 1. Agli Assessorati regionali sono attribuite le materie per ciascuno appresso indicate:
		[…] m) Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente: urbanistica e pianificazione. Tutela e vigilanza ambientale. Valutazione ambientale strategica e valutazione impatto ambientale. Demanio marittimo. Difesa del suolo. Protezione del patrimonio naturale. Tutela dall'inquinamento. Parchi e riserve naturali regionali. Corpo forestale. Vigilanza sugli enti di settore; […].
L.R. 14/5/2009, n. 6. Pubblicata sulla Gazz. Uff. Reg. Sic. 20 maggio 2009, n. 22.	Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2009.	**Art. 59**. *Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica.* 1. Fino all'emanazione della normativa regionale in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), la Giunta regionale con propria deliberazione definisce il modello metodologico procedurale della valutazione di piani e programmi ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4. 2. La deliberazione di cui al comma 1 costituisce specificazione degli indirizzi generali formulati dalla vigente normativa nazionale in materia ed è adottata dalla Giunta regionale entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. 3. Non sono assoggettati all'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica contenute nel decreto legislativo di cui al comma 1 i piani e i programmi e le loro varianti, individuati nell'articolo 6, commi 2, 3 e 3-bis del decreto legislativo medesimo, che: a) siano stati adottati prima del 31 luglio 2007; b) siano stati adottati dopo il 31 luglio 2007 ed entro il 12 febbraio 2008 e sui quali siano state rese, alla data di entrata in vigore della presente legge, le determinazioni propedeutiche all'approvazione da parte della Regione a norma della vigente legislazione in materia. Comma 3 è sostituito dall'art. 13, L.R. 29 dicembre 2009, n. 13, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 18, comma 1, della stessa legge). 4. Relativamente ai piani regolatori generali e alle loro revisioni o varianti generali adottati dopo il 31 luglio 2007 ed entro il 12 febbraio 2008, nonché alle varianti agli strumenti urbanistici comunali, sovracomunali e di settore adottate nel suddetto periodo e sui quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, non siano ancora state rese le determinazioni da parte dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente a norma della vigente legislazione in materia, lo stesso Assessorato effettua la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 del decreto legislativo n. 152/2006, sulla base delle modalità individuate con la deliberazione di cui al medesimo comma 1.
Delib.G.R. 10/06/2009, n. 200.	Modello Metodologico Procedurale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e Programmi nella Regione Sicilia (Art. n. 59, L.R. 14/5/2009, n. 6).	**1**. *Premessa.* Il presente documento costituisce modello metodologico procedurale della VAS dei piani/programmi della Regione Siciliana in applicazione della Direttiva 2001/42/CE (…) e del D.Lgs n. 152/2006 così come modificato dal D.Lgs n. 4/2008. Esso tende a disciplinare la VAS quale processo di valutazione per garantire la protezione dell'ambiente ed assicurare la coerenza dei piani e programmi con le condizioni per uno sviluppo sostenibile. La procedura di VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione e approvazione dei piani e dei programmi. I provvedimenti di approvazione dei piani e dei programmi senza la previa VAS, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge (art. n. 11, comma 5, D.Lgs n. 152/06). 1. Definizioni. 1.2. Ambito di applicazione del VAS. 1.3. Autorità competente. 1.4. Soggetti pubblici competenti in materia ambientale. **2**. *Procedure.* 2.1. Fasi del processo di pianificazione e valutazione. 2.2 Verifica di assoggettabilità. 2.3. Consultazione sul rapporto preliminare. 2.4. Rapporto Ambientale. 2.5. Modalità di pubblicazione. 2.6. Conclusioni. 2.7. Valutazione del Rapporto Ambientale. 2. 8. Decisione. 2.9. Monitoraggio. 2.10. Rapporti tra Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza.
L.R. 29/12/2009, n. 13. Pubblicata sulla Gazz. Uff. Reg. sic. 31 dicembre 2009, n. 61.	Interventi finanziari urgenti per l'anno 2009 e disposizioni per l'occupazione. Autorizzazione per l'esercizio provvisorio per l'anno 2010.	**Art. 13**. *Norme in materia di valutazione ambientale strategica.* 1. Il comma 3 dell'art. 59 della legge regionale 14 maggio 2009, n. 6, è così sostituito: "3. I piani ed i programmi e le loro varianti individuati all'articolo 6, commi 2, 3 e 3-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, le cui direttive siano state deliberate dal consiglio comunale prima del 31 luglio 2007, non sono assoggettati all'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica contenute nel medesimo decreto legislativo, ma si concludono secondo la normativa regionale previgente in materia urbanistica e di valutazione ambientale".

1.2.8. COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE DELLE PROCEDURE VIA - VAS

La normativa comunitaria prevede l'obbligo di sottoporre un piano o un programma a più tipologie di valutazioni ambientali contemporaneamente, qualora si presentino alcune specifiche condizioni, (Direttiva 2001/42/CE per la VAS, Direttiva 92/43/CEE per la Valutazione di incidenza, Direttiva 85/337/CE, 97/11/CE e 2003/35/CE per la VIA).

Specifiche disposizioni della Direttiva 2001/42/CE richiamano l'adeguatezza delle valutazioni, la necessità di non duplicazione delle informazioni e la semplificazione delle procedure. Il Considerando (19) della Direttiva stabilisce che, "*qualora l'obbligo di effettuare una valutazione dell'impatto ambientale risulti contemporaneamente dalla presente direttiva e da altre normative comunitarie quali la direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, la direttiva 92/43/CEE, o la direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, gli Stati membri, al fine di evitare duplicazioni della valutazione, possono prevedere procedure coordinate o comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente normativa comunitaria*". L'Art. 11, comma 2, della Direttiva stabilisce inoltre che "*per i piani e i programmi in merito ai quali l'obbligo di effettuare una valutazione dell'impatto ambientale risulta contemporaneamente dalla presente direttiva e da altre normative comunitarie, gli Stati membri possono prevedere procedure coordinate o comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente normativa comunitaria, tra l'altro al fine di evitare duplicazioni della valutazione*".

In Italia tali considerazioni sono state fatte proprie dal testo di recepimento delle succitate Direttive, il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.: è il caso dell'Art. 10, che detta norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (vale la pena in questo ambito ricordare quanto previsto dal comma 4, che individua come esempio di "*integrazione procedurale*" il fatto che la verifica di assoggettabilità a VIA può essere condotta nell'ambito della VAS). Inoltre si può tener presente anche l'Art. 11, che, al comma 4, ricorda che la VAS deve essere "effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni". Lo stretto rapporto tra le due procedure è nuovamente ribadito dall'Art. 19, che, al comma 2, sottolinea come nel caso di P/P "*per i quali si è conclusa positivamente la procedura di VAS, il giudizio di VIA negativo ovvero il contrasto di valutazione su elementi già oggetto della VAS è adeguatamente motivato*".

La problematica della sovrapposizione dei contenuti della VAS e della VIA è stata recentemente sottolineata dalla Commissione Europea, che ne auspica la risoluzione attraverso il coordinamento e l'integrazione delle procedure, nello spirito di semplificazione/integrazione/coordinamento e non duplicazione delle valutazioni. Secondo la Commissione, infatti "sarebbe assurdo se l'applicazione delle due Direttive VIA - VAS implicasse l'*obbligo di svolgere due valutazioni essenzialmente simili per la stessa proposta e, al fine di evitare una tale duplicazione, l'articolo 11, paragrafo 2 della Direttiva consente agli Stati membri di prescrivere procedure coordinate o congiunte che soddisfino i criteri della normativa comunitaria applicabile*". La Commissione Europea propone dunque di "*introdurre una procedura coordinata che comprenda sia gli aspetti della VIA che della VAS*", tenendo conto però che quella di VIA prevede un maggior dettaglio delle informazioni, in stretta relazione con lo stato di avanzamento dell'iter decisionale e progettuale.

1.3. ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO

Il SAI, come consigliato dalla proposta di coordinamento e l'integrazione delle procedure, ha mantenuto l'impostazione solitamente utilizzata per la VIA e la suddivisione, in quadri (quadro programmatico, quadro progettuale, quadro ambientale, definiti dal D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e s.m.i., contenente le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale). Questi tre quadri sono stati integrati da un "quadro strategico", con lo scopo di ampliare la scala di analisi della portata degli effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale (beni culturali e paesaggio) ad una dimensione "strategica"; includendo dunque i contenuti di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativi alla VAS, tenendo conto degli aspetti relativi alle problematiche di area vasta che non sono trattati nei tre quadri previsti dal D.P.C.M. 27/12/1988 e s.m.i e dei risultati del SAPI.

L'impostazione in quattro quadri permette, infatti, di raccogliere tutte le informazioni indispensabili ad una corretta valutazione ambientale, contenendo aspetti sia di carattere strategico, sia di carattere strettamente progettuale.

Inoltre il SAI ha tenuto conto delle osservazioni formulate dai Soggetti con Competenze Ambientali in merito alle problematiche di natura strategica (aspetti di Piano e alternative), pervenute in fase di SAPI.

Il presente documento prevede la seguente articolazione di contenuti:

Quadro strategico (Q.S): fornisce informazioni sulla coerenza tra le strategie progettuali (obiettivi, motivazioni riferibili ad un livello di disegno pianificatorio)

rispetto allo scenario più generale di programmazione/pianificazione (territoriale/di settore); tutti gli elementi qui considerati non sono stati analizzati nel Quadro Programmatico:

a. una premessa che illustri condizioni per l'applicabilità della Procedura integrata VIA - VAS, la descrizione della procedura integrata, gli esiti della consultazione preliminare integrata e le modalità con le quali se ne è tenuto conto nell'impostazione del SAI;
b. i contenuti e gli obiettivi principali del PRP e l'analisi di coerenza esterna ed interna tra le strategie d'intervento proposte in rapporto con altri piani o programmi e progetti pertinenti;
c. l'identificazione degli obiettivi ambientali del PRP, e la verifica di coerenza esterna ed interna con gli obiettivi ambientali pertinenti assunti a livello regionale, nazionale e internazionale. Tali obiettivi rappresentano la base per il monitoraggio dell'efficacia ambientale del PRP;
d. l'individuazione dell'area d'indagine, tenendo conto delle possibili ripercussioni legate alla realizzazione degli obiettivi di Piano (prendendo in esame un ambito più vasto di quello interessato dagli effetti dovuti alle opere progettuali interessate dalla VIA);
e. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
f. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione;
g. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO presenti, derivanti dall'attuazione del Piano e l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione.

Quadro programmatico (Q.Pr): fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale, tenendo conto, come previsto dall'Art. 10 comma 5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., degli esiti di valutazione del Quadro strategico. Si valuteranno inoltre le relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione paesaggistica, i provvedimenti di dichiarazione culturale e paesaggistica.

Quadro progettuale (Q.Pg): il quadro di riferimento progettuale descrive la soluzione progettuale prescelta, motivandone le ragioni adottate sotto il profilo ambientale ed in base agli esiti degli studi effettuati tenendo conto di quanto indicato nello Studio Ambientale Preliminare Integrato; viene inoltre delineato l'ambito di analisi, inteso come sito e come area vasta. Infine sono indicate misure, provvedimenti ed interventi,

anche non strettamente riferibili al progetto, che il proponente ritiene opportuno adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente e della salvaguardia dei beni culturali, del paesaggio e dei siti UNESCO presenti.

Quadro ambientale (Q.A): Il quadro di riferimento ambientale include:

a. l'individuazione dei sistemi ambientali e gli ambiti paesaggistici interessati, sia direttamente che indirettamente, entro cui è da presumere che possano manifestarsi effetti significativi sulla qualità degli stessi, ponendo in evidenza l'eventuale criticità degli equilibri esistenti;
b. la definizione delle componenti, dei fattori ambientali, gli ambiti paesaggistici e le relazioni tra essi esistenti, che manifestano un carattere di eventuale criticità, al fine di evidenziare gli approfondimenti di indagine necessari al caso specifico;
c. l'individuazione dei beni culturali, dei beni paesaggistici e dei siti Unesco presenti e le soluzioni idonee a garantirne la salvaguardia;
d. la documentazione degli usi plurimi delle risorse, la priorità negli usi delle medesime e gli ulteriori usi potenziali coinvolti dalla realizzazione del progetto;
e. l'individuazione dei livelli di qualità preesistenti all'intervento per ciascuna componente ambientale e paesaggistico/culturale interessata e gli eventuali fenomeni di degrado in atto;
f. la stima qualitativa e quantitativa degli impatti indotti dalle opere progettuali sul sistema ambientale, sul paesaggio, sui beni culturali e siti Unesco, nonché le interazioni degli impatti con le diverse componenti/fattori ambientali, anche in relazione ai rapporti esistenti;
g. la descrizione della prevedibile evoluzione, a seguito dell'intervento, delle componenti e dei fattori ambientali e paesaggistico/culturale, anche in relazione alla presenza di siti Unesco, delle relative interazioni e del sistema ambientale complessivo anche in relazione alla modifica, sia nel breve che nel lungo periodo, dei livelli di qualità preesistenti;
h. la definizione degli strumenti di gestione e di controllo, e delle modalità di intervento da attuare nell'ipotesi di emergenze particolari.

Misure previste in merito al monitoraggio: contestualmente alla stesura del SAI saranno descritte le misure che si intendono predisporre in merito al monitoraggio ai sensi dell'Art. 18 e dell'Art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m., tenendo conto sia dell'aspetto strategico, relativo agli effetti a medio e lungo termine e a scala vasta, sia degli impatti riconducibili alle caratteristiche progettuali, sulla base degli esiti della valutazione del Quadro ambientale.

Sintesi non tecnica: il documento riassume i contenuti del SAI, ed ha finalità divulgative; in esso è utilizzato un linguaggio facilmente comprensibile al pubblico, facilmente riproducibile e agevola la lettura e la comprensione dei contenuti del SAI.

Poiché il fine che ci si propone e la riconfigurazione ed al potenziamento di un porto che di fatto rappresenta un rifugio per la flotta peschereccia, turistica e per imbarcazioni da diporto e rispetto al quale ci si pone obiettivi di riqualificazione degli spazi e delle funzioni allo scopo di offrire migliori possibilità di sviluppo socio - economico dell'hinterland marsalese creando un'infrastruttura capace di interloquire sia con la parte a mare che con la parte a terra, con il presente studio si tratta quindi non solo di individuare gli impatti del progetto e le misure per mitigarli e compensarli, ma analizzare anche la possibilità di rendere l'inserimento dell'opera funzionale con il contesto urbano che lo ospita, con l'obiettivo di perseguire, a seconda delle caratteristiche e delle valenze dell'ambiente, la ricostruzione delle connessioni ecologiche presenti.

Il lavoro sviluppato in questo studio mira ad individuare come primo momento il processo di interrelazione fra il progetto "infrastrutturale" e il territorio, il paesaggio e l'ambiente destinato ad ospitare l'opera, la migliore delle combinazioni fra le opere di mitigazione degli effetti negativi indotti e gli interventi di riqualificazione paesaggistica, al fine di garantire un inserimento congruente del progetto. Per ottenere questi obiettivi si è proceduto ad un inquadramento dell'opera e dei potenziali effetti ambientali, partendo da una prima descrizione dell'ambiente per l'individuazione delle principali problematiche e degli ambiti di maggior rilievo, proseguendo con l'individuazione di tutte quelle specifiche fasi di approfondimento necessarie per la determinazione di effetti diretti e indiretti, e alla relativa valutazione quantitativa e qualitativa, per giungere infine alla descrizione delle azioni necessarie per garantire un'armonizzazione delle opere con l'ambiente circostante.

Bisogna sottolineare che per "ambiente" è qui inteso un insieme di relazioni tra componenti fisiche, biologiche, e socio-culturali, e quindi un insieme composto dal territorio, inteso come insieme delle strutture di organizzazione spaziale delle attività umane, e dal paesaggio, inteso come insieme di segni percepibili in un determinato ambito geografico. Gli interventi di riqualificazione ambientale, infine, sono stati individuati partendo dalla concezione dell'intervento non come un elemento isolato in sé, ma come parte integrante di un assetto preesistente, a partire dalla rete ecologica esistente.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

2.1. PREMESSA

Il progetto, che comprende pienamente le nuove linee programmatiche espresse dall'Amministrazione Comunale e dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, è sviluppato in difformità al vigente PRP.

Poiché ai sensi del comma 8 dell'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4 "*l'approvazione del progetto definitivo equivale all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985, n. 21*", la proposta progettuale, nelle aree esterne a quelle richieste in concessione, ha altresì previsto una più idonea soluzione di protezione del bacino portuale, la riallocazione funzionale di tutte le attività portuali esistenti e l'implementazione di tutte le funzioni previste nel DPRS di Classificazione, previa condivisione delle scelte progettuali con gli operatori portuali delle diverse categorie.

I Piani Regolatori Portuali (P.R.P.) sono una di quelle tipologie di piani/programmi da sottoporre a VAS per cui vi è una stretta convergenza tra l'oggetto della pianificazione/programmazione e l'oggetto della progettazione, che a sua volta rientra nel campo di applicazione della VIA.

Il D.Lgs. n. 152/06 così come modificato dal D.Lgs n. 128/2010, all'Art. 6 comma 3 ter, prevede la possibilità di realizzare una procedura integrata VIA - VAS, nel caso in cui i PRP ovvero le rispettive varianti debbano essere sottoposti a VIA "*nella loro interezza": "tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla VAS per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento*". La procedura di VAS andrà dunque ad integrare la procedura di VIA con attività e contenuti specifici di natura strategica, partecipativa e decisionale, quali la consultazione dei soggetti con competenze ambientali, un'ampia verifica di coerenza con la pianificazione e la programmazione concorrente e sovraordinata, la garanzia dell'informazione del pubblico attraverso precise modalità di comunicazione della decisione. Tale necessità è ravvisata anche dalle Autorità competenti di livello regionale nell'applicazione concreta dei processi di valutazione.

Per cui è stato redatto un documento di coordinamento delle procedure, sulla base di quanto emerso nel corso dei lavori del Tavolo VAS Stato – Regioni – Province Autonome, che ha permesso di esaminare quali siano le modalità che rendono possibile,

per determinate tipologie di P/P, il coordinamento e/o l'integrazione tra le procedure di VIA e di VAS.

Partendo dunque dal caso dei PRP, il documento si propone di individuare e definire una proposta di una possibile applicazione di un'unica procedura che integri le istanze della VIA e della VAS; nei casi in cui l'integrazione non sia possibile, il documento individua gli strumenti più efficaci per avviare il coordinamento tra le due procedure di valutazione ambientale.

Tale proposta intende essere uno strumento di supporto al Comitato tecnico-scientifico del MATTM per garantire la migliore applicazione delle disposizioni di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Nel nostro caso è utile ricordare quanto segue:

- è attualmente in fase di revisione la Legge n. 84 del 28/01/1994 che disciplina contenuti e procedure per l'approvazione dei PRP prevedendo per essi la sola procedura di VIA (Art. 5), essendo la legge anteriore all'entrata in vigore della normativa in materia di VAS;
- nonostante sia ancora in vigore la Legge 84/94, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 152/2006 alcuni PRP sono già stati sottoposti a VAS;
- nelle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali (Art. 5 Legge n. 84/1994)", pubblicate nel giugno 2004 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, viene sottolineato che "*il vero elemento di profonda innovazione è quello di aver trasformato il PRP da mero strumento di programmazione di opere portuali (in un indefinito intervallo temporale) a vero e proprio strumento di pianificazione del territorio portuale, su un orizzonte temporale di circa 10-15 anni. L'elevazione a rango di strumento di pianificazione ha comportato l'allargamento a 360° dei contenuti di piano, che ora coinvolgono una molteplicità di aspetti afferenti ad un ampio spettro di discipline tecniche, economiche, sociali e ambientali [...,] il recepimento all'interno dell'ordinamento giuridico italiano della direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27/06/2001 concernente „la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (da attuarsi entro il 21/07/2004), potrebbe successivamente portare alla trasformazione dell'attuale „valutazione di impatto ambientale in una „valutazione ambientale" (cosiddetta „strategica)*".

Le tipologie di Piani Regolatori Portuali (PRP) ai quali applicare la presente proposta di procedura integrata VIA-VAS, sono quelle nelle quali il PRP presenta una prevalenza

di opere di natura progettuale, ovvero per le quali il carattere progettuale prevale su quello pianificatorio e/o programmatico, e la VAS, dunque, può considerarsi come un'integrazione dei contenuti strategici all'interno della VIA. L'integrazione del processo VIA-VAS che si prospetta, dovrà quindi essere sufficientemente "elastica" da adattarsi a quelle che saranno le future indicazioni procedurali dettate dal nuovo testo di legge, anche tenendo conto dei diversi attori che partecipano al processo di approvazione del PRP (Consiglio superiore dei LL.PP., Comitato Portuale, ecc.).
Nel nostro caso sono state considerate le indicazioni con carattere prescrittivo espresse dalla Commissione VIA/VAS in sede di consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI).

2.2. PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO STRATEGICO DETTATE NEL S.A.P.I.

Il Rapporto Ambientale dovrà contenere quanto richiesto nell'All. VI alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006. In particolare il SAI dovrà contenere:

- *la descrizione della procedura integrata;*
- *gli esiti della consultazione preliminare integrata;*
- *i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;*
- *la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";*
- *gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;*
- *la coerenza degli obiettivi ambientali;*
- *l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;*
- *l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;*
- *la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;*
- *la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.*

2.3. DESCRIZIONE DELLA PROCEDURA INTEGRATA

Si descrive di seguito l'articolazione della procedura integrata VIA - VAS seguita: **Procedura Integrata – Fase Preliminare**: poiché nell'integrazione procedurale deve essere garantita la presenza degli elementi essenziali di ciascuna delle procedure, si

sono svolte tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'Art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.. In tale fase preliminare sono state integrate tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VIA di cui all'Art. 21. L'importanza di questa fase è legata alla necessità di stabilire sin dall'inizio quali siano gli effetti del Piano (in termini di strategie, alternative, etc.) sugli assetti urbanistici e di scala vasta e quali gli effetti ambientali riconducibili alle specifiche opere portuali soggette a VIA, ancorché a livello di progettazione preliminare (quindi suscettibile ancora di cambiamenti, sia in termini di configurazione che di aspetti tecnologico-funzionali).

Questa fase ha previsto quindi:

- **Comunicazione**: la Società "*Marsala Yachting Resort* S.r.l.", in qualità di Soggetto Proponente, ha comunicato con nota del 08/11/2011 di voler dare avvio ad una procedura integrata VIA – VAS relativa al progetto definitivo dell'approdo turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale". A seguito di tale comunicazione, la Direzione Valutazione Ambientale - Divisione II Sezione VAS del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a fronte di verifica fatta con il MiBAC e con la Commissione Tecnica VIA-VAS, ha identificato in via definitiva i Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) da consultare.
- E' stato redatto uno Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI), che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (Art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (Art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.). Nel documento si sono illustrati i possibili impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale legati alla realizzazione delle opere e agli aspetti urbanistici di Piano.
- In data 22 dicembre 2011 è stata presentata l'istanza di VIA che ricomprende anche la VAS da parte della Società "*Marsala Yachting Resort* S.r.l." al MATTM, al MiBAC e alla Regione. Ad essa sono allegate il progetto definitivo e lo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI). Contestualmente copia della documentazione è stata inviata ai soggetti con competenze ambientali individuati. A partire dalla data di presentazione dell'istanza sono decorsi i tempi previsti per la Consultazione Preliminare Integrata.
- Con nota prot. DVA-2012-0001183 del 18/01/2012 il MATTM ha fissato il periodo di consultazione preliminare in 90 giorni, a partire dal 9 gennaio 2012,

al termine del quale, la MYR ha provveduto con nota del 18/04/2012 ad inviare le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

- Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale.

Sulla base di quanto detto il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con parere n. 939 del 25 maggio 2012 ha espresso parere favorevole sul S.A.P.I..

2.4. ESITI DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE

La fase di Consultazione preliminare è finalizzata a definire la portata delle informazioni necessarie alla redazione del successivo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS.

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale, come di seguito indicato:

a) WWF in qualità di Ente Gestore della Riserva "Sciare e zone umide di Mazara e Marsala" nota prot. 11/12 del 09.01.2012.
b) Dipartimento Regionale Protezione Civile - ufficio di Trapani nota prot. 6943 del 02.02.2012.
c) Provincia Regionale di Trapani nota prot. 13244/R.E. del 09.03.2012.

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri sopra indicati, non comprende osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I. e può essere come di seguito sintetizzato:

- Il WWF tiene a precisare che esso gestisce in convenzione per conto della Regione Siciliana, nella provincia di Trapani la "R.N.O. Saline di Trapani e Paceco", ricadente nei medesimi comuni e la "R.N.I Lago Preola e Gorghi Tondi" ricadente nel territorio comunale di Mazara del Vallo.
- Il Dipartimento Regionale Protezione Civile lamenta l'assenza del Piano di Protezione Civile del comune di Marsala, ed incita quest'ultimo a dotarsi almeno della pianificazione di emergenza in materia di rischio maremoto.
- La Provincia Regionale di Trapani non formula anch'essa osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I.

La consultazione preliminare si è conclusa con l'emissione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del parere n. 939 del 25 maggio 2012 con cui ha espresso parere favorevole sul S.A.P.I..

2.5. CONTENUTI E OBIETTIVI PRINCIPALI DEL "MARINA DI MARSALA" FUTURO PRP

Gli scopi principali del nuovo progetto del "Marina di Marsala" futuro PRP tendono alla riconfigurazione ed al potenziamento di un porto che di fatto rappresenta un rifugio per la flotta peschereccia, turistica e per imbarcazioni da diporto e rispetto al quale ci si pone obiettivi di riqualificazione degli spazi e delle funzioni allo scopo di offrire migliori possibilità di sviluppo socio - economico dell'hinterland marsalese creando un'infrastruttura capace di interloquire sia con la parte a mare che con la parte a terra.

In particolare le città di mare necessitano sempre più di riconquistare il dialogo con il proprio porto e ritornare a sfruttare le opportunità che esso può rappresentare, con le diverse valenze che le nuove realtà socio economiche comportano.

Così si assiste oggi alla progressiva riconversione di zone costiere divenute marginali, che vengono ridisegnate e consegnate alla fruizione della città.

Il tema della riqualificazione dei *waterfront* delle città e il loro passaggio da ambiti industriali o post industriali ad ambiti urbani, è ampiamente vissuto e anima molto il panorama progettuale di questi anni. E' ormai diffuso il concetto che il mare, il porto, possono e devono continuare ad essere risorsa per la città e per le comunità, riconsiderandoli secondo aggiornati e moderni punti di vista.

Nello specifico ambito territoriale di Marsala, il tema del recupero dell'area portuale e della sua riqualificazione è stato oggetto, negli ultimi anni, di una crescente attenzione da parte dell'Amministrazione comunale e, più in generale, di tutte le forze politiche e sociali della città.

Nel progetto sono proposti dei nuovi assetti, rispetto all'attuale P.R.P.[1], tutti interni allo specchio acqueo già protetto. Condizione giustificata da molteplici motivi di seguito esplicitate:

- **messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale e miglioramento dell'imboccatura esistente**, al fine di assicurare la tranquillità degli ormeggi,

[1]In data 11/04/2003 l'Assessorato Territorio ed Ambiente ha approvato il Piano Regolatore del Porto di Marsala, già adottato dal Comune di Marsala con delibera del Consiglio Comunale del 28/02/2002 che articola in maniera complessa la disposizioni di ormeggi portuali per una grande varietà di traffico marittimo in commistione quali:

- navi cisterna;
- navi commerciali Ro-Ro;
- navi cargo per merci alla rinfusa;
- pescherecci;
- traghetti;
- aliscafi;
- navi da Crociera;
- naviglio da Diporto.

Inoltre in tale piano la protezione foranea del porto viene sostanzialmente confermata come attualmente visibile e potenziata con la previsione di una diga antemurale di 650m. c.ca posta a S dell'imboccatura con andamento E-W.

anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e di ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le problematiche di collocazione dei sedimenti rimossi;

- **migliore utilizzazione dello specchio acqueo** con la possibilità di una razionalizzazione e aumento di posti barca ed attracchi commerciali, anche a seguito della messa in sicurezza del bacino portuale;
- **maggiore efficienza funzionale dell'impianto portuale**, mediante una più organica zonizzazione del bacino, sulla base delle diverse categorie funzionali ed attività portuali. In tal senso si è inteso garantire una maggiore integrazione dei flussi turistici con la città, ripristinando l'antico rapporto tra la città storica e l'approdo a mare, ridisegnando nuovi spazi e nuovi approdi legati ad una marineria da diporto;
- **razionalizzazione dei flussi viari** interni ed esterni al porto e decongestionamento della viabilità cittadina dal traffico pesante commerciale, che viene reindirizzato direttamente verso le principali direttive provinciali e regionali;
- **introduzione di nuovi fattori di crescita, economica ed occupazionale**, del tessuto produttivo della città. Tale necessità è oggi maggiormente sentita a causa della nota condizione di crisi vissuta da molte aziende presenti nel territorio;
- **possibilità di inserirsi a giusto titolo nel mercato della nautica da diporto**, che sta vivendo una fase di grande e sorprendente sviluppo, se non per qualità e quantità degli approdi, certamente per la crescita della produzione di imbarcazioni (l'Italia è il primo paese al mondo, insieme agli Stati Uniti per fatturato e per numero di unità prodotte). Da questo punto di vista è indubbio che la localizzazione del porto di Marsala, offra molteplici vantaggi territoriali rispetto ad atre realtà dell'Isola. Vanta, infatti, una posizione privilegiata rispetto all'arcipelago delle Egadi e una posizione baricentrica rispetto a punti di notevolissimo interesse turistico nel Mediterraneo, consacrati quali mete internazionali del turismo nautico;
- **progettazione di opere a terra finalizzate alla piena integrazione del porto con la città**, mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale di aree portuali che allo stato attuale si presentano in condizioni di fortissimo degrado ed abbandono e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne.
- **potenziamento del bacino portuale**, in linea con le funzionalità individuate dal

DPRS di classificazione e con le previsioni del PRP vigente, mediante la definizione di aree ed infrastrutture portuali dedicate all'attracco traghetti e minicrociere. Marsala possiede infatti un'ubicazione geografica strategica, per i collegamenti con le isole di Ustica, Pantelleria e Pelagie, nonché con la Tunisia.

Inoltre all'interno del Marina sono state individuate, in modo razionale ma organico e coordinato, tre aree funzionalmente omogenee, che sono state così identificate:

- **Area Servizi Urbani**: aperta alla fruizione degli avventori siano essi diportisti e non, in essa si troveranno attività commerciali, di ristoro e ricreative, una struttura per il wellness (palestre, beauty farm, piscina) in un contesto unico e affascinante;
- **Area Diporto**: destinata ai diportisti, agli armatori ed alle imbarcazioni, in cui verrà fornito ogni servizio utile alla persona ed alla barca;
- **Area Cantieristica e Tecnica**: destinata ai servizi manutentivi per la completa cura dell'imbarcazione ed al rimessaggio.

Il progetto/piano in oggetto costituisce un riferimento per probabili futuri progetti e attività legati al miglioramento dei servizi presenti nel territorio comunale, allo sviluppo delle attività derivanti dal porto peschereccio (attività legate alla pesca e all'indotto), all'incremento delle funzioni correlate al porto turistico e delle strutture di supporto che si prevedono nella zona portuale.

Una volta divenuto piano regolatore portuale, esso influenzerà anche i futuri interventi riguardanti per esempio il potenziamento della rete infrastrutturale stradale e influenzerà notevolmente anche lo sviluppo urbano di Marsala in quanto il porto viene considerato come il maggiore elemento da tenere in considerazione per il futuro sviluppo economico e di assetto territoriale del Comune.

Di seguito si enunciano schematicamente gli obiettivi che s'intendono perseguire e le strategie messe in campo:

Obiettivi - Politiche socio – economiche

O - a) Creazione di un circuito turistico alternativo complementare a quello balneare.

O – b) Incentivazione del rinnovamento economico e sociale.

Strategie ed azioni

S – a) Riorganizzazione dei rapporti con le aree interne e marginali dotate di presenze storiche e di aree d'interesse naturalistico, possibile con il miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della fascia costiera, con l'applicazione delle nuove e più avanzate tecnologie e con la qualità dei vari servizi a supporto dei diportisti. In tal

modo il porto di Marsala, configurandosi come punto di partenza di possibili itinerari di fruizione dell'offerta turistica in tutto il territorio trapanese, può diventare uno dei nodi, tra i porti turistici dislocati lungo tutta la costa siciliana, attorno ai quali creare la rete dei cosiddetti Sistemi Turistici Locali[2]. Infatti nel "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia" viene non a caso riconosciuta al porto di Marsala la possibilità di esercitare una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico e delle circolazioni attorno all'Isola (identificando il porto di Marsala come porto "*hub*" – Solo altri due porti in tutta la Sicilia godono di tale Classificazione).

S – b) Definizione della struttura portuale per la suddivisione logistica delle tre attività principali del porto, turistica, commerciale e peschereccia, al fine di garantire l'efficienza del porto stesso con lo sviluppo delle attività diportistiche e della ricettività anche da un punto di vista commerciale;

S – b) Riqualificazione di tutta l'area portuale a terra mediante un'operazione di ripensamento pianificatorio che porta alla creazione di nuove funzioni: da una parte quelle prettamente dedicate al diportista, dall'altra quelle destinate alla cantieristica per il rimessaggio delle imbarcazioni.

Obiettivi - Sistema urbanistico

O - f) Riorganizzazione qualitativa dell'interfaccia porto – città.

Strategie ed azioni

S – f) La creazione di un forte polo turistico, con il riordino e la riqualificazione di funzione e spazi, concorreranno al riassetto dei collegamenti città – porto e alla cucitura tra l'area portuale, allo stato attuale inserita in un tessuto urbano disgregato nel quale è evidente l'assenza di una qualsiasi pianificazione, ed il centro abitato di Marsala.

Obiettivi - Sistema infrastrutturale

O - g) Riorganizzazione e potenziamento del sistema della mobilità e della sosta.

Strategie ed azioni

S - g) La creazione, di un ampio parcheggio auto dimensionato in base al numero dei posti barca che garantisca la sosta regolare degli autoveicoli ed eviti il formarsi di punti di congestione nelle strade prossime alle vie di accesso all'area portuale.

Pertanto il primo obiettivo che si è cercato di perseguire è stato quello di prevedere la costruzione di alcune opere marittime per la protezione e il miglioramento funzionale

[2]Legge Regionale Sicilia del 15 Settembre 2005 "Norme per lo sviluppo turistico della Sicilia enorme finanziarie urgenti".

dello specchio acqueo.

2.6. ANALISI DI COERENZA INTERNA

L'analisi di coerenza interna è stata condotta al fine di verificare l'esistenza di possibili contraddizioni all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni previste dal Piano (cfr. paragrafo precedente); in particolare consente di eseguire la verifica della corrispondenza tra gli obiettivi di Piano e le azioni previste.

Lo studio della coerenza è stato eseguito mettendo in relazione sia gli obiettivi fra di loro sia gli obiettivi e le azioni. Il giudizio è stato espresso su una scala a quattro categorie:

- coerente: relazione priva di contraddizioni fra gli elementi considerati;
- parzialmente coerente: relazione in cui si possono evidenziare parziali contraddizioni fra gli elementi considerati;
- non coerente: relazione in cui si possono evidenziare contraddizioni fra gli elementi considerati;
- non giudicabile: non si evidenziano relazioni dirette fra gli elementi considerati.

Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza. Precisamente gli obiettivi dei singoli settori territoriali risultano coerenti tra di loro o al limite non presentano una relazione diretta.

In generale, infatti, gli obiettivi del Piano per ciascun settore territoriale, risultano indipendenti gli uni dagli altri.

2.7. ANALISI DI COERENZA ESTERNA TRA LE STRATEGIE DI INTERVENTO IN RAPPORTO CON ALTRI PIANI O PROGRAMMI

2.7.1. PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato con D.P.R. 14/03/2001, indica le priorità di carattere nazionale e le linee guida per la programmazione regionale.

Il piano è uno strumento di programmazione nazionale che definisce gli obiettivi, delinea le strategie ed individua gli ambiti di intervento per tutto ciò che riguarda il panorama dei trasporti in ogni sua modalità.

Gli interventi del nuovo PGTL che riguardano il Mezzogiorno sono strumenti atti a favorire lo sviluppo economico con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo endogeno e di favorire l'insediamento di nuove attività da altre regioni del Paese e dall'estero.

Particolare attenzione viene rivolta alla posizione di alcune delle regioni del Mezzogiorno - tra cui è fatto esplicito riferimento alla Sicilia - che da aree periferiche rispetto all'Europa devono diventare aree centrali rispetto al Mediterraneo.

L'attenzione del PGTL verso specifici ambiti territoriali si combina con la constatazione delle criticità di queste zone per quanto riguarda il quadro dei trasporti.

Dalla considerazione di queste grandi linee del PGTL emerge una serie di elementi di validazione dell'iniziativa oggetto dello studio perché il territorio siciliano viene indicato come destinatario di interventi incisivi che permettano di avere riscontro nel decollo economico dell'area.

Passando alla considerazione di elementi più specifici, il PGTL ribadisce l'eccezionalità del Mezzogiorno e della Sicilia in particolare in quanto a mancanza di una sufficiente dotazione infrastrutturale portuale per cui non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.2. PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA

Nel Piano della Logistica si individuano le azioni che puntano ad attivare una crescita economica aggiuntiva del nostro PIL che nel decennio arriverà almeno allo 0,5% all'anno. In merito ai Porti si può leggere:

I porti insieme ai valichi sono una grande risorse per il nostro Paese.

Essi assolvono, con strutture specializzate, anche contemporaneamente più di una tra le diverse funzioni di seguito elencate:

- *redistribuzione di flussi di merci per le grandi aree di consumo e produttive;*
- *logistica dei prodotti energetici;*
- *collegamenti con le aree insulari e alternativi alla modalità terrestre;*
- *approvvigionamento di grandi impianti industriali "costieri";*
- *turistica (crocieristica).*

La vocazione marittima è parte della storia e della cultura del Paese, e si pone oggi come volano di sicura crescita economica, in grado, al contempo, di evidenziare il ruolo geopolitico di leadership nel bacino mediterraneo e di rispondere al crescente peso della domanda di green economy.

Le azioni che si promuoveranno sulla base delle linee politiche qui enunciate, tengono conto dell'importanza strategica complessiva del settore marittimo per il Paese, non solo per la configurazione geografica dello stesso, ma anche perché esso è parte integrante del sistema logistico nazionale ed europeo. Una nuova sfida si pone per il

nostro Paese, che è quella di adeguare il proprio sistema logistico partendo dalle infrastrutture stradali e ferroviarie, più in particolare dalla portualità affinché possa rappresentare uno sbocco alternativo ai porti del Nord Europa per i traffici generati dalle economie della Mitteleuropa.

I quattro pilastri dello sviluppo futuro sono: alternativa ai porti del Nord Europa, aumento della quota di scambi intercontinentali, sviluppo dei traffici Inframed, crescita dei collegamenti marittimi domestici alternativi al tutto-strada, che impongono pertanto di focalizzare l'attenzione su quattro tipologie di azioni. Ferma rimane la necessità di mantenere al massimo livello di efficienza (o di recuperare per lo meno margini di efficienza erosi dal sostanziale azzeramento delle risorse per la manutenzione) le infrastrutture portuali con funzioni più tradizionali a servizio degli impianti produttivi, che costituiscono la premessa per le attività industriali, e di quelle funzionali all'attività crocieristica. Le predette quattro aree di attuazione sono:

1. porti di destinazione finale, nella logica multi porto, del Nord Tirreno e dell'Alto Adriatico, che sono quelli posizionati meglio per intercettare le correnti di traffico instradabili dal Mediterraneo verso il Centro Europa;

2. gli scali marittimi, anche coincidenti con quelli a servizio di grandi arre di consumo, cui fanno capo linee internazionali;

3. gli scali con rilevanti quote di traffico di transhipment;

4. il reticolo di nodi portuali capolinea di collegamenti inframediterranei e nazionali.

Il rilancio del sistema portuale del Mezzogiorno e delle isole ed il miglioramento delle sue connessioni retro portuali saranno un pezzo importante del grande Piano per il Sud, già approvato in Consiglio dei Ministri.

Dalla considerazione di queste grandi linee emerge una serie di elementi di validazione dell'iniziativa oggetto dello studio perché il territorio siciliano viene indicato come destinatario di interventi incisivi che permettano di avere riscontro nel decollo economico dell'area.

2.7.3. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ

L'obiettivo principale del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità è ottimizzare la rete di infrastrutture già esistenti attraverso un'opportuna opera di risanamento ed eseguendo limitati ma strategici interventi.

Il Piano Regionale dei Trasporti è lo strumento attraverso il quale la Regione persegue:

- la razionalizzazione del sistema di infrastrutture aeroportuali;
- il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia della rete di collegamenti via

mare e dell'efficienza delle infrastrutture portuali, sia per gli aspetti turistici che commerciali;

- il potenziamento della rete ferroviaria e l'integrazione con gli altri sistemi modali;
- la riqualificazione delle reti infrastrutturali e completamento della rete autostradale e della viabilità extraurbana.

Il Piano definisce dei programmi di sviluppo dei servizi nazionali di trasporto terrestre, marittimo ed aereo nell'intento di fare assumere alla Sicilia, in virtù della sua collocazione geografica, una posizione di rilievo e di conferire competitività all'economia siciliana. La posizione geo-politica dell'isola, infatti, permette di prefigurare uno sviluppo in termini di piattaforma logistica completa in modo da ottimizzare i flussi interni e i flussi di scambio delle merci con i paesi del Mediterraneo.

In particolare, il trasporto marittimo assume un ruolo primario nel piano dei trasporti poiché consente un decongestionamento delle strade, una riduzione dell'inquinamento e una riduzione dei costi di trasporto merci.

Il P.R.T.M. si pone l'obiettivo di riorganizzare la portualità della Sicilia riqualificandone la funzionalità e la capacità, in accordo con le scelte comunitarie e nazionali. La situazione portuale in Sicilia, infatti, mostra carenze e disfunzioni sia di carattere infrastrutturale, quali inadeguatezza dei moli foranei, delle banchine, delle attrezzature ed il facile interrimento dei fondali, sia organizzativo derivanti da una politica di finanziamento non sostenuta da un'adeguata programmazione.

Il piano è stato sviluppato con un Piano Direttore e Piani Attuativi, tra cui quello del Trasporto Marittimo, adottato dall'Assessore ai Trasporti con *Decreto n. 163/Gab del 17-11-2004.*

Per la Sicilia Occidentale è stato individuato il Sistema Portuale del Canale di Sicilia e del Mediterraneo Occidentale: Trapani - Porto Empedocle - Pozzallo. Il sistema è a servizio prevalente dei collegamenti internazionali con Africa e Spagna e specializzato per i collegamenti con le Egadi, le Pelagie e Pantelleria.

Un'ulteriore opportunità di sviluppo è costituita dall'ipotesi di specializzazione a servizio delle autostrade del mare dell'Europa sud-occidentale e sud-orientale, che qui si incontrano, e del *transhipment* sul Canale di Sicilia. Tale previsione potrà assumere configurazioni e portate diverse a seconda dell'esito della vicenda di collegamento stabile dello Stretto di Messina, mettendo in gioco eventualmente anche il porto di Pozzallo.

I porti appartenenti ai sistemi individuati saranno caratterizzati ciascuno da un alto

grado di specializzazione rispetto ai due parametri principali della tipologia di traffico e delle rotte, al fine di raggiungere una complementarietà di sistema finalizzata a migliorare e potenziare l'offerta. In questo modo, ogni sistema portuale sarà più competitivo rispetto ai traffici nazionali ed internazionali.

Per i porti di interesse regionale il Piano rimanda anche al "*Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia*", a quella data approvato con decreto 16 novembre 2001 dall'Assessore per il turismo le comunicazioni e i trasporti, ed oggi aggiornato come riportato nella sezione apposita.

Inoltre per Marsala è previsto espressamente lo scalo inserito nella linea SO (Sud Occidentale) del Servizio Stagionale Metromarittimo. La linea SO interessa le province di Agrigento e Trapani. La costa servita dalla linea va da Porto Empedocle a Castellamare del Golfo, con fermate nei porti di: (Eraclea Minoa) - Sciacca - Porto Palo di Menfi (AG) - Mazara del Vallo - Marsala - Birgi Aeroporto - Trapani - S. Vito lo Capo. Da quanto detto non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.4. PIANO REGIONALE DI COORDINAMENTO PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA AMBIENTE

Il Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente costituisce uno strumento organico di programmazione, coordinamento e controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente nel territorio della regione.

Il Piano riporta una valutazione preliminare della qualità dell'aria nell'ambito regionale, unitamente ad una prima identificazione e classificazione delle zone del territorio regionale che presentano una qualche criticità definita sulla base dei tre seguenti elementi territoriali:

- superamenti dei valori limite di uno o più inquinanti registrati a partire dai rilevamenti di un insieme significativo di stazioni di misura fisse e mobili afferenti alle reti di monitoraggio della qualità dell'aria presenti nel territorio regionale (gestita da soggetti pubblici e privati);
- presenza di agglomerati urbani (ovvero di zone del territorio con più di 250.000 abitanti) e/o di aree densamente popolate;
- caratteristiche dell'uso del suolo (desunte dal CORINE Land cover).

Gli obiettivi del Piano possono essere così sintetizzati:

- pervenire ad una classificazione del territorio regionale in funzione delle

caratteristiche territoriali, della distribuzione ed entità delle sorgenti di emissione e dei dati acquisiti dalle reti di monitoraggio presenti nel territorio regionale;

- conseguire il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalle normative italiane ed europee entro i termini temporali previsti;
- perseguire un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali;
- mantenere nel tempo una buona qualità dell'aria concorrere al raggiungimento degli impegni di riduzione delle emissioni sottoscritti dall'Italia in accordi internazionali, con particolare riferimento all'attuazione del protocollo di Kyoto;
- riorganizzare la rete di monitoraggio della qualità dell'aria ed implementare un sistema informativo territoriale per una più ragionale gestione dei dati;
- favorire la partecipazione e il coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico.

Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.5. PIANO REGIONALE DI SVILUPPO ECONOMICO

Il Piano Regionale di Sviluppo Economico (P.R.S.) non pone particolari vincoli al processo di pianificazione provinciale. Le strategie, i progetti, le azioni prefigurate assumono un carattere generale che lasciano la più ampia libertà di azione ai processi attuativi.

Il P.R.S. costituisce un primo riferimento per il Piano Provinciale, dal momento che fornisce le linee concrete di intervento per lo sviluppo dei settori produttivi ed economici e sociali.

Di un certo interesse é la scelta di organizzare un sistema autonomo di piccoli e medi centri della Sicilia Interna e Meridionale. Non distribuendo l'area sui due Sistemi Urbani più forti si viene a determinare un'occasione per interrompere una storica condizione di dipendenza e si pongono le basi per poter configurare, nel lungo periodo, importanti sviluppi soprattutto nel settore dei servizi a scala territoriale, dei trasporti e delle comunicazioni.

Il P.R.S. individua 4 diverse strategie di intervento: economica, territoriale, ambientale e sociale.

La strategia economica prevede come direttrici di intervento il potenziamento di alcune attività esistenti e l'inserimento di attività nuove.

Nell'ambito delle attività esistenti assume particolare rilevanza l'attenzione rivolta alla diversificazione dell'offerta turistica. La risorsa turismo viene ricondotta, difatti, ad un'attenta e programmata frammentazione dell'offerta nello spazio e nel tempo ed inoltre viene sottolineata l'opportunità di impedire un ulteriore potenziamento del cosiddetto "turismo dei villaggi".

Il tema è quindi strettamente connesso alla valorizzazione delle aree di pregio ambientale non ancora adeguatamente coinvolte nei circuiti turistici ed alle infrastrutture di collegamento tra le aree intensive e le aree destinate al recupero.

La strategia territoriale del P.R.S. è particolarmente rilevante non solo per la diretta connessione con il Piano Territoriale Provinciale, ma anche per il carattere originale di alcune scelte proposte a livello regionale. Il P.R.S., infatti, riconosce come priorità la riqualificazione delle aree metropolitane, la qualificazione delle aree interne ed il potenziamento dei trasporti e delle comunicazioni. A livello di strategie operative il Piano abbandona la tradizionale definizione di area metropolitana, identificandola invece con il concetto di "sistema urbano", inteso come "insieme di città il cui ambito spaziale copre l'intera superficie dell'isola".

Il P.R.S. suddivide la Sicilia in quattro sistemi urbani, considerati dal Piano come gli ambiti di riferimento principali per le politiche territoriali.

La strategia ambientale riconosce tre diversi ambiti di intervento: il territorio agrosilvo pastorale, il territorio urbanizzato e l'ambiente costiero. Il territorio urbanizzato ha risentito sia delle alterazioni ambientali prodotte dalle grandi infrastrutture, sia di alterazioni dovute all'espansione urbana ed ai piccoli interventi diffusi.

Nel primo caso si fa riferimento ad alcuni insediamenti industriali ed alle grandi localizzazioni turistiche che hanno spesso occupato grandi estensioni territoriali, compromettendo aree che non solo sono caratterizzate da elevata sensibilità ambientale, ma che costituiscono una delle principali ricchezze del territorio. Nel secondo caso rientrano i problemi connessi al degrado dei centri storici, alla congestione delle periferie, alla carenza dei servizi e di aree verdi nelle aree metropolitane ed al tema dell'abusivismo nei centri minori.

L'ambiente costiero è compromesso da fenomeni erosivi derivanti principalmente dai fenomeni di antropizzazione dei litorali. In base agli indirizzi regionali sono auspicate strategie di pianificazione a livello provinciale capaci di individuare le macrozone vocazionali, che attirino interventi coordinati, dall'ampliamento di aree protette alla razionalizzazione del sistema turistico-ricettivo, a tutti gli interventi che si configurano come strumenti concreti ed operativi di tutela e valorizzazione dell'ambiente costiero.

I cosiddetti "Progetti di Attuazione" (P.di A.) sono i principali strumenti operativi del P.R.S.. Essi consentono di identificare le priorità di intervento individuate a livello regionale e forniscono alcuni indirizzi di intervento che possono essere sviluppati con la pianificazione a livello provinciale.

Il "Progetto di Attuazione Trasporti e Comunicazioni" definisce obiettivi generali di potenziamento e razionalizzazione del sistema infrastrutturale, riconoscendo nei quattro sistemi urbani i contesti di riferimento per l'organizzazione delle infrastrutture di trasporto: migliorare l'accessibilità ai sistemi, migliorare i collegamenti tra sistemi, incrementare l'accessibilità infrasistemica. Le grandi carenze nel sistema dei trasporti dell'isola rendono necessario, a livello provinciale, politiche chiare ed efficaci nell'organizzazione del sistema dei trasporti, dalla viabilità primaria a quella locale, al sistema dei trasporti ferroviario e marittimo.

Dal momento che i problemi connessi al settore ambientale sono sostanzialmente riconducibili alla dicotomia tra la ricchezza di risorse e lo spreco ed il degrado che le coinvolge, il "Progetto di Attuazione Ambiente" è finalizzato a fornire concrete linee di intervento relative alla difesa del suolo e del territorio, alla conservazione della natura, alla gestione delle risorse sociali e dei rifiuti.

Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.6. PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO IN SICILIA

Il porto di Marina di Marsala viene classificato di II categoria, II classe ovvero, come porto di rilevanza economica nazionale. Il porto viene quindi compreso tra le infrastrutture nazionali che intendono dare riscontro permanente alla domanda, non sottraendosi però a prestare adeguati servizi ad altri utenti con esigenze diverse o anche soltanto di scalo, al fine di raggiungere un particolare luogo dell'entroterra dotato di attrattiva. La suddetta classificazione è stata introdotta dalla Legge Nazionale del 28 gennaio 1994, n.84 ("Riordino della legislazione in materia portuale") ed è importante perché individua, più compiutamente rispetto alle normative precedenti, le funzioni cui i porti stessi e le aree portuali in genere possono essere destinati e indica, per la prima volta tra queste, anche la destinazione turistica e da diporto. Successivamente, con il D.P.R. del 2 dicembre 1997, viene introdotta la distinzione tra "porto turistico", "approdo turistico[3]" e "punto di ormeggio[4]" che non tenendo conto delle dimensioni dei

[3] ovvero "complessi (porti turistici) o porzioni di complessi (approdi turistici) di strutture amovibili ed inamovibili

natanti che possono accedere ad ogni tipo di struttura ed in mancanza di una normativa specifica, considera il porto turistico una struttura atta ad accogliere la nautica maggiore, mentre l'approdo la nautica minore. In Sicilia, il turismo nautico riveste rilevanza strategica in quanto diviene valore aggiunto all'offerta turistica. Ma alla luce di questo e del fatto che quello del diportismo nautico è un settore in costante crescita, la realtà siciliana si presenta ancora nettamente inadeguata alle effettive esigenze del turismo nautico: rapportando la rilevante estensione delle coste dell'isola con le strutture per la nautica da diporto, l'isola figura negli ultimi posti tra le regioni italiane.
A fronte di questa situazione, la Regione Sicilia, oltre ad aver avviato da tempo l'ampliamento di molti porticcioli, riservati tanto alle barche da pesca locali, quanto all'ancoraggio dei diportisti, senza radicali stravolgimenti degli equilibri costieri e anche con il sostegno delle amministrazioni locali, ha dato vita a numerose iniziative:

- con delibera CIPE del 9 luglio 1998 è stata approvata l'Idea Progetto per il "Potenziamento delle infrastrutture territoriali per un razionale ed omogeneo sviluppo dei porti turistici da diporto della Regione Siciliana", mirata alla realizzazione di porti turistici da attuare prevalentemente attraverso il potenziamento di strutture portuali esistenti sotto il profilo quantitativo tramite l'incremento dei posti barca tutt'ora insufficienti, senza però perdere di vista, l'aspetto qualitativo;
- sono stati individuati gli interventi per il completamento e la qualificazione di infrastrutture della portualità delle isole minori e dei porti turistici da ammettere a finanziamento con le risorse del P.O.R. (Programma Operativo Regionale) Sicilia 2000/2006;
- con Decreto Assessoriale (del 16 novembre 2001, n. 37, successivamente modificato dal D.A. del 17 giugno 2002 e dal D.A. 21 giugno 2004) è stato approvato il "Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia".

Quest'ultimo in particolare, ha la finalità di individuare gli spazi acquei con destinazione turistico - diportistica esistenti nell'isola promuovendone il potenziamento e prevedendo la realizzazione, entro il 2008, di una rete in cui i porti turistici dislocati, lungo tutta la costa siciliana, sono indicati come nodi attorno ai quali costruire i sistemi turistici locali "basandosi sul concetto secondo il quale "*il porto turistico non è il punto di arrivo del diportista nautico, né il parcheggio della sua imbarcazione, ma una ulteriore porta di accesso al sistema turistico siciliano, punto di partenza di possibili*

destinati in maniera esclusiva o precipua alla nautica da diporto".

[4] ovvero "strutture caratterizzate dalla totale inamovibilità delle opere".

itinerari di fruizione dell'offerta turistica immediatamente retrostante la costa".

Alla conclusione delle azioni programmatiche di questo piano, che sono ancora in fase di esecuzione, si necessita il transito a una nuova fase che tenda a "*sollecitare lo sviluppo di un'imprenditoria locale nella portualità turistica coinvolgendo, sia nell'azione economica degli investimenti che nell'azione della responsabilità gestionale, tanto le Istituzioni pubbliche quanto gli operatori privati*".

Tale obiettivo, associato alle analisi effettuate sul mercato e al crescente sviluppo del diportismo nautico quale parte della politica turistica regionale, hanno portato all'aggiornamento del piano del 2001 con la definizione del "*Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia*", approvato con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 26 maggio 2006, n.69.

Il Piano fornisce un quadro generale contenente una serie di indicatori e di parametri che danno informazioni precise ed oggettive affinché un porto turistico preveda tutte le componenti che "*deve offrire per ottenere quei particolari requisiti che possano consentire di raggiungere il fine ultimo di collocare lo stesso porto nelle condizioni di drenare flussi di natanti di origine extraregionale*".

Per gli approdi classificati, sono stati quindi individuati e tabellati degli indicatori denotativi portuali (profondità dei fondali, numero di posti barca, lunghezza massima del natante, rapporto posti auto/posti barca, numero di officine) e dei parametri connotativi turistico/ ricettivi (strutture ricettive, parchi e riserve, siti archeologici, monumenti, infrastrutture di trasporto...), ai quali riferirsi.

In particolare detto Piano fa ricadere Marsala nell'ambito dei così detti porti extraregionali, ovvero dotati di parametri la cui valenza li colloca tra quelli a maggiore significatività turistica, sono stati individuati tre porti "*hub* ai quali si riconosce una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico".

Marsala, sia nel piano del 2001, che in questo del 2006 è stato sempre riconosciuto come uno dei tre porti *hub* per lo sviluppo della portualità turistica regionale, grazie alle qualità e caratteristiche intrinseche della posizione e del territorio.

La vocazione di "extraregionalità" viene confermata dalla realizzazione di una struttura portuale di qualità che contempli:

- qualità del rapporto con l'ecosistema esistente, ancorché antropizzato;
- qualità della progettazione dell'intervento;
- qualità gestionale e dell'offerta dei servizi.

I primi due livelli di qualità sono appannaggio di una progettazione che soddisfi i requisiti di funzionalità, di qualità e di sostenibilità ambientale (cfr. pubblicazioni del

PIANC, *Recreational Navigation Commission*).

Il porto *hub* deve garantire la presenza del 40% dei posti per il transito, nonché il 20% dei posti per i charter.

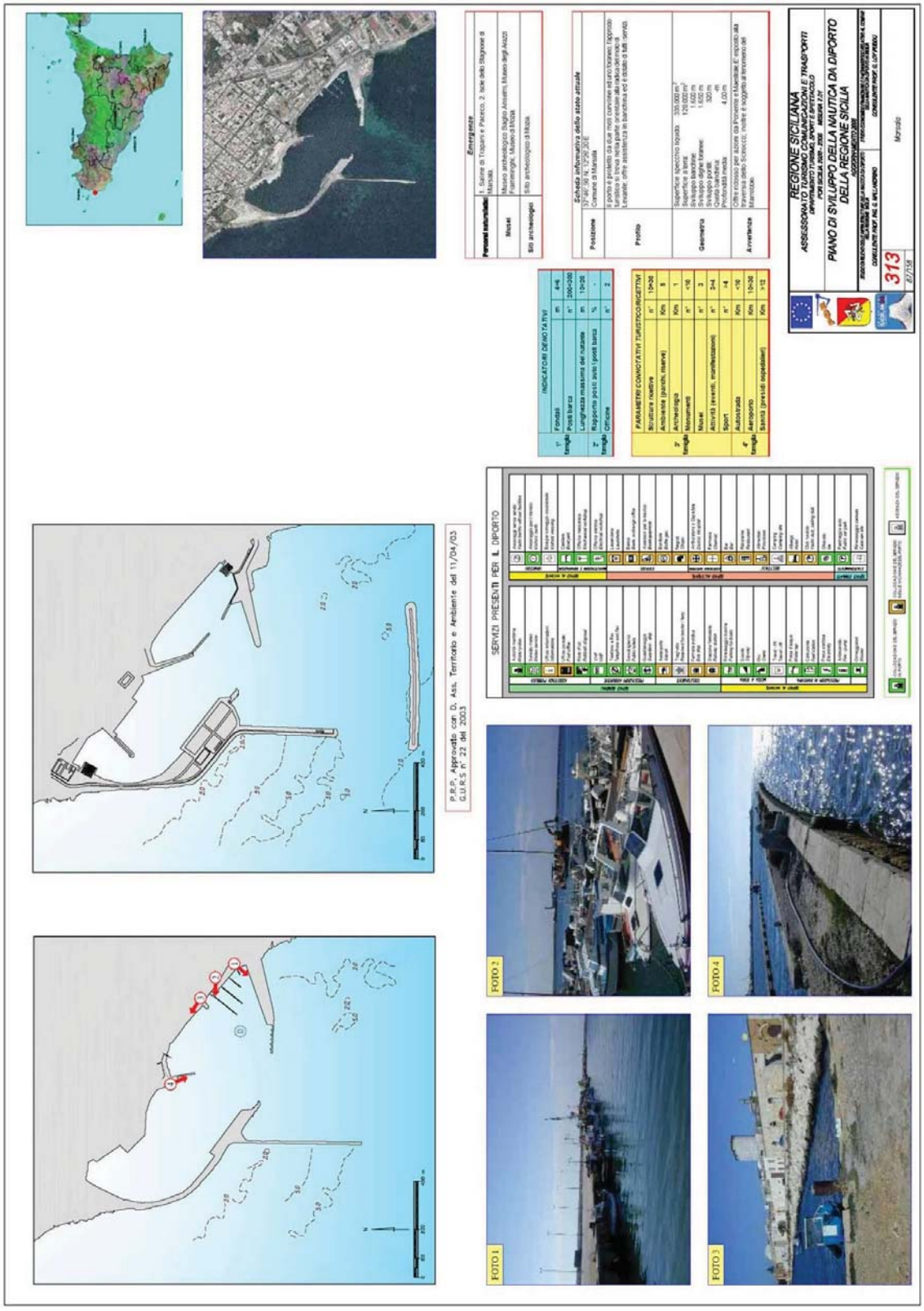


Figura 1 – Tavola del Piano Strategico relativa al Porto di Marsala

Il porto turistico a finalità extraregionale dovrà, inoltre, essere dotato di stazioni meteo, sistemi di telepass per l'accesso ai parcheggi, centri commerciali, *club house*, servizi al personale, di business in generale e abbattimento di ogni barriera architettonica, anche con riguardo agli stessi naviganti diversamente abili, nonché di reception capace di offrire agli ospiti un servizio di accoglienza oltre che in lingua italiana e inglese, in altra lingua.

Il Piano affronta anche "*la politica di tutela e recupero del paesaggio nella consapevolezza culturale che l'ambiente è la risorsa principale di cui si dispone per attivare lo sviluppo turistico*" e in accordo con questa propone tutta una serie di indicazioni di massima, per l'incremento del comparto della nautica da diporto, da ritenere imprescindibili con il rispetto ed il miglioramento dell'ambiente.

Come già accennato in precedenza, anche il progetto in questione persegue gli obiettivi di salvaguardia e di godimento del patrimonio paesaggistico - ambientale sia dal punto di vista strettamente progettuale con la realizzazione di muri paraonde con basse quote per consentire la vista sul mare e, nello stesso tempo, in grado di difendere dal vento e dallo straripamento delle onde, sia con l'utilizzo per le mantellate esterne delle dighe, per gli arredi e per i rivestimenti, di materiali naturali tradizionali come pietra reperibile localmente e legno, limitando i materiali artificiali, ovviamente ad esclusione del calcestruzzo armato e dell'acciaio rivestito o verniciato.

Si vuole offrire in tal modo, al diportista che giunge a Marsala, l'immagine di sicilianità attraverso l'uso di materiali tipici di questa terra.

L'uso di questi materiali, inoltre, risulta pregevole non solo perché minimizza l'impatto visivo, ma anche perché mette al riparo dal potenziale pericolo di danni ambientali derivanti dall'utilizzo di prodotti recenti non messi alla prova nella durata del tempo e dei quali non sempre sono effettivamente conosciuti gli effetti di dissolvimento nelle acque marine.

Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.7. PIANO TERRITORIALE DELLA PROVINCIA DI TRAPANI

Le leggi regionali n. 9*/86 e n. 48/91* obbligano le province regionali alla redazione di un piano relativo alle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie ed alla localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale.

Secondo l'art. 5 della l.r. n. *48/91* il piano doveva essere adottato entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge, cioè entro il 17/12/92.

Per la Provincia Regionale di Trapani lo strumento risulta ad oggi in corso di redazione.

Il progetto di massima è stato approvato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n°386 del 20/10/2003. Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.8. PIANO D'AMBITO DELL'ATO RIFIUTI

In data 31.12.2002 è stata costituita una Società per azioni a partecipazione pubblica locale, con capitale interamente pubblico, denominata "ATO TP 1 S.p.A.", per la gestione integrata dei rifiuti solidi urbani di competenza dei Comuni e della Provincia Regionale di Trapani nell'ambito territoriale provinciale denominato "ATO TP 1", individuato nel Decreto del Commissario Delegato per l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella Regione Sicilia n°1069 del 28.11.2002 costituito dai seguenti Comuni:

ALCAMO, BUSETO PALIZZOLO, CALATAFIMI SEGESTA, CASTELLAMMARE DEL GOLFO, CUSTONACI, ERICE, FAVIGNANA, MARSALA, PACECO, PANTELLERIA, SAN VITO LO CAPO, TRAPANI, VALDERICE.

La Società ha per scopo la gestione unitaria ed integrata dei rifiuti solidi urbani secondo criteri di efficienza, efficacia ed economicità nell'ambito territoriale provinciale TP 1 sopra citato, in attuazione delle direttive dell'Unione Europea ed delle vigenti disposizioni normative nazionali e/o regionali in materia di rifiuti;

L'"ATO TP 1 S.p.A." ha per oggetto la gestione di pubblici servizi in materia di rifiuti di competenza dei Comuni e della Provincia, sulla base di un Piano d'impresa e regolati con apposito Contratto di servizio, come di seguito specificati:

a) raccolta differenziata;

b) esercizio di servizi di raccolta, trasporto, recupero, riciclaggio e smaltimento di rifiuti solidi urbani pericolosi e non pericolosi, di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, spazzamento delle vie, delle aree e degli edifici pubblici, scerbamento e sterramento di strade ed aree comunali e provinciali aperte al pubblico, pulizia delle caditoie stradali, dentro e fuori i centri urbani, dei rifiuti abbandonati lungo i litorali marini e nelle aree naturali protette comprese nel sotto-ambito;

c) progettazione, costruzione e gestione di impianti per il trattamento, la valorizzazione e la collocazione temporanea e definitiva di rifiuti;

d) progettazione, realizzazione e gestione di ogni altro impianto per il trattamento dei rifiuti;

e) bonifica di siti contaminati da attività di smaltimento dei rifiuti, risanamento ambientale di territorio danneggiato dalla presenza di discariche abusive (art. 160,comma 3, L.R. n°25/93);

Per ciò che concerne la gestione dei rifiuti nell'ambito portuale dovranno essere rispettate le indicazioni contenute nel D.lgs n. 182 del 24/06/03, attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle imbarcazioni ed i residui del carico. Tale decreto ha come obiettivo quello di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle imbarcazioni, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui.

In particolare si dovrà garantire il perseguimento dei seguenti obiettivi:

a) fornitura di un servizio di ritiro rifiuti provenienti dalle imbarcazioni, che preveda un ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali e pericolosi: ritiro, sterilizzazione ove prevista, trasporto, recupero o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso allo scarico in mare;

b) organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, ad un unico soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali;

c) attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti, in accordo con obiettivi a carattere nazionale e regionale;

d) approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio.

Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.9. PIANO TERRITORIALE PAESISTICO

L'Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione, ha già emanato le "Linee Guida per la Redazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale" e tale atto, propedeutico al Piano Paesistico Regionale, è stato approvato dal Comitato Tecnico Scientifico ex art. 24 del *R.D. 1357/40* nella seduta del 30/04/1996.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale, obbligo legato alla *L.N. 431/85*, dotato di elaborazioni grafiche a scala 1/25.000 e maggiori, e, primo in Italia, con l'ortofotocarta digitale disponibile per gli addetti ai lavori, sarebbe dovuto essere pronto di li a poco.

In effetti, ciò non è mai accaduto. Lo sviluppo dei Piani Territoriali Paesistici è ancora oggi fermo a pochi piani approvati, ed il territorio in questione ne è tutt'ora sprovvisto.

Le Linee Guida al PTPR hanno voluto "*delineare un'azione di sviluppo orientata alla tutela e alla valorizzazione dei beni culturali e ambientali, definendo traguardi di coerenza e compatibilità delle politiche regionali di sviluppo, evitando ricadute in*

termini di spreco delle risorse, degrado dell'ambiente, depauperamento del paesaggio regionale".

Il sito in esame rientra all'interno dell'ambito n. 2, nelle cui note descrittive si legge:

"*Il territorio costiero che dalle pendici occidentali di Monte S. Giuliano si estende fino a comprendere i litorali della Sicilia sud-occidentale, è costituito da una bassa piattaforma calcareo-arenacea con debole inclinazione verso la costa bordata dalle caratteristiche saline, da spiagge strette limitate da terrazzi e, sulla costa meridionale, da ampi sistemi dunali. […] Le parti terminali di diversi corsi d'acqua di portata incostante o nulla durante le stagioni asciutte, anche se fortemente alterate da interventi sulle sponde e sulle foci, segnano il paesaggio. […] Le terre rosse ed i terreni più fertili ed intensamente coltivati cedono il posto, nel territorio di Marsala, alle "sciare", costituite da un caratteristico crostone calcarenitico, un tempo interamente coperto da una macchia bassa a palma nana ed oggi progressivamente aggredito da cave a fossa e dalle colture insediate sui substrati più fertili affioranti dopo le successive frantumazioni dello strato roccioso superficiale. […] Gli intensi processi di urbanizzazione estesi a tutta la fascia costiera hanno comportato profonde trasformazioni della struttura insediativa anche se condizionati da una situazione generale di marginalità e di arretratezza. Tutto il sistema urbano tende ad integrarsi e relazionarsi costituendo un'area urbana costiera i cui nodi sono le città di Trapani, Marsala, Mazara che si differenziano per le loro funzioni urbane dai grossi borghi rurali e dell'entroterra*".

Risulta comunque avviato l'iter per la formazione del Piano d'Ambito n. 2 "*Area della pianura costiera occidentale*", da parte della Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Trapani.

Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza.

2.7.10. PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il comune di Marsala, secondo il P.A.I., ricade nell'area territoriale compresa tra il Bacino Idrografico del Fiume Birgi ed il Bacino Idrografico del Fiume Màzaro che si localizza nella estrema porzione occidentale della Sicilia ed occupa una superficie complessiva di circa 241 km^2.

Il territorio interessato dall'area in esame è piuttosto vasto e caratterizzato, tuttavia, da lineamenti morfologici pressoché costanti e regolari, tipici delle ampie pianure costiere modellate e spianate dall'azione del mare nel periodo Quaternario. Tali superfici pianeggianti, soltanto nelle aree più interne, lasciano il posto a morfologie di tipo collinare, ma sempre con rilievi molto modesti e con pendenze molto blande.

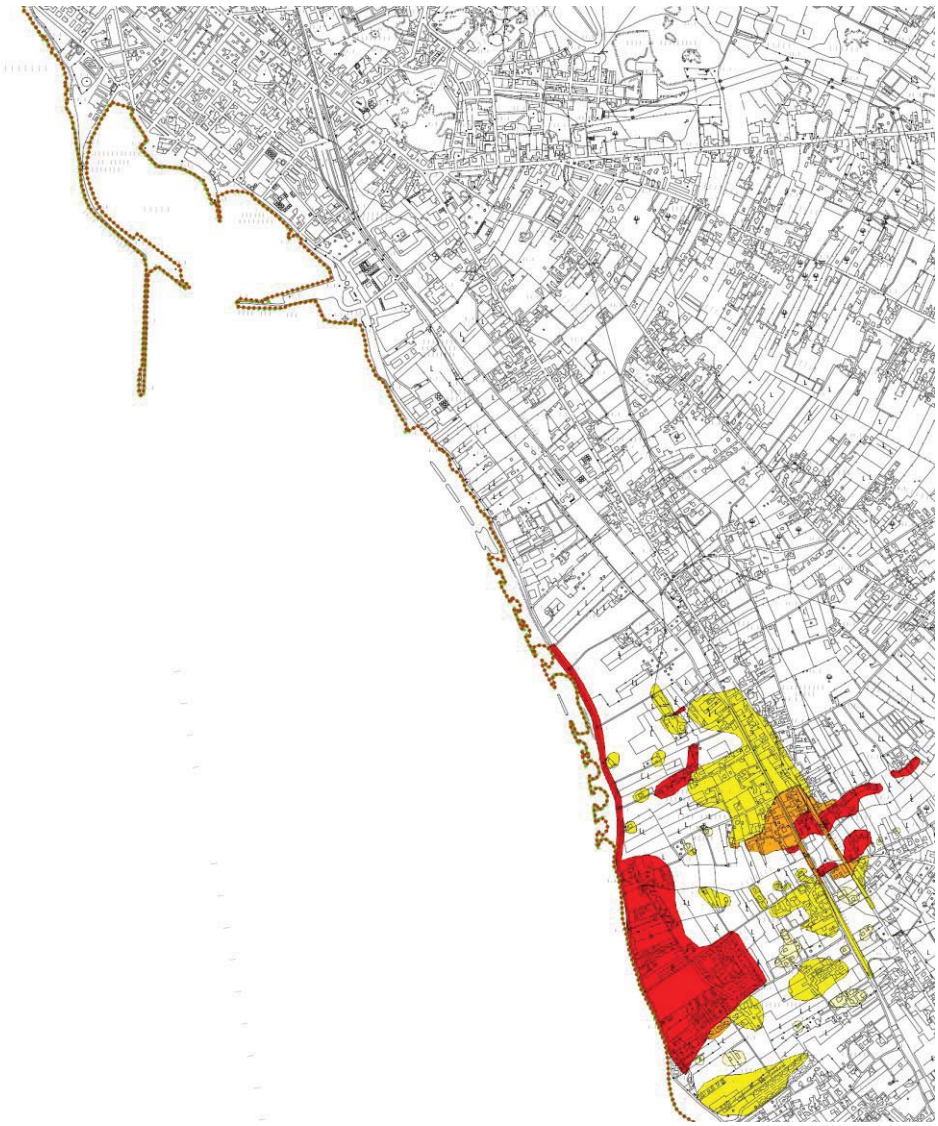


Figura 2 – P.A.I. – Carta del rischio idraulico

La morfologia dell'area in studio è pertanto caratterizzata da un andamento subpianeggiante, debolmente ondulato, che degrada dolcemente in direzione della linea di costa; tale regolarità morfologica è interrotta, localmente, soltanto dai gradini corrispondenti agli orli dei terrazzi e dalle rare incisioni fluviali. Un elemento morfologico di notevole rilevanza, seppure di origine antropica, è invece rappresentato dalle numerose cave di calcarenite presenti diffusamente nei territori in studio. Si tratta di cave a fossa, a cielo aperto, e di cave sotterranee, a gallerie e pilastri, ormai quasi del tutto inutilizzate, e spesso riempite da materiali di risulta delle lavorazioni di estrazione. Il centro abitato di Marsala ricade interamente all'interno dell'area territoriale in studio e si sviluppa nell'area costiera prospiciente il Capo Lilibeo o Capo Boeo, che rappresenta l'estrema propaggine occidentale della Sicilia. Il centro storico e le aree limitrofe interessano una zona del tutto pianeggiante caratterizzata dalla presenza di

depositi calcarenitici, i quali localmente, per gran parte dell'antico centro storico, risultano ricoperti da una coltre di terreni di riporto, recenti o di epoca storica, di spessore pari a 2-3 metri.

Per quanto concerne le condizioni di dissesto dell'area del centro abitato non sono state individuate aree in dissesto e, di conseguenza, aree soggette a pericolosità e rischio geomorfologico; tuttavia sono stati perimetrati alcuni siti di attenzione, in relazione alla presenza, certa o molto probabile, di cavità sotterranee, opportunamente documentata da studi, rilievi ed indagini in sito.

In conclusione si può affermare che nell'area urbana di Marsala non sono presenti fenomeni di dissesto attivi che comportano condizioni di rischio idrogeologico; è comunque da tenere in debita considerazione la presenza accertata di numerose cavità sotterranee. Tali aree sono state perimetrate come "siti di attenzione", in corrispondenza dei quali è necessario approfondire le conoscenze circa l'esatta perimetrazione delle cavità e circa le condizioni di stabilità dei siti stessi, nel caso tali aree si volessero utilizzare per nuova edificazione o per la realizzazione di infrastrutture e servizi.

Nel territorio del Comune di Marsala, le aree interessate dai due dissesti censiti, rientrano rispettivamente nella classe di pericolosità bassa (P0) ed in quella a pericolosità media (P2) per una superficie complessiva di 2,57 Ha.

In relazione alla determinazione delle classi di rischio, nel territorio comunale sono state individuate n. 6 aree a rischio basso (R1) per una superficie complessiva di 0,22 Ha; In tali aree ricadono gli elementi vulnerabili ascrivibili al nucleo abitato di Timpone dell'Oro.

Dalle figure precedenti si nota che le aree a rischio molto elevato "R4" sono dovute principalmente all'intersezione della pericolosità idraulica elevata "P3" con il nucleo abitato "E3" presente nella zona compresa tra la SS 115 e la foce della fiumara Sossio. La S.P. Marsala – Ciavolo, la S.P. Strasatti e la S.P. Mazara – Petrosino sono anch'esse, nell'area a pericolosità idraulica elevata "P3", a rischio molto elevato "R4".

Le aree a rischio elevato "R3" sono dovute all'intersezione della pericolosità media "P2" con il nucleo abitato "E3" presente nella zona compresa tra la S.S. 115 e la foce, con la S.S. 115 stessa e con la ferrovia Palermo – Trapani.

Le aree a rischio medio "R2" sono dovute all'intersezione delle aree a diversa pericolosità "P3", "P2" o "P1" con gli elementi a rischio costituiti da strade comunali "E2", case sparse "E1"e dal nucleo abitato "E3" presenti nella zona compresa tra la S.S. 115 e la foce.

Infine le aree a rischio moderato "R1" sono dovute esclusivamente all'intersezione

della pericolosità idraulica “P1” con gli elementi a rischio costituiti dalle case sparse “E1” ivi presenti.

Tutte le suddette aree a rischio ricadono esclusivamente nel territorio comunale di Marsala.

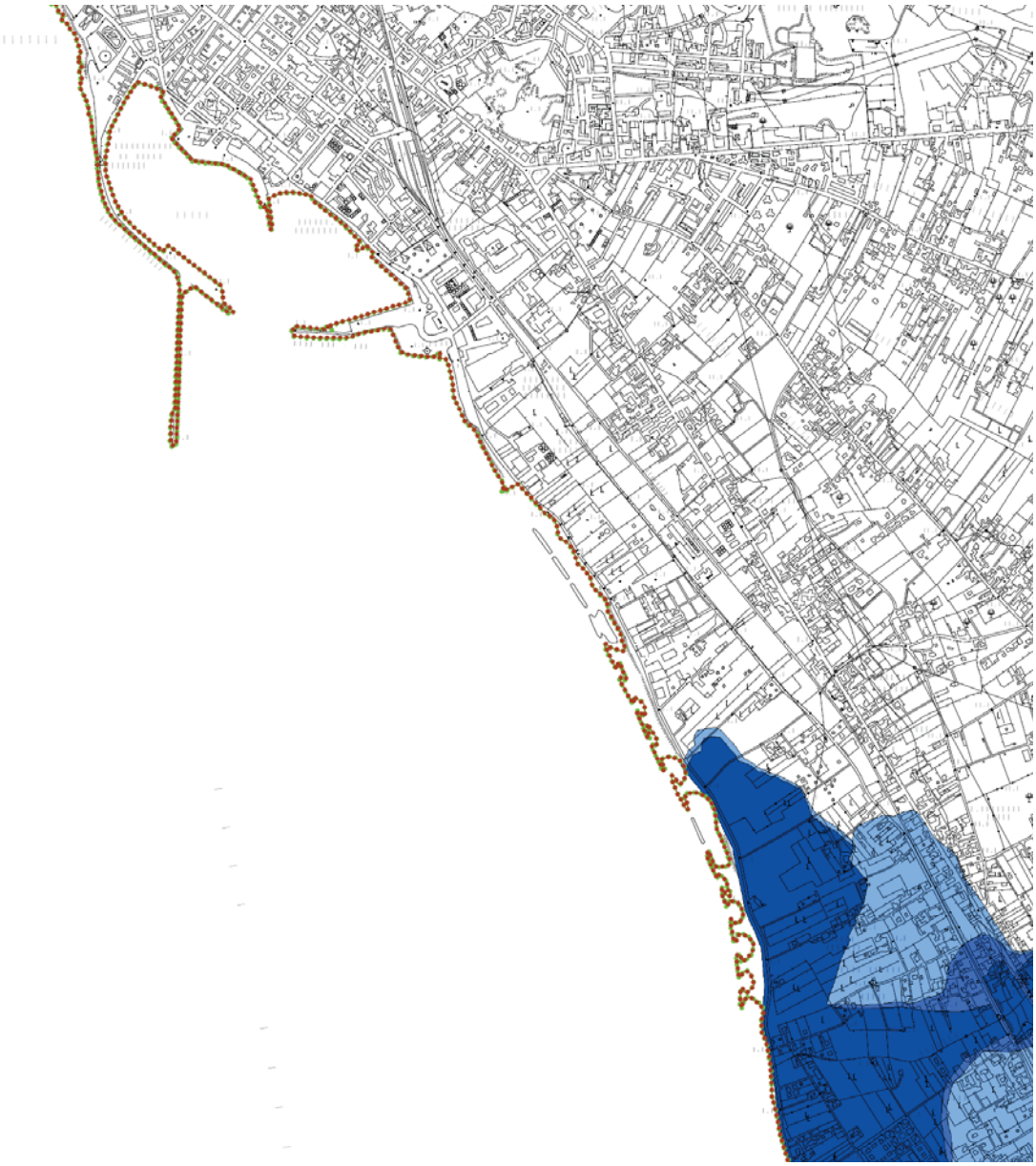


Figura 3 – P.A.I. – Carta della pericolosità idraulica

2.7.11. PIANO COMPRENSORIALE DEL COMUNE DI MARSALA

Nel comune di Marsala è attualmente vigente il Piano Comprensoriale n°1 approvato con decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 133/A del 29/11/1977. L’area portuale ricade nella Zona delle Attrezzature.

Figura 4 – Stralcio del Piano Comprensoriale del Comune di Marsala

2.7.12. PIANIFICAZIONE DELLO SVILUPPO DELLA CITTÀ DI MARSALA

La Città di Marsala è dotata di un programma di fabbricazione *P.U.C.N.1 D.P.R.S. 133/A del 29/11/77* e quindi non esiste un'aggiornata pianificazione dello sviluppo della città.

Al fine di individuare comunque un documento ufficiale dell'Amministrazione Comunale che delinei una visione di sviluppo del *waterfront* urbano si è rivolta l'attenzione alla *Delibera di G.M. n. 210/2008* in cui viene approvato lo studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) al fine dell'attuazione del progetto strategico "Marsala – il sistema costiero".

Tale S.T.U. ed il progetto relativo sono stati finanziati dal Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, con parte ricadente sulle casse comunali, per un importo complessivo di 350.000 € a seguito dell'apposita convenzione prot. 241/2004.

Il progetto è stato consegnato nella sua fase finale nel 2008 ed è quindi stato

definitivamente approvato ed accettato dall'Amministrazione Comunale con la delibera suddetta.

In particolare le tematiche progettuali proposte dall'Amministrazione riguardavano:

- valorizzazione e riqualificazione del lungomare;
- il recupero della fascia urbana lungo la via litoranea, in prossimità dell'area portuale, nella quale insistono gli insediamenti enologici in funzione e non e ricostituzione del Water Front;
- il potenziamento dell'antico asse viario di collegamento con Mazara per decongestionare la litoranea;
- il Parco Archeologico;
- l'area portuale e l'ampliamento del porto turistico e delle attività connesse;
- l'area di Salinella (nuovo approdo turistico – parco naturalistico);
- il recupero e riuso della colmata realizzata (parzialmente) sui frangiflutti per la realizzazione di un Parco Tematico sul mare;
- il sottopasso ferroviario;
- la riqualificazione delle aree comprese fra la vecchia via Mazara e la via litoranea

Nello studio approvato sono stati individuati tre scenari futuri di sviluppo della Città:

- "Marsala città del mare", appunto con la riqualificazione del waterfront e la riorganizzazione dell'area portuale;
- "Marsala città del vino", con il recupero delle cantine storiche, la promozione di un turismo destagionalizzato e la realizzazione della Cittadella del Vino quale luogo per eventi, mostra dei prodotti, struttura ricettiva e per la ristorazione;
- "Marsala città della storia", con la valorizzazione dell'area archeologica di Capo Boeo e delle testimonianze dello sbarco dei Mille all'interno della città.

Lo studio di fattibilità ha declinato questi scenari in un *masterplan* incentrato sulla ricucitura del tessuto urbano, sulla valorizzazione del paesaggio e sulla ridefinizione delle infrastrutture per la mobilità.

Sono stati individuati cinque comparti collocati lungo la fascia costiera del centro urbano (dall'area di Salinella a nord, al lido Signorino a sud), costituiti da contesti degradati e edifici produttivi dismessi legati alla filiera vitivinicola, per i quali il *masterplan* ha prefigurato ipotesi di riconversione, verificandone le condizioni di fattibilità operativa. Nello specifico le aree e gli interventi proposti sono stati:

- comparti 1 e 2 - retroporto - si tratta di strutture produttive dismesse per le quali

si è formulata l'ipotesi di parziale recupero dei fabbricati da trasformare in aree commerciali prevalentemente a supporto dell'attività diportistica, e la realizzazione di nuovi uffici e residenze;

- comparto 3 - ex Cantine *Ingham* - in continuità con il retroporto il comparto è costituito dal baglio entro cui era collocata l'attività di produzione del marsala, per il quale si ipotizza un recupero integrale ai fini della promozione delle cultura enogastronomica e della produzione vitivinicola, con spazi espositivi, centro congressi, centro didattico e di ricerca sperimentale, strutture per la ricettività, spazi verdi tematici. L'intervento è già inserito nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche (PTOOPP) per il 2011;
- comparto 4 - ex Idroscalo Aeronautica Militare - comprende le aree e gli hangar realizzati su progetto di Pier Luigi Nervi tra il 1938 e il 1943, per i quali, seguendo le indicazioni della Provincia di Trapani, è proposta la riconversione per ospitare un Museo della Vela e una Scuola internazionale di sport nautici, integrati con funzioni di supporto per la ricettività e la ristorazione, commercio specializzato, strutture per attività sportive all'aperto. Le aree sono state oggetto di un concorso internazionale di idee, sono inserite nel PTOOPP per il 2012 e per la richiesta di finanziamenti regionali nell'ambito del PIST;
- comparto 5 - area di colmata - con la previsione di realizzazione di un parco lineare attrezzato con strutture di tipo leggero per attività di tempo libero all'aperto.

In particolare lo scenario "Marsala città del mare" ha come tema centrale il ripristino di un adeguato rapporto della città con il mare ed è declinato in numerosi interventi:

- la riqualificazione del complessivo *waterfront* attraverso la riorganizzazione dei flussi di traffico presenti: l'infrastruttura viaria dovrà assumere una funzione più propriamente urbana con flussi di traffico a senso unico e la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili;
- la riorganizzazione dell'area portuale con lo spostamento del porto commerciale più a sud, per risolvere i problemi derivanti dagli impatti dei traffici pesanti che attualmente lambiscono il centro storico e di impatto visivo che sul medesimo hanno i depositi del porto commerciale. La realizzazione, sulle aree così liberate, del porto turistico renderà il centro storico più accessibile al turismo connesso alla diportistica;
- la localizzazione di strutture e attività commerciali (di supporto alla diportistica) e residenze nelle aree dismesse a ridosso del porto.

Si vuole evidenziare la forte discrasia del progetto di S.T.U. con quanto funzionalmente previsto invece nel Piano Regolatore del Porto, ritenendo però la visione del progetto di S.T.U. fortemente condivisibile.

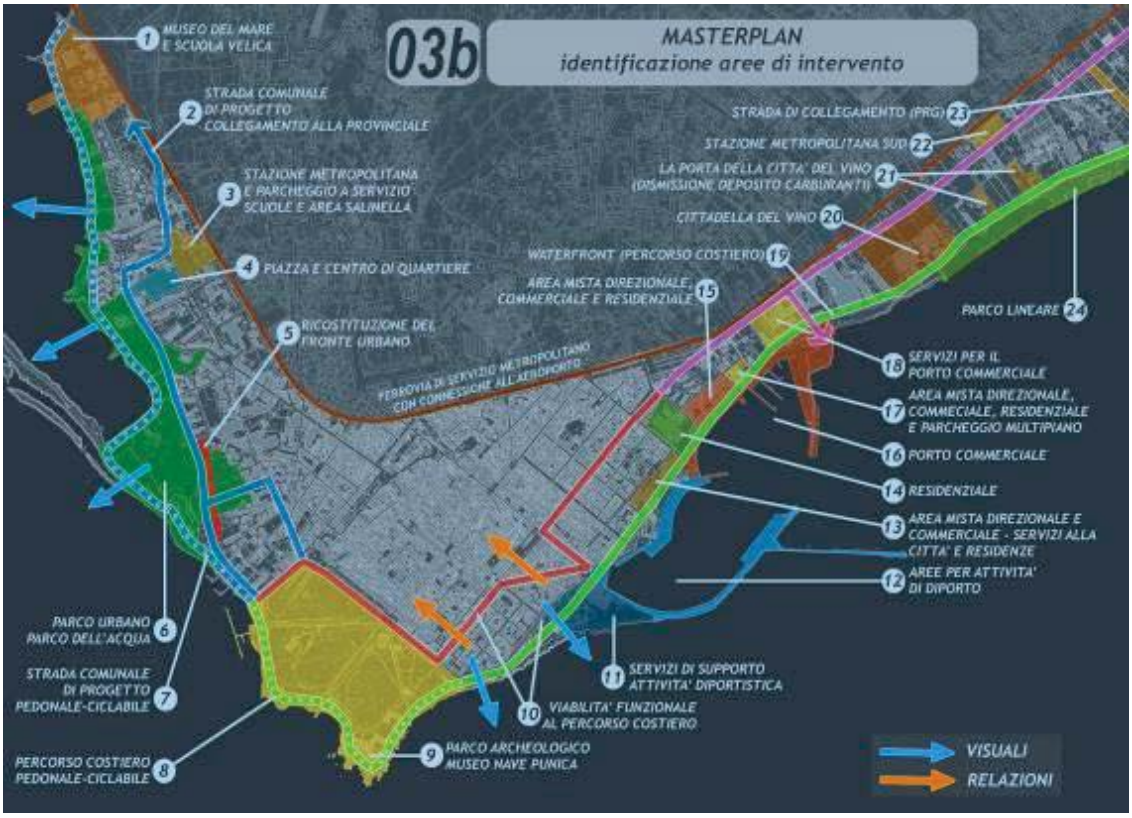


Figura 5 – S.T.U. "Identificazione aree di intervento" – stralcio

2.7.13. PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Il Porto di Marsala ha un Piano Regolatore del Porto approvato ai sensi dell'art.30 della *L.R. 21/85 nel 2003* e quindi antecedentemente alle pianificazioni di settore sovraordinate di cui si è fatta sopra la disamina. Questo P.R.P. modifica il precedente strumento di programmazione approvato dal *C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953*.

Il Piano Regolatore del Porto vigente articola in maniera complessa la disposizioni di ormeggi portuali per una grande varietà di traffico marittimo in commistione:

- Navi cisterna
- Navi commerciali Ro-Ro
- Navi cargo per merci alla rinfusa
- Pescherecci
- Traghetti

- Aliscafi
- Navi da Crociera
- Naviglio da Diporto

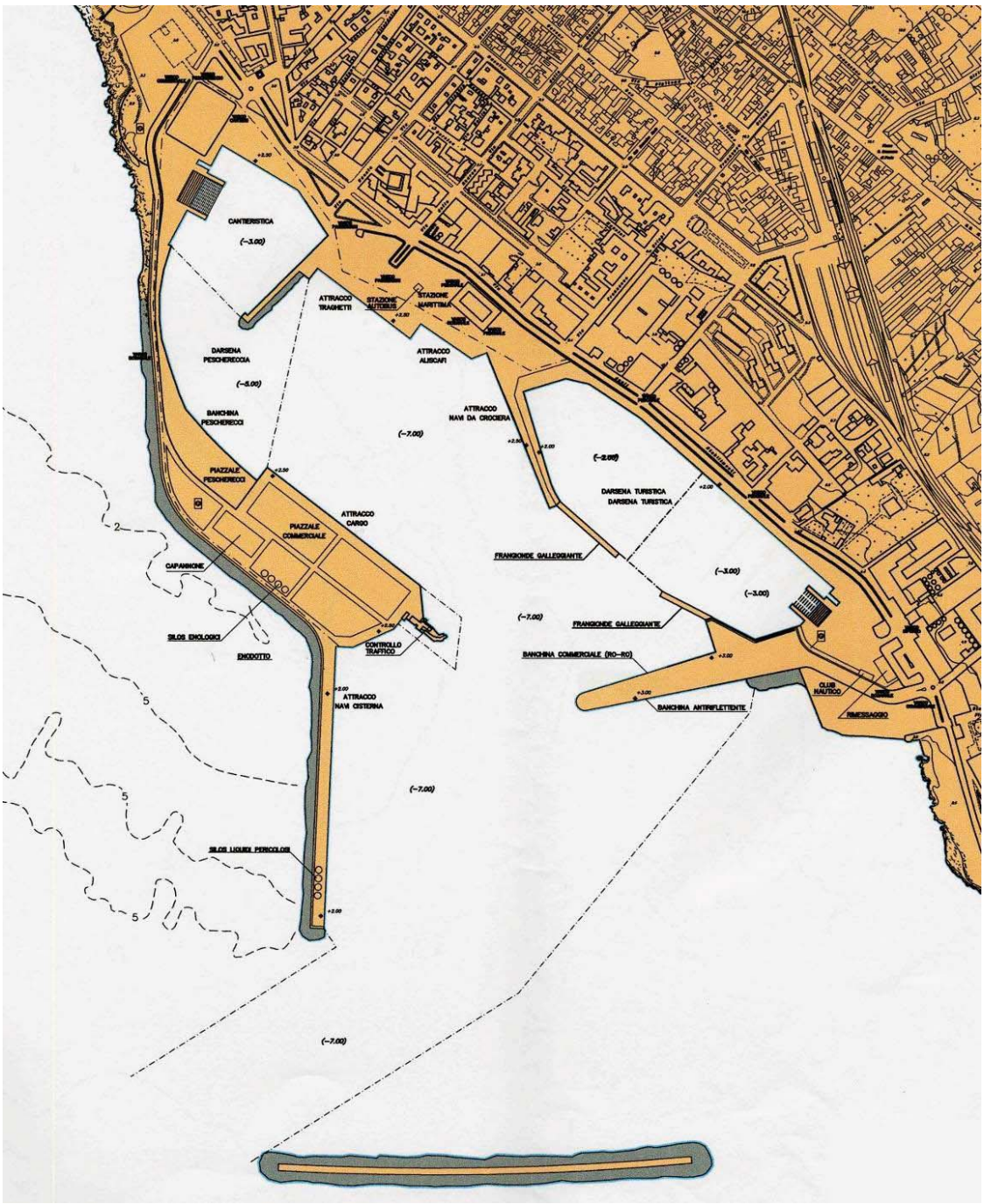


Figura 6 – Piano Regolatore Portuale vigente

Per quanto riguarda il naviglio da diporto, il P.R.P. non giustifica in alcun modo la posizione della darsena turistica. Insieme alla posizione dei cantieri, quella della darsena turistica appare urbanisticamente discutibile privilegiando a ridosso del centro storico e storicizzato della Città l'attività cantieristica certamente non consona e con esigenze molto diverse.

Per quanto riguarda il diporto nautico, il Piano prevede una darsena turistica da c.ca 65.000 mq per la quale non è stato palesato il criterio di dimensionamento ne l'esplicitazione di un piano degli ormeggi e quindi il numero di posti barca offerti. Si può tuttavia dedurre utilizzando gli standard proposti dal PIANC che tale superficie consentirebbe l'ormeggio per c.ca 520 pp.bb.ee. (posti barca equivalenti).

2.8. COERENZA CON LE NORME DI SETTORE

Per l'esame di che trattasi si è preso come riferimento la seguente normativa:

a) per gli strumenti urbanistici:

- D.M. 02/04/1968 n. 1444;
- Legge del 22/10/1971 n. 865, art. 27;
- L.R. 27/12/1978 n. 71, art. 18;
- L.R. 29/04/1985 n. 21, art. 30.

b) per i vincoli paesaggistico-ambientali:

- R.D. 30/12/1923 n. 3267 sui vincoli idrogeologici;
- Legge n. 1089 del 01/06/1939, sulla tutela delle cose di interesse storico ed artistico;
- Legge n. 1497 del 29/06/1939, sulla protezione delle bellezze naturali, per le aree a vincolo paesaggistico, iscritte in apposito elenco del Ministero BB.CC.AA. per le cose di interesse ambientale, paesaggistico, storico;
- L.R. n. 98 del 1981 recante norme per l'istituzione di parchi e riserve;
- Legge 08/08/1985 n. 431 (cd. Legge Galasso) recante disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale, vincolo di salvaguardia su fiumi, coste, etc.;
- L.R. n. 14 del 1988 recante norme di salvaguardia delle riserve;
- L.R. n. 15 del 30/04/1991 recante modifiche ed integrazioni alla L.R. 27/12/1978 n. 71, in materia di urbanistica e proroga dei vincoli in materia di parchi e riserve naturali;
- D.A.R.TT.AA. n. 970 del 10/06/1991, riguardante l'elenco delle riserve del Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve Naturali;
- Decreto dell'Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali del 21/05/1999, relativo all'approvazione delle linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale;
- Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e

del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137"

c) per la tutela delle acque:

- Convenzione Internazionale sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino, o possano causare, inquinamento da idrocarburi (INTERVENTION 1969) – Bruxelles 28/11/1969;
- Convenzione Internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie (L.D.C. DUMPING 1972) (ratificata in Italia con legge 29/09/1983 n. 305) – Città del Messico-Londra-Mosca- Washington 28/12/1972.
- Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (ratificata in Italia con Legge 29/09/1980 n. 662); unitamente alle modifiche approvate con il Protocollo del 1978 è conosciuta con il nome di MARPOL 73/78. Londra 12/11/1973.
- Tutela delle acque dall'inquinamento, con la quale si è inteso provvedere alla disciplina degli scarichi di qualsiasi tipo in tutte le aree superficiali e sotterranee, interne e marine . - Legge 10/05/1976 n. 319 (cosiddetta Legge Merli);
- Legge 18/06/1977 n. 39, recante norme per la tutela dell'ambiente e per la lotta contro l'inquinamento;
- Legge 24/12/1979 n. 650, recante integrazioni e modifiche delle leggi n. 171 del 16/04/1973 e n. 319 del 10/05/1976 in materia di tutela delle acque dall'inquinamento;
- Disposizioni sulla difesa del mare (da cui è scaturito il "Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti," edizione gennaio 1987 del Ministero della Marina Mercantile), nonché il "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive" approvato con D.M. 05/04/1989, Legge 31/12/1982 n. 979;
- Provvedimenti urgenti italiani per il contenimento de fenomeni di eutrofizzazione (D.L. 25/11/1985 n. 667, convertito nella Legge 24/01/1986 n. 7);
- Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale (legge 08/07/1986 n. 349);
- Interventi urgenti per la difesa del mare (Legge 28/02/1992 n. 230);

- Direttive sullo scarico in mare di materiale proveniente da dragaggi ed escavazioni (D.M. Ambiente 24/01/1996);
- Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento delle direttive 91/271/CEE e 91/676/CEE, che definiscono la disciplina per la tutela delle acque superficiali, marine e sotterranee (D.L.vo 11/05/1999);
- Attuazione della direttiva 2000/59/CE, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi (D.L.vo 24/06/2003 n. 182);
- Legge Regionale n. 27 del 15/05/1986 sulla disciplina degli scarichi delle pubbliche fognature e degli scarichi degli insediamenti civili che non recapitano nelle pubbliche fognature e modifiche alla legge regionale n. 39 del 18/06/1977 e successive modificazioni ed integrazioni;
- Piano Regionale di risanamento delle acque della Sicilia, approvato dal Presidente della Regione con decreto n. 93/1986 del 02/07/1986.

d) per la tutela degli arenili nell'ambito del demanio marittimo regionale:

- Art. 28 del Codice della Navigazione;
- L.R. 24/08/1992 n. 79 riguardante «Prime norme per favorire la raccolta differenziata dei rifiuti e per il riutilizzo delle materie prime secondarie in attuazione dell'art. 2, comma VI, della legge 09/11/1988 n. 475.»;
- Decreto del Ministero dell'Ambiente del 24/01/1996, riguardante «Direttive inerenti le attività istruttorie per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 11 della legge 10/05/1976 n. 319 e successive modifiche ed integrazioni, relative allo scarico nelle acque del mare o in ambienti ad esso contigui, di materiali provenienti da escavo di fondali di ambienti marini o salmastri o di terreni litorali emersi, nonché ad ogni altra movimentazione di sedimenti di ambiente marino.»;
- Decreto del Ministero dell'Ambiente del 09/07/1994, riguardante «integrazione dell'elenco regionale previsto dal decreto ministeriale 26 gennaio 1990 dei residui destinati a riutilizzo.»;
- Decreto dell'Assessorato Regionale del Territorio ed Ambiente n. 941/VIA del 30/12/1997 riguardante: « "Disposizioni relative alla regolamentazione delle operazioni di dragaggio e di ripascimento degli arenili nell'ambito del demanio marittimo della regione.»;
- Decreto dell'Assessorato Regionale del Territorio ed Ambiente n.

942/VIA del 31/12/1997 riguardante: « "Modalità per il rilascio del nulla osta per gli interventi di ripascimento dei litorali nell'ambito del demanio marittimo della regione.»;

- Circolare del 22/06/1999 n. 11904 dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente, riguardante «Utilizzo, recupero e smaltimento dei sedimi provenienti da lavori di dragaggio di fondali marini.»;
- Decreto dell'Assessorato Regionale del Territorio ed Ambiente datato 04/01/2001 riguardante: "Disposizioni relative alla regolamentazione delle operazioni di dragaggio e di ripascimento nell'ambito del demanio marittimo della regione".
- Legge Regionale 06/05/2001 n. 6 (G.U.R.S. n. 21 del 07/05/2001), Art. 91: "Norme sulla Valutazione di Impatto Ambientale".
- Legge 31/07/2002 (G.U.R.I. n. 189 del 13/08/2002): "Disposizioni in campo ambientale.": Art. 21: "Autorizzazioni per gli interventi di tutela della fascia costiera".

Ciascuna di queste leggi nazionali o regionali è finalizzata alla salvaguardia dell'ambiente sia esso naturale o antropizzato, al fine di impedire alterazioni morfologiche e strutturali del paesaggio e vietare interventi che deturpino i luoghi.

2.9. OBIETTIVI AMBIENTALI DEL "MARINA DI MARSALA" FUTURO PRP

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale che riguardino esplicitamente modalità d'uso, quantità e qualità delle risorse ambientali, devono necessariamente essere inclusi tra gli obiettivi generali del PRP.

Tali obiettivi, infatti, interagiscono con gli obiettivi di carattere economico e sociale, orientandone la natura e le modalità di raggiungimento attraverso le azioni di piano, dando luogo ad un'effettiva integrazione tra ecosistemi naturali ed antropici.

Come già detto l'intervento, va a risolvere, quindi, i problemi legati alla configurazione portuale esistente ovvero la sicurezza degli ormeggi e dell'accesso dei natanti, le carenze dal punto di vista della ricettività e dei servizi marittimi e si pone come obiettivi la salvaguardia, da un punto di vista paesaggistico - ambientale, della struttura fisiografica costiera e dell'ecosistema marino interessato perseguendo, riguardo la prima, i principi adottati nelle progettazioni dei *waterfront* e predisponendo, a tutela del secondo, tutte le infrastrutture necessarie per lo smaltimento dei rifiuti, il trattamento di acque nere e grigie, lo spurgo e il trattamento degli oli esausti e delle acque di sentina, il ricircolo e trattamento delle acque di lavaggio delle imbarcazioni.

Venendo a costituire un piano di riferimento in ambito portuale, il progetto/piano in questione comprende uno studio del sistema sia naturale che antropico dell'ambito di riferimento e indagini riguardo gli aspetti: geologico, vegetazionale, antropico – culturale, dei nuclei e centri storici, archeologico, dei beni isolati, della viabilità storica, delle infrastrutture presenti e degli aspetti vincolistici.

Partendo da obiettivi di carattere generale quali OG_1 *Individuare gli elementi di criticità ambientale e definire eventuali misure di limitazione degli impatti* e OG_2 *Promuovere un uso sostenibile delle risorse ambientali*, sono stati considerati gli obiettivi propri delle componenti ambientali ove, si ritiene, l'attuazione del PRP possa incidere maggiormente, quali a titolo esemplificativo la risorsa idrica o la qualità dell'aria. Dalla lettura della tabella che segue, inoltre, si evince che alcuni obiettivi specifici si trovano in accordo con più obiettivi generali.

OBIETTIVI GENERALI				OBIETTIVI SPECIFICI	
OG_1	Individuare gli elementi di criticità ambientale e definire eventuali misure di limitazione degli impatti			OS_1.1.1	Favorire le campagne di monitoraggio al fine di delineare con maggior dettaglio il quadro ambientale
				OS_1.1.2	Favorire, compatibilmente con le azioni correlate all'attività portuale, la tutela della risorsa idrica
				OS_1.1.3	Tutelare, compatibilmente con le azioni correlate all'attività portuale, le praterie di posidonia
OG_2	Promuovere un uso sostenibile delle risorse ambientali	OG_2.1	Promuovere un uso sostenibile delle risorse naturali	Cfr. OG_3, OG_4 e OG_7	
		OG_2.2	Promuovere un uso sostenibile dell'energia	Cfr. OG_6	
		OG_2.3	Introduzione dei criteri ecologici nelle procedure di appalto	OS_2.3.1	Considerare la possibilità di ricorrere agli "Appalti Verdi" con criteri ecologici
OG_3	Tutela della risorsa idrica	OG_3.1	Gestione sostenibile della risorsa idrica	OS_3.1.1	Migliorare e ottimizzare il sistema di irrigazione del verde urbano, con sistemi di irrigazione programmabili, per evitare gli sprechi idrici
		OG_3.2	Riduzione dei consumi	OS_3.2.1	Definire obblighi specifici per i concessionari con particolare riferimento all'utilizzo dell'acqua, volti alla riduzione dei consumi
				OS_3.2.2	Ridurre il consumo di acqua, attraverso l'adozione di sistemi di riutilizzo delle acque meteoriche e dei reflui recuperabili (acque depurate)
		OG_3.3	Riduzione della contaminazione delle acque da attività antropica	OS_3.3.1	Incentivare l'adozione di opportuni sistemi di collettamento e smaltimento delle acque reflue e di sistemi di depurazione che riducano l'impatto ambientale dei processi depurativi, anche definendo obblighi specifici per i concessionari con particolare riferimento all'emissione di reflui
		OG_3.4	Miglioramento della qualità della risorsa idrica		
OG_4	Tutela della qualità dell'aria	OG_4.1	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, industria e terziario	OS_4.1.1	Incrementare la quota di utilizzo/acquisizione di energie da fonti rinnovabili fino ad una quota del 30 % da raggiungere in un periodo di 5 anni.
				OS_4.1.2	Definire, anche per i concessionari, degli obblighi di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, ad esempio attraverso la realizzazione di impianti fotovoltaici
		OG_4.2	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti	OS_4.2.1	Attivarsi per l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (es. motore elettrico) da utilizzare per gli spostamenti da effettuare all'interno dell'area di competenza portuale e per le ispezioni, al fine di ridurre l'utilizzo di combustibili fossili nonché delle emissioni in atmosfera
OG_5	Gestione sostenibile dei rifiuti	OG_5.1	Riduzione produzione rifiuti	OS_5.1.2	Ridurre l'utilizzo di carta, promuovendo la trasmissione telematica dei dati attivarsi, inoltre, per l'uso di carta riciclata
				OS_5.1.2	Adottare procedure e utilizzare materiali che riducano la produzione di rifiuti, in particolare di quelli non riciclabili e particolarmente dannosi per l'ambiente
				OS_5.1.3	Monitorare la produzione di rifiuti delle attività di pulizia, al fine di ottimizzare l'utilizzo dei materiali e ridurre la produzione di rifiuti (ex. Toner e cartucce stampanti esaurite, Imballaggi in più materiali, Batterie, etc.)
		OG_5.2	Aumento percentuale raccolta differenziata	OS_5.2.1	Attuare la raccolta differenziata spinta, ai sensi della legge 27 dicembre 2006, n. 296
				OS_5.2.2	Dotare le aree pubbliche e demaniali di cestini per la raccolta differenziata di carta, plastica, lattine e vetro
				OS_5.2.3	Definire obblighi specifici per i concessionari con particolare riferimento alla produzione di rifiuti ed alla percentuale di raccolta differenziata
OG_6	Risparmio energetico	OG_6.1	Ridurre i consumi energetici	OS_4.2.1	Attivarsi per l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (es. motore elettrico) da utilizzare per gli spostamenti da effettuare all'interno dell'area di competenza portuale e per le ispezioni, al fine di ridurre l'utilizzo di combustibili fossili nonché delle emissioni in atmosfera
		OG_6.2	Favorire/incrementare la produzione di energia fa fonti rinnovabili	OS_4.1.1	Incrementare la quota di utilizzo/acquisizione di energie da fonti rinnovabili fino ad una quota del 30 % da raggiungere in un periodo di 5 anni
				OS_4.1.2	Definire, anche per i concessionari, degli obblighi di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, ad esempio attraverso la realizzazione di impianti fotovoltaici
		OG_6.3	Promuovere l'efficienza energetica degli edifici	OS_6.3.1	Privilegiare, per le nuove edificazioni, strutture che richiedano l'utilizzo di tecniche di bioedilizia
OG_7	Conservazione della biodiversità	OG_7.1	Prevenzione e riduzione degli impatti su ecosistemi, habitat e specie autoctone	OS_7.1.1	Garantire il rispetto delle prescrizioni indicate dalla VAS
OG_8	Sensibilizzazione del personale e degli utenti dell'ambito portuale in relazione alle tematiche ambientali			OS_8.1.1	È di particolare interesse l'individuazione di programmi di informazione e di incentivazione di comportamenti personali atti: ❑ al risparmio energetico; ❑ al riciclaggio dei rifiuti (organizzare degli incontri di educazione ambientale per indurre alla raccolta differenziata); ❑ alla tutela delle risorse naturali; ❑ all'utilizzo razionale della risorsa idrica, evitando gli sprechi di acqua potabile e ponendo in essere comportamenti consoni al risparmio idrico.

Figura 7 – Tabella obiettivi ambientali

L'obiettivo specifico OS_4.1.1 *Incrementare la quota di utilizzo/acquisizione di*

energie da fonti rinnovabili fino ad una quota del 30 % da raggiungere in un periodo di 5 anni, ad esempio, si trova in accordo sia con l'obiettivo generale OG_4.1 *Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, industria e terziario*, che con l'obiettivo OG_6.2 *Favorire/incrementare la produzione di energia fa fonti rinnovabili*.

2.10. COERENZA DEGLI OBIETTIVI AMBIENTALI

2.10.1. ANALISI DI COERENZA INTERNA

Nell'ambito della redazione del presente studio si ritiene necessario esaminare la coerenza interna tra gli Obiettivi Generali e gli Obiettivi Specifici assunti alla base della redazione del PRP.

Di seguito si riportano alcune considerazioni relative agli Obiettivi Specifici e agli Obiettivi Generali con evidenziazione delle problematiche riscontrate e delle possibili soluzioni.

OG 2 - Promuovere un uso sostenibile delle risorse ambientali

Problematiche:

L'incremento di opere civili connesse al porto necessita di un'ulteriore occupazione di suolo costiero/sottomarino a fini infrastrutturali.

Soluzione:

L'occupazione di suolo dovrà escludere l'impiego di aree di pregio ambientale e puntare verso aree degradate della città che dovranno essere direttamente riqualificate.

Problematiche:

La razionalizzazione della viabilità ha bisogno di una nuova occupazione di suolo, seppur contenuta.

Soluzione:

L'occupazione di suolo dovrà tendenzialmente escludere l'impiego di aree di pregio ambientale e puntare verso aree già interessate da corridoi infrastrutturali o da degrado urbano che dovranno essere direttamente riqualificate in sede progettuale.

OG 3 – Tutela della risorsa idrica

Problematiche:

L'incremento di presenze turistiche produce una ulteriore pressione sui contesti marini di valore ambientale a causa delle attività nautiche.

Soluzione:

Regolamentazione rigida e controlli intensivi delle attività nautiche diportistiche, pescherecce e mercantili.

Problematiche:

L'incremento di attività nautiche produce una ulteriore pressione sui contesti marini.

Soluzione:

Regolamentazione rigida e controlli intensivi delle attività nautiche diportistiche, pescherecce e mercantili.

OG 4 – Tutela della qualità dell'aria

Problematiche:

Nuova organizzazione dei flussi di veicoli commerciali e pesanti e potenziale incremento degli stessi.

Soluzione:

Razionalizzazione delle percorrenze per una riduzione della congestione stradale e interventi di mitigazione acustica.

OG 7 - Conservazione della biodiversità

Problematiche:

L'incremento di opere civili a mare produce una ulteriore trasformazione dell'ambiente costiero.

Soluzione:

contenere gli interventi nell'ambito di contesti marini di scarso valore ambientale, magari favorendo la creazione di nuovi habitat di pregio.

2.10.2. ANALISI DI COERENZA ESTERNA

Nell'ambito della redazione del presente studio si ritiene necessario esaminare la coerenza interna tra gli Obiettivi Generali e gli Obiettivi Specifici assunti alla base della redazione del PRP.

Di seguito si riportano alcune considerazioni relative agli Obiettivi Specifici e agli Obiettivi Generali con evidenziazione della coerenza delle tematiche proposte.

2.10.2.1. NORMATIVA COMUNITARIA

Il presente paragrafo descrive le caratteristiche del PRP, tenendo conto della rilevanza

del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque). La difficoltà di raffrontare e conciliare i diversi tipi di costi e di benefici generati dai trasporti, rende questo settore cruciale per lo sviluppo sostenibile. A livello europeo, la politica dei trasporti prevede obiettivi di lungo periodo per ricercare, in tutte le scelte strategiche, un equilibrio fra crescita economica, benessere sociale e protezione dell'ambiente (COM(2006) 34). La politica comunitaria dei trasporti ha, inoltre, il fine di integrare gli impegni internazionali in materia ambientale, nonché di contribuire a realizzare gli obiettivi della politica energetica europea, soprattutto in relazione alla sicurezza dell'approvvigionamento e alla sostenibilità. In sintonia con questo approccio, la nuova Strategia dell'Unione Europea per lo sviluppo sostenibile (Consiglio UE, 2006) prevede che il sistema dei trasporti debba "*rispondere alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente*"; questo concetto è stato anche riaffermato a livello nazionale dalle "Linee guida per il piano generale della mobilità" (MT, 2007). Gli obiettivi operativi individuati dalla Strategia europea comprendono il disaccoppiamento della crescita economica dalla domanda di trasporto, la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra generate dal settore, la riduzione delle emissioni inquinanti, il riequilibrio modale, la riduzione del rumore, il miglioramento dell'efficienza dei servizi di trasporto pubblico, la riduzione delle emissioni medie di anidride carbonica dalle autovetture nuove e il dimezzamento, rispetto al 2000, del numero dei decessi dovuti a incidenti stradali entro il 2010. L'obiettivo della sostenibilità dei trasporti è ribadito dal pacchetto "Rendere i trasporti più ecologici (*Greening Transport*)", adottato nel luglio 2008, che comprende, tra i suoi strumenti, una comunicazione per l'internalizzazione dei costi esterni del trasporto, una proposta di direttiva per l'applicazione di pedaggi stradali più efficienti ed ecologici e una comunicazione sul trasporto ferroviario di merci per ridurne l'inquinamento acustico.

Gli obiettivi al 2020 della politica comunitaria per il clima e l'energia - ossia la riduzione dei gas serra di almeno il 20% rispetto ai livelli del 1990, l'incremento dell'uso delle energie rinnovabili fino al 20% della produzione totale di energia e la diminuzione del consumo di energia del 20% rispetto ai livelli previsti per il 2020 grazie a una migliore efficienza energetica – prevedono, infine, un contributo importante dal settore dei trasporti: i trasporti sono infatti responsabili di circa il 40% delle emissioni di gas serra dei settori non soggetti al sistema europeo di scambio delle

emissioni (ETS), le cui emissioni dovranno ridursi del 13%. Inoltre, il 6% del carburante usato per i trasporti stradali dovrà provenire da fonti rinnovabili, i biocarburanti dovranno rispettare determinati criteri di sostenibilità e il livello medio di emissioni di CO2 di tutte le auto nuove dovrà raggiungere i 130 g/km entro il 2015; infine, le attività di trasporto aereo verranno incluse nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra.

COMPONENTE	INIZIATIVE MONDIALI ED EUROPEE
Territorio / Sviluppo Sostenibile	- Strategia a favore dello sviluppo sostenibile, 2001
Popolazione	- Programma comunitario di Lisbona, 2005 - Agenda per la politica sociale (2006-2010)
Biodiversità e paesaggio	- COM 216/2006/CE: «Arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010 e oltre - Sostenere i servizi ecosistemici per il benessere umano». - Direttiva 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. - Direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici. - COM 302/2006/CE "piano d'azione dell'UE per le foreste" - Convenzione Europea del Paesaggio, 2000.
Suolo e sottosuolo	- COM 231/2006/CE: "Strategia tematica per la protezione del suolo".
Acqua	- Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.
Aria e cambiamenti climatici	- Decisione 2002/358/CE approvazione, in nome della Comunità europea, del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'esecuzione congiunta degli impegni che ne derivano. - COM 35/2005/CE «Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici» - COM 446/2005/CE "Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico"
Energia	- Libro verde, "Una strategia europea per un'energia sostenibile, competitiva e sicura", 2006.
Trasporti	- Libro bianco, "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte.", 2001. - Decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. - COM 336/2006/CE "La logistica delle merci in Europa". - Programma Europeo "Autostrade del Mare", 2004. - Programma Europeo "Marco Polo II", 2007-2013.
Rifiuti	- Direttiva 2006/12/CE relativa ai rifiuti.

Figura 8 – Elenco delle direttive, dei piani e dei programmi sovraordinati al governo regionale del territorio ed organizzati per componente oggetto di tutela

2.10.2.2. *PIANO D'AZIONE DEL SUMMIT MONDIALE SULLO SVILUPPO SOSTENIBILE (JOHANNESBURG)*

In questo documento vengono richiamati i principi della Conferenza di Rio 1992 per il conseguimento dello sviluppo sostenibile, ribadendo che le buone politiche ambientali e le misure a favore di un ambiente che permetta lo sviluppo degli investimento sono alla base dello sviluppo sostenibile.

Il cambiamento degli stili non sostenibili di produzione e consumo viene considerato fondamentale per il conseguimento degli obiettivi generali di sostenibilità. In questo senso viene richiamata la necessità di investimenti nella produzione più pulita ed eco-efficiente e di inclusione dei principi di sostenibilità, anche nella fase si progettazione dello sviluppo locale.

Nell'ottica della pianificazione del territorio, si raccomanda di promuovere un approccio integrato nella predisposizione di politiche ai vari livelli istituzionali in materia di uso del suolo, infrastrutture, sistemi di trasporto pubblico e delle reti, logistica, con l'obiettivo di ridurre il traffico e l'inquinamento, diminuire gli effetti negativi sulla salute e limitare lo sviluppo incontrollato delle città.

2.10.2.3. *SESTO PROGRAMMA COMUNITARIO DI AZIONE IN MATERIA DI AMBIENTE*

Il 22 Luglio 2002, su proposta della Commissione Europea e dopo aver acquisito i pareri del Comitato Economico e Sociale e del Comitato delle Regioni, il Parlamento e il Consiglio dell'Unione Europea hanno varato il VI Programma Comunitario in Materia di Ambiente.

Il Programma, che copre un arco temporale di dieci a partire dalla data di approvazione, nella parte introduttiva, riconosce la necessità di un utilizzo prudente delle risorse naturali e della protezione dell'ecosistema globale, da perseguire parallelamente alla prosperità economica ed allo sviluppo sociale equilibrato.

Viene, inoltre, individuata la necessità di utilizzare un approccio strategico integrato per la risoluzione dei problemi ambientali, che introduca nuove modalità di interazione con il mercato.

I settori principali d'intervento sono quattro: cambiamenti climatici, natura e biodiversità, ambiente, salute e qualità dell'aria e, infine, risorse naturali e rifiuti.

Temi	Obiettivi	N° obiettivo
Suolo	Eliminare sostanze chimiche persistenti e pesticidi	1
	Minimizzare gli impatti delle sostanze chimiche pericolose per ambiente e salute entro il 2020	2
	Ridurre le concentrazioni di piombo nelle vernici a base di piombo e nelle altre fonti di esposizione all'uomo, in particolare dei bambini	3
Acqua	Assicurare lo sviluppo sostenibile degli oceani e la gestione sostenibile della pesca	5
	Dimezzare entro il 2015 il numero di persone che non hanno accesso all'acqua potabile	6
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, abitativo e terziario (protocollo di Kyoto)	8
	Ridurre le malattie respiratorie ed altre conseguenze dell'inquinamento atmosferico con particolare attenzione a donne e bambini	9
Rifiuti	Prevenire e minimizzare la produzione di rifiuti	10
	Ottimizzare il riuso ed il ciclo dei rifiuti, l'uso dei materiali alternativi non dannosi per l'ambiente	11
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	12
	Sviluppare e diffondere le tecnologie alternative allo scopo di assegnare una parte maggiore del mix energetico alle energie rinnovabili	13
Biodiversità	Conservazione e uso sostenibile delle diversità biologiche	14
	Cambiare gli stili non sostenibili di produzione e consumo	15

Figura 9 – Obiettivi del piano di azione di Johannesburg

2.10.2.4. LA STRATEGIA D'AZIONE AMBIENTALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE IN ITALIA

La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile è stata approvata dal CIPE con Deliberazione n° 54 del 2 Agosto 2002 e pubblicata nella GU n° 225 del 3 Ottobre 2002, con supplemento ordinario n° 205.

La Strategia garantisce la continuità dell'azione con i riferimenti precedentemente citati e con gli obiettivi individuati a Lisbona ed a Goteborg in materia di tutela ambientale, piena occupazione e coesione sociale.

La Strategia è articolata in quattro aree d'azione, in coerenza con quelle individuate dal VI Programma Comunitario in Materia Ambientale. Per ognuna delle quattro aree sono individuate priorità, obiettivi ed azioni funzionali al conseguimento dei target.

Temi	Obiettivi	N° obiettivo
Suolo	Promuovere un uso sostenibile del suolo, prevedendo fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione	1
	Ridurre gli impatti dei pesticidi sulla salute umana e l'ambiente	2
Acqua	Conservare, ripristinare e utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste, le zone umide	3
	Raggiungere livelli di qualità delle acque sotterranee e di superficie che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e l'ambiente, garantendo che il tasso di estrazione delle risorse idriche sia sostenibile nel lungo periodo	4
	Uso sostenibile ed elevata qualità delle acque	5
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, terziario	6
	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente	7
Rifiuti	Conseguire una sensibile riduzione delle quantità dei rifiuti prodotte	8
	Incentivare il riutilizzo, il recupero e il riciclaggio dei rifiuti	9
Popolazione e società	Contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane	10
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	11
	Promuovere l'uso di tecnologie più pulite e l'efficienza energetica.	12
Rumore	Ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata che provocano danni alla salute	13
Biodiversità	Cambiare le specie e habitat	14
	Conseguire un utilizzo più efficiente delle risorse naturali con modelli di produzione e di consumo più sostenibili	15
Paesaggio	Conservare e ripristinare le zone con significativi valori legati al paesaggio	16

Figura 10 – Obiettivi del Sesto PCAMA

Temi	Obiettivi	N° obiettivo
Suolo	Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici, sismici e vulcanici e dai fenomeni erosivi delle coste	1
	Ridurre e prevenire la desertificazione	2
	Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste	3
	Bonifica e recupero delle aree e dei siti inquinati	4
	Gestione del territorio che tenga conto delle caratteristiche e della vocazione dei suoli	5
Acqua	Ridurre inquinamento delle acque interne, dell'ambiente marino, dei suoli	6
	Gestione sostenibile della risorsa idrica	7
	Miglioramento della qualità della risorsa idrica	8
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, terziario	9
	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni al di sotto dei limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi, al patrimonio monumentale	7
Rifiuti	Riduzione della produzione di rifiuti	8
	Recupero di materia e recupero energetico dei rifiuti	9
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	10
	Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili	11
Rumore	Riduzione dell'inquinamento acustico e riduzione della popolazione esposta	12
Biodiversità	Conservazione della biodiversità	13
	Recupero della funzionalità dei sistemi naturali e agricoli nelle aree montane, collinari, di pianura e marini	14
Paesaggio	Contenimento della mobilità a maggiore impatto ambientale	15

Figura 11 – Obiettivi della SNSS

2.10.2.5. RIEPILOGO E CONFRONTO

Nelle pagine seguenti si riportano, in modo sintetico e di confronto, gli obiettivi di sostenibilità ambientale sia internazionali che di livello nazionale. In particolare si fa riferimento al Piano d'Azione del Summit mondiale sullo Sviluppo Sostenibile – tenutosi a Johannesburg nel 2002, al Sesto Programma comunitario di azione in materia di ambiente, alla Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia.

TEMI	Piano di Azione Summit mondiale sullo Sviluppo Sostenibile Johannesburg 2002	Sesto Programma comunitario di azione in materia di ambiente 2007-2013	Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia 2002
SUOLO	Eliminare sostanze chimiche persistenti (POPs) e pesticidi; Minimizzare gli impatti delle sostanze chimiche pericolose per ambiente e salute entro il 2020; Ridurre le concentrazioni di piombo nelle vernici a base di piombo e nelle altre fonti di esposizione all'uomo, in particolare dei bambini.	Promuovere un uso sostenibile del suolo, prevenendo fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione.	Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici, sismici e vulcanici e dai fenomeni erosivi delle coste.
		Ridurre gli impatti dei pesticidi sulla salute umana e l'ambiente; Produrre ed utilizzare le sostanze chimiche in modo da non comportare un impatto negativo sulla salute e sull'ambiente entro il 2020.	Ridurre e prevenire la desertificazione.
			Ridurre inquinamento nelle acque interne, nell'ambiente marino e nei suoli.
			Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste.
			Bonifica e recupero delle aree e dei siti inquinati.
			Gestione del territorio che tenga conto delle caratteristiche e della vocazione dei suoli.
			Ridurre l'uso dei pesticidi.
ACQUA (Natura e biodiversità - Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti)	Assicurare lo sviluppo sostenibile degli oceani e la gestione sostenibile della pesca.	Conservare, ripristinare e utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste, le zone umide.	Ridurre l'inquinamento nelle acque interne, nell'ambiente marino e nei suoli.
	Dimezzare entro il 2015 il numero di persone che non hanno eccesso all'acqua potabile.	Raggiungere livelli di qualità delle acque sotterranee e di superficie che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e per l'ambiente, garantendo che il tasso di estrazione delle risorse idriche sia sostenibile nel lungo periodo.	Gestione sostenibile della risorsa idrica.
	Sviluppare la gestione integrata delle risorse idriche e dei piani di efficienza idrica entro il 2005 sostenendo i paesi in via di sviluppo.	Uso sostenibile ed elevata qualità delle acque.	Conversione e ripristino della risorsa idrica.
			Miglioramento della qualità della risorsa idrica.
ARIA - CLIMA	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, abitativo e terziario (protocollo di Kyoto).	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, abitativo e terziario (protocollo di Kyoto).	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, abitativo e terziario (protocollo di Kyoto).
	Ridurre le malattie respiratorie ed altre conseguenze dell'inquinamento atmosferico con particolare attenzione a donne e bambini.	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente.	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni al di sotto dei limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi, al patrimonio monumentale.

Figura 12 – Confronto tra i diversi obiettivi dei diversi piani di azione

TEMI	Piano di Azione Summit mondiale sullo Sviluppo Sostenibile Johannesburg 2002	Sesto Programma comunitario di azione in materia di ambiente 2007-2013	Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia 2002
RADIAZIONI (Ambiente e salute e qualità della vita)		Contribuire a un elevato livello di qualità della vita di benessere sociale per i cittadini attraverso un ambiente in cui il livello dell'inquinamento non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente e attraverso uno sviluppo urbano sostenibile.	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinamento al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale.
			Riduzione dell'esposizione a campi elettromagnetici in tutte le situazioni a rischio per la salute umana e l'ambiente naturale.
RIFIUTI (Uso sostenibile delle risorse	Prevenire e minimizzare la produzione di rifiuti.	Conseguire una sensibile riduzione delle quantità di rifiuti prodotte.	Riduzione della produzione di rifiuti.
	Ottimizzare il riuso ed il riciclo dei rifiuti, l'uso di materiali alternativi non dannosi per l'ambiente.	Incentivare il riutilizzo, il recupero e il riciclaggio dei rifiuti.	Recupero di materia e recupero energetico dei rifiuti.
POPOLAZIONE E SOCIETÁ (Ambiente salute e qualità della vita)	Assicurare la diffusione e l'accesso ai servizi di assistenza sanitaria di base al fine di ridurre le minacce ambientali alla salute.	Ridurre gli impatti dei pesticidi sulla salute umana e l'ambiente.	Ridurre l'uso dei pesticidi.
	Ridurre di 1/4 entro il 2005 il numero di malati di AIDS di età compresa tra i 15 e 24 anni.	Produrre ed utilizzare le sostanze chimiche in modo da non comportare un impatto negativo sulla salute e sull'ambiente entro il 2020.	Sicurezza e qualità degli alimenti.
	Eliminare sostanze chimiche persistenti (POPs) e pesticidi; Minimizzare gli impatti delle sostanze chimiche pericolose per ambiente e salute entro il 2020; ridurre le concentrazioni di piombo nelle vernici a base di piombo e nelle altre fonti di esposizione all'uomo, in particolare dei bambini.	Contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane.	Uso sostenibile degli OGM.
	Accrescere la produzione alimentare salvaguardando la sicurezza alimentare in maniera sostenibile per l'ambiente.		
ENERGIA	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario.	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario.	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario.
	Sviluppare e diffondere le tecnologie energetiche alternative allo scopo di assegnare una parte maggiore del mix energetico alle energie rinnovabili.	Promuovere l'uso di tecnologie più pulite e l'efficienza energetica. Promuovere l'uso di fonti di energia rinnovabili allo scopo di raggiungere, entro il 2010 l'obiettivo del 12% del consumo. Raggiungere, entro il 2010, la percentuale del 22% della produzione di energia elettrica a partire da energie rinnovabili.	Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili; Elaborare Piani Energetico Ambientali regionali che privilegino le fonti rinnovabili, l'innovazione tecnologica, la razionalizzazione della produzione elettrica e dei consumi energetici.
RUMORE		Ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata che provocano danni alla salute.	Riduzione dell'inquinamento acustico e riduzione della popolazione esposta.

Figura 13 – Confronto tra i diversi obiettivi dei diversi piani di azione

TEMI	Piano di Azione Summit mondiale sullo Sviluppo Sostenibile Johannesburg 2002	Sesto Programma comunitario di azione in materia di ambiente 2007-2013	Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia 2002
BIODIVERSITA'	Conservazione e uso sostenibile delle diversità biologiche;	Arrestare il deterioramento della diversità biologica entro il 2010.	Conservazione della biodiversità.
	Riduzione significativa entro il 2010 del ritmo di perdita della diversità biologica.	Conservare, ripristinare e utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste, le zone umide.	Recupero della funzionalità dei sistemi naturali e agricoli nelle aree montane, collinari, di pianura e marini.
	Assicurare lo sviluppo sostenibile degli oceani e la gestione sostenibile della pesca.	Conservare le specie e habitat.	Riduzione del prelievo di risorse senza pregiudicare gli attuali livelli di qualità della vita.
	Conservare gli ecosistemi delle montagne.	Conseguire una utilizzo più efficiente delle risorse naturali con modelli di produzione e di consumo più sostenibili.	Estensione delle coltivazioni, adozione di buone pratiche agricole, adozione di pratiche biologiche o ecocompatibili, gestione sostenibile delle foreste.
	Cambiare gli stili non sostenibili di produzione e consumo.		
PAESAGGIO		Conservare e ripristinare le zone con significativi valori legati al paesaggio.	Contenimento della mobilità a maggiore impatto ambientale.
MOBILITA'			Controllo del traffico nei centri urbani e promozione di attività alternative alla mobilità privata.
			Infrastrutturazione urbana a favore della modalità di trasporto ciclopedonale.

Figura 14 – Confronto tra i diversi obiettivi dei diversi piani di azione

2.11. INDIVIDUAZIONE DELL'AREA D'INDAGINE

2.11.1. PREMESSA

La città di Marsala, conta 82.596 abitanti. Il suo territorio amministrativo si estende per circa 241 Kmq nella fascia costiera occidentale dell'isola, al confine con il comune di Trapani a nord, di Petrosino e Mazara a sud e di Salemi ad est, in una zona che dal punto di vista ambientale, turistico, della pesca, dell'artigianato, delle aree protette, dell'agricoltura, ecc, presenta peculiarità che lo distinguono nel complesso del territorio siciliano.

Le coste del trapanese si estendono complessivamente per 389,35 km (di cui 224,672 sulla terraferma e 164,678 sulle isole minori), sono caratterizzate da una ricca varietà di tipologie ambientali, sia terrestri che marine: dalla duna sabbiosa alla riviera ricca di anfratti, alla prateria di posidonia, con un alternarsi di spiagge e scogli. A questo scenario del litorale fanno da cornice siti di notevole interesse storico naturalistico

come il Golfo di Castellammare, San Vito Lo Capo, le Saline di Trapani, lo Stagnone di Marsala e le sue isole, la zona umida di Capo Feto, la zona dunale di Triscina-Tre Fontane, le Egadi, Pantelleria. Purtroppo deve evidenziarsi anche la notevole antropizzazione caratterizzata da un abusivismo edilizio spesso selvaggio.

La pesca costiera rimane ancora oggi una attività economica importante di questa fascia costiera, con numerosi porticcioli e ricoveri e tipologie di pesca. Hanno uno sbocco diretto sulla costa 15 comuni della Provincia Regionale di Trapani, e precisamente: Alcamo, Castellammare del Golfo, San Vito lo Capo, Custonaci, Valderice, Erice, Trapani, Paceco, Marsala, Petrosino, Mazara del Vallo, Campobello di Mazara, Castelvetrano, Favignana, Pantelleria.

La superficie complessiva di questi Comuni ammonta a Kmq 1.773, con una popolazione residente totale pari a 375.722 abitanti, mentre l'intera provincia di Trapani ha un'estensione complessiva (dati 2005) di 2.459,84 Kmq per una popolazione di 434.435 abitanti.

Con un'economia prevalentemente agricola e basata sull'industria del vino, Marsala ha nel tempo sviluppato la sua vocazione turistica che la vede, ormai da dieci anni, tra le mete più amate della Sicilia occidentale. Punta estrema dell'Isola, sorge su Capo Boeo: da un lato la protegge Erice; dall'altro l'abbracciano Segesta e Selinunte.

Pianeggiante e in parte collinare (max. 12 metri sul livello del mare), è ben collegata alla rete autostradale A29; facilmente raggiungibile in aereo (a 15 Km c'è l'aeroporto di Trapani, a meno di cento quello di Palermo); vicina ai due maggiori porti degli stessi capoluoghi che collegano la Sicilia al nord Italia, alle isole di Ustica, Pantelleria e alle Pelagie, nonché alla Tunisia.

Nel mese di settembre, la vendemmia diventa uno stile di vita: sono tantissimi i giovani che partono verso le campagne per raccogliere i grappoli. È un lavoro molto pesante ma ben retribuito, anche se negli ultimi anni, questo settore ha conosciuto una crisi senza precedenti. Altre importanti produzioni agricole sono quelle di pomodoro e di fragola (cd. "Marsalina").

Negli ultimi anni sono emerse particolari settori che man mano sono diventati trainanti per l'economia locale. Fra essi si menzionano la produzione del caffè, di cui assume rilievo il marchio ZICAFFÈ fondato nel 1929, la produzione di particolari mezzi adibiti alla raccolta dei rifiuti, prodotti da un'azienda locale che rifornisce buona parte del territorio nazionale. Importanti sono anche le produzioni meccaniche per le industrie tedesche, di bottiglie di vetro e di gruppi elettrogeni: è marsalese l'azienda che produce le stazioni mobili della RAI.

2.11.2. ANALISI STORICA DEI LUOGHI

Nella storia della Sicilia, Marsala affonda le sue radici nel IV secolo a.C., quando dal mare giungono i Fenici per insediarsi nell'isola di Mozia, la perla archeologica dello Stagnone che i Cartaginesi difendono invano nel 397 a.C. dagli attacchi di Dionisio il Vecchio, tiranno di Siracusa. I superstiti si rifugiano sul vicino promontorio di Capo Boeo, e qui fondano *Lilybeo*.

Poi la lunga dominazione dei Romani, sotto i quali fiorisce il commercio e si sviluppano gli affari. Nell'VIII secolo arrivano i pirati Arabi: distruggono *Lilybeo* e la ribattezzano col nome di *Marsa Allah*, Porto di Dio (secondo altri *Marsa Alì*) da cui l'attuale nome Marsala.

Ai musulmani seguono i Normanni e gli Svevi: siamo a cavallo tra il XII e il XIII secolo, durante il quale gli interessi economici della città si spostano dal mare alla terraferma. Marsala diventa centro agricolo, nascono e si sviluppano i feudi nei quali - grazie agli Angioini - si diffondono le colture dei cereali e cresce la pastorizia.

Nel 1575 avviene un fatto clamoroso: gli Spagnoli chiudono il porto per fronteggiare le invasioni dei pirati. E' il declino delle attività legate al mare, mentre si avvia la diffusione della viticoltura. Lungo le coste spuntano torri d'avvistamento; nell'entroterra nascono i bagli che scandiscono i ritmi della vita contadina.

Un "rincorrersi" tra mare e terra la storia di Marsala che - nel 1773 - trova un suo punto di equilibrio nel vino grazie agli Inglesi. Prima *John Woodhouse* (intraprendente commerciante di Liverpool), poi *Ingham* e *Whitaker* scoprono e valorizzano la più antica Doc d'Italia: il marsala. I Florio, dieci anni dopo, saranno i primi italiani a commercializzarlo. Nel periodo Risorgimentale, l'11 Maggio 1860 è una data importante per Marsala: sbarca Giuseppe Garibaldi che, con i Mille, avvia da qui l'unità d'Italia. Il resto è storia recente, pressappoco identica a tante altre cittadine del meridione italiano, aggravata dai bombardamenti della 2^ guerra mondiale: l'11 Maggio 1943, il più terribile di tutti. Per l'eroica capacità di ripresa da quel nefasto giorno, Marsala è insignita della Medaglia d'Oro al Valore Civile.

Nell'ultimo decennio si è notevolmente incrementato il flusso delle presenze turistiche, aumentando altresì la ricettività. Dai tre alberghi di dieci anni fa si è passati agli attuali 14; mentre un vistoso incremento si è avuto nell'extralberghiero: agriturismi, e affittacamere sono ora una trentina. In crescita anche i posti letto: oggi se ne contano più di 1.400, cui vanno aggiunte le case vacanza utilizzate nel lungo periodo estivo.

Il restauro artistico e architettonico delle opere pubbliche, poi, ha ridato lustro all'antica

Lilybeo.

Così, il centro storico - racchiuso tra Porte e Bastioni - svela musei e palazzi, chiese e monumenti, piazze e teatri. Sulla via della Giudecca ricade il moderno Complesso San Pietro che ospita il Museo civico. Nel Cassaro si fa shopping e si respira l'antico e il moderno di Marsala; mentre artistico e suggestivo è il mercato del pesce, nel quartiere spagnolo. Verso Capo Boeo si estende il Parco archeologico con la Venere Callipige e la Nave Punica, i mosaici dell'Insula romana e la grotta della Sibilla Lilybetana con il Battistero di San Giovanni. Ma l'itinerario artistico e culturale riserva altre tappe: il Convento del Carmine (sede della Pinacoteca comunale), il "regio" teatro Eliodoro Sollima, piazza Loggia con la Cattedrale e Palazzo VII Aprile, il museo con gli Arazzi fiamminghi. Fuori dal centro urbano, si ammira la laguna dello Stagnone con le quattro isole della Riserva naturale, le saline, i mulini a vento: tesori di un paesaggio incontaminato, tipicamente mediterraneo. Il Canalone, poi, costeggia il parco attrezzato di Villa Genna e si snoda fino agli imbarcaderi per l'isola di San Pantaleo, lungo vasche e montagne bianche di sale: al tramonto i colori creano riflessi di insolita bellezza. Uno scenario incantevole fino alla fenicia Mozia, custode di pregevoli reperti archeologici esposti nel museo *Withaker*.

2.11.3. DESCRIZIONE DELL'ATTUALE PORTO

A sud dell'abitato si trova il sito portuale oggetto della presente proposta progettuale.

L'area di interesse ricade all'interno della tavoletta denominata "Marsala" Foglio 256, redatta in scala 1:25.000, edita dall'I.G.M.I. (Istituto Geografico Militare Italiano).

Le coordinate geografiche del sito, riferite al Way Point sono: 37°46',902N – 12°26',200E.

Per quanto riguarda il sistema portuale, la centralità del porto nella prospettiva di sviluppo comunale e dell'intera provincia, appare in tutta la sua evidenza se si considera da un lato la sua posizione centrale nel Mediterraneo e dall'altro la perificità geografica di Marsala in relazione al panorama nazionale. Tenuto conto che, il trasporto marittimo è oggi l'unica valida alternativa al (costoso) trasporto su gomma, ne consegue che, il porto dovrà essere riguardato come il maggiore elemento da tenere in considerazione per aspetto economico e di assetto territoriale del Comune.

Il porto di Marsala (classificato di 2^a categoria – 3^a classe) è costituito da uno specchio d'acqua pari a 335.000 mq di cui 99.000 con fondali al di sotto di 6 m, da una superficie a terra di 120.000 mq, uno sviluppo costiero di 3.547 m, di cui circa 1.600 m di banchine operative.

Esso è delimitato da due moli curvilinei tra i quali si apre una imboccatura larga circa 200 m aperta a Sud e protetta a ponente da una diga foranea. Quest'ultima è attestata al Molo di Ponente, e si protende per circa 550 m in direzione Sud.

Figura 15 – Aerofoto con localizzazione del Porto di Marsala

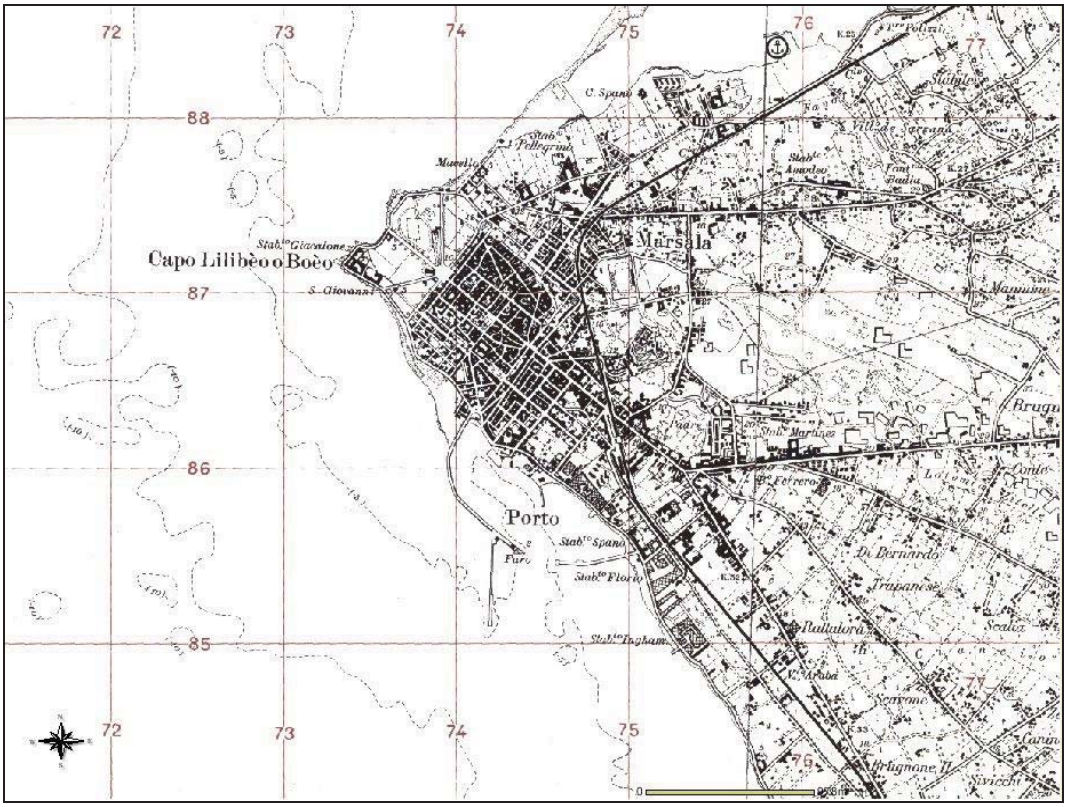


Figura 16 – Corografia IGM, Foglio 256 "Marsala"

Figura 17 – Vista aerea del porto di Marsala

Il Molo di Ponente, lungo circa 1.100 m ed orientato mediamente verso Sud-Est, è adibito all'ormeggio di navi mercantili, per lo più merci varie e vino, nonché di pescherecci e qualche imbarcazione da diporto. Il molo di Levante è a due bracci e dirige verso Ponente.

La parte interna del porto è banchinata. A Nord della radice del molo di Levante e collegata a quest'ultimo è stata attrezzata l'attuale darsena turistica; la quale è costituita da una banchina ed attrezzata con quattro pontili galleggianti per una lunghezza complessiva di circa 320 metri.

Sono inoltre presenti quattro ulteriori pontili galleggianti, ubicati a ridosso della banchina curvilinea, per una lunghezza complessiva di 300 m, anch'essi dedicati ad approdo turistico.

La geometria del porto è quindi caratterizzata dai seguenti dati:

- superficie dello specchio liquido è di 335.000 mq;
- superficie a terra è di 120.000 mq;
- sviluppo delle banchine è di 1600 ml;
- sviluppo delle dighe foranee è di 1650 ml;
- sviluppo pontili è di 320 ml;
- profondità media dei fondali è di 4 mt.

Il porto offre ridosso per azioni da ponente e maestrale, mentre è esposto alla traversia dello scirocco; è inoltre soggetto ai fenomeni del Marrobbio.

L'intera zona portuale si presenta in un generale stato di degrado delle aree a terra dove prevale la presenza di una serie di capannoni in totale stato di trascuratezza ed abbandono, di inagibilità delle banchine che risultano in ampi tratti incomplete e pericolanti e di sostanziale inutilizzo dell'ampio specchio d'acqua disponibile, sia in termini di ricettività delle imbarcazioni da diporto, sia in termini di traffico commerciale e peschereccio.

Per quanto riguarda i servizi all'interno del porto sono presenti, oltre all'Autorità Marittima, il servizio meteo, raccolta rifiuti, guardiania, rimessaggio barche, scivolo, gru, presa d'acqua e elettrica, rifornimento carburante, antincendio, ormeggiatori, ancoraggio per transito, tre cantieri e due officine meccaniche, club nautico (che gestisce la ricettività turistica con 180 posti barca dei 250 di capienza complessiva del porto), parcheggio e negozi alimentari.

Nelle immediate vicinanze sono presenti ulteriori servizi commerciali e per la ricettività (banca, lavanderia, accessori per la nautica, servizio bombole, negozi, farmacia, bar, ristorante e albergo).

Tale situazione generale si riflette in una mancata opportunità per la città ed il territorio circostante di fruire dei vantaggi economici e sociali che tale risorsa, una volta resa operativa ed efficiente potrebbe offrire. Opportunità che la città di Marsala ed i suoi cittadini meriterebbero, a fronte del valore paesaggistico, culturale, storico, artistico e di tradizioni che essi ospitano e rappresentano.

2.12. INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI DI PIANO

2.12.1. PREMESSA

Sicuramente lo scenario più plausibile da seguire sarebbe stato quello del P.R.P. vigente.

Comunque alcune scelte del piano già adottato, ma mai completamente attuato, appaiono già oggi superate nei fatti e non più realisticamente proponibili, anche alla luce delle attuali esigenze economico-sociali e le tendenze evolutive dei mercati. La sostenibilità stessa del piano, che non ha effettuato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, risulta opinabile.

Il Piano sembra andare, infatti, in controtendenza con le più attuali concezioni di funzionamento di sistemi portuali che prediligono la specializzazione verso una

tipologia di traffico, anziché prevedere molte attività spesso configgenti tra loro che finiscono per rendere il porto inappetibile per qualsiasi armatore.

Tale visione è, infatti, ripresa dalla sovraordinata pianificazione di settore (Piano Regionale dei Trasporti e Piano Strategico di Sviluppo della Portualità Turistica) dei quali si tratta nelle sezioni apposite, e che infatti prevedono per Marsala cose diverse da quelle previste nel PRP.

Per quanto riguarda il naviglio da diporto, il P.R.P. non giustifica in alcun modo la posizione della darsena turistica. Insieme alla posizione dei cantieri, quella della darsena turistica appare urbanisticamente discutibile privilegiando a ridosso del centro storico e storicizzato della Città l'attività cantieristica certamente non consona e con esigenze molto diverse.

Il Piano sembra piuttosto concepito per "sanare" quanto alla data effettuato in palese difformità con la pianificazione vigente.

Per consentire la movimentazione e l'ormeggio delle navi all'interno del Porto, il P.R.P., prevede un cospicuo dragaggio a quota -7.0 m.s.l.m.m.. Questa scelta non è ambientalmente ed economicamente semplice da realizzare, nonostante i nuovi banchinamenti e le relative colmate previste.

Nelle diverse fasi di sviluppo del nuovo Piano Regolatore Portuale di Marsala sono state valutate e comparate diverse soluzioni alternative con l'obiettivo di identificare le soluzioni ottimali con particolare riferimento all'identificazione ed ottimizzazione delle opere di messa in sicurezza del bacino, alla complessiva organizzazione funzionale dell'impianto portuale e zonizzazione delle aree portuali.

2.12.2. ALTERNATIVA "0"

L'alternativa "0" corrisponde all'opzione di non intervento ossia al mantenimento dello status quo. Tale condizione è stata ritenuta non soddisfacente in quanto comporterebbe una situazione di stagnazione, con importanti ripercussioni economiche, che la allontanerebbe in modo inesorabile dal ruolo che le varie Direttive Europee le attribuiscono, grazie anche alla sua collocazione geografica, come nodo importante all'interno dell'Autostrada del Mare e le linee guida regionali come porto HUB.

Le principali criticità infrastrutturali attuali del Porto di Marsala sono quelle tipiche dei porti storici, nati e sviluppatisi in ambito urbano:

- rigidità del regime delle perimetrazioni, che vede proprietà demaniali e patrimoniali non corrispondenti ai confini degli ambiti operativi, tagliati in modo casuale che generano delle aree che lasciano degli spazi del tutto

insufficienti allo svolgimento di funzioni portuali vere e proprie (sbarco e imbarco con spazi adeguati per la messa a terra delle merci e la circolazione dei veicoli) e ancora meno all'impianto di mezzi meccanici fissi e/o alla realizzazione di magazzini di deposito e simili;

- carenza di ormeggi per il traffico merci Ro-Ro, gli ormeggi dedicati sono insufficienti, situazione alla quale non si supplisce con la dispersione degli accosti in ambito portuale a dimostrazione peraltro di una mancanza di certa elasticità operativa che può essere anche interpretata come un punto di forza del porto;
- sovrabbondanza in zona Margitello di spazi e strutture a terra dismesse e comunque non più adatte alle attuali tecnologie. In particolare è riscontrabile una obsolescenza delle strutture coperte (magazzini di deposito) e la presenza di edifici vetusti e in cattivo stato di conservazione;
- carenza di aree retroportuali, intese non solo come piazzale retrostante la banchina, bensì anche come piazzali (interni o anche esterni al perimetro portuale) di adeguate dimensioni per lo svolgimento delle attività logistiche;
- scarso sfruttamento ai fini turisti del porto.

In assenza di strumenti pianificatori si può prevedere solo un peggioramento progressivo della situazione in atto, i cui riflessi più significativi investirebbero non solo l'ambiente urbano ma anche quello portuale in termini di ulteriore perdita di efficienza e competitività.

Da un punto di vista più strettamente ambientale, la situazione attuale dell'ambiente nell'ambito di riferimento del Piano, descritta nel Quadro Ambientale, evidenzia sulla base dei dati attualmente a disposizione l'assenza di stati di sofferenza di rilevante intensità nelle differenti matrici/componenti ambientali.

Le criticità riscontrate appaiono connesse principalmente alla presenza di sorgenti di impatto legate alla evoluzione storica del porto, come la zona industriale, il porto e le infrastrutture stradali, che comportano ricadute ambientali soprattutto in termini di qualità dell'aria, rumore, inquinamento dei fondali e dei suoli.

È ragionevole ipotizzare che in assenza di modifiche al porto, la situazione generale si mantenga inalterata.

2.12.3. ALTERNATIVA OGGETTO DEL PRESENTE STUDIO

La definizione del nuovo assetto di Piano è stata sviluppata secondo il criterio principale di mantenere le funzioni portuali preesistenti, in accordo con il carattere

polifunzionale che già il Porto di Marsala possiede: la funzione commerciale, la funzione passeggeri e le funzioni accessorie quali diporto e pesca.

Fin dal progetto preliminare si è cercato di trovare la soluzione progettuale nel rispetto di tale criterio fondamentale; in particolare l'esame delle diverse funzioni portuali ha portato a concentrare gli sforzi sulla funzione commerciale, diportistica e pesca.

Ciò è dipeso da tre ordini di considerazioni:

- le tre funzioni assumono un ruolo centrale nell'ambito del porto , in quanto generatrici di reddito ed occupazione non solo diretti ma anche indotti;
- la funzione commerciale comporta l'esecuzione delle opere infrastrutturali più importanti ed in grado di condizionare la conformazione del porto;
- le altre funzioni portuali sono in gran parte legate a specifici ambiti geografici e la formulazione di ipotesi alternative stravolgerebbe la presente struttura del porto e oltre a non essere facilmente realizzabile non si giustificherebbe sotto il profilo tecnico ed economico.

I principali criteri seguiti nella definizione dell'alternativa di progetto preliminare prima e del definitivo poi per le tre funzioni comprendono:

- il mantenimento di appropriati standard dimensionali ed operativi tali da garantire un efficiente e flessibile esercizio dei diversi terminali;
- la concentrazione di attività e funzioni commerciali simili e/o complementari e razionalizzazione dell'uso del territorio, evitando la frammentazione, nel rispetto della multifunzionalità e non penalizzando comunque le attività tradizionali esistenti, predisponendo ed attuando la loro ricollocazione prima di eventuali interventi che ne condizionino l'esercizio, e dotando le nuove strutture di caratteristiche prestazionali non inferiori a quelle esistenti;
- la creazione di aree di intervento la cui ubicazione: sia più flessibile, cioè meglio si presti ad essere riconvertita ad usi portuali diversi da quelli previsti; meglio si adatti alla rete dei collegamenti stradali esistente o prevedibile.

La collocazione finale delle diverse funzioni è stata oggetto di una prolungata fase di consultazione con i principali portatori di interesse (le amministrazioni locali, le autorità marittime gli enti proprietari/gestori, gli operatori del trasporto marittimo, i principali concessionari).

Dal confronto fra le diverse soluzioni e dalle indicazioni dei diversi attori coinvolti sono scaturiti gli "indirizzi" per la scelta delle proposte di assetto di Piano, che sono poi sfociate nella proposta definitiva.

Il nuovo Piano in pratica rappresenta una "combinazione" di elementi appartenenti alle

varie soluzioni studiate ma anche introdotti in sede di consultazione in base alle osservazioni dei diversi enti.

Per dimensione e capacità della configurazione risultante da tali proposte, il Piano si proietta temporalmente oltre l'orizzonte del 2020, al quale sono riferite le previsioni di sviluppo quantitativo della domanda, e la configurazione di Piano proposta tende a rappresentare una sorta di "limite" dello sviluppo dell'area portuale oltre il quale – allo stato attuale – appare irrealistico ipotizzare un ulteriore sviluppo.

L'alternativa zero, ovvero la non realizzazione delle opere, è stata considerata non applicabile in quanto il progetto, può risultare estremamente vantaggioso ed è conforme alle esigenze della marineria di Marsala che è quella di avere una infrastruttura in linea con gli standard riportati nelle "*Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*", pubblicate nel febbraio 2002, dall'AIPCN-PIANC (Associazione Internazionale di Navigazione, Sezione Italiana).

2.12.4. ALTRE ALTERNATIVE PRESE IN CONSIDERAZIONE MA SCARTATE

Fermo restando che la collocazione finale delle diverse funzioni è stata oggetto di una prolungata fase di consultazione e che è nata dagli "indirizzi" suggeriti dai diversi attori coinvolti si è pensato di proporre delle modifiche alle opere portuali foranee ed in particolare:

- posizionamento della diga antemurale come da PRP vigente;
- continuazione del molo di sopraflutto in modo da proteggere l'intero bacino portuale.

Entrambe le soluzioni sono state scartate in quanto molto impattanti dal punto di vista ambientale e poco sicure per la navigazione dei navigli di dimensioni maggiori.

In particolare la prima alternativa è stata scartata in quanto:

- diga antemurale ricadente quasi per intero sulla posidonia;
- limitato numero di accosti per il traffico commerciale;
- eccessivi costi di manutenzione per la diga antemurale in quanto trattasi di diga a gettata;
- elevati impatti in fase di cantiere per l'elevato numero di massi necessari per la costruzione delle diga;
- necessità quasi sicura di aprire nuove cave di prestito per il reperimento del materiale lapideo.

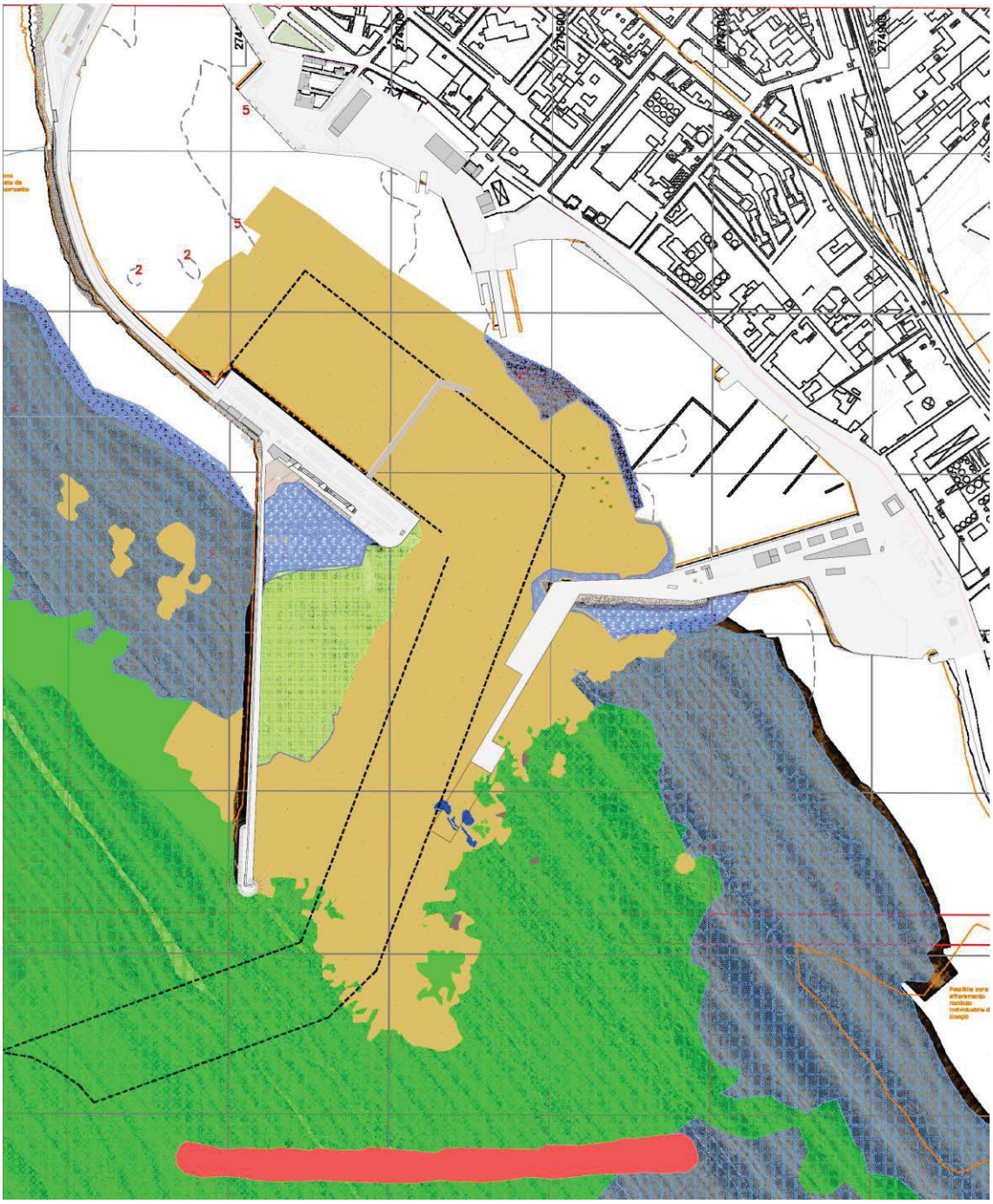


Figura 18 – Alternativa 1 – Diga Antemurale come da PRP vigente

La seconda alternativa è stata scartata in quanto:

- molo di sopraflutto ricadente per intero sulla posidonia;
- eccessivi rischi per la navigazione nelle manovre di ingresso al porto.

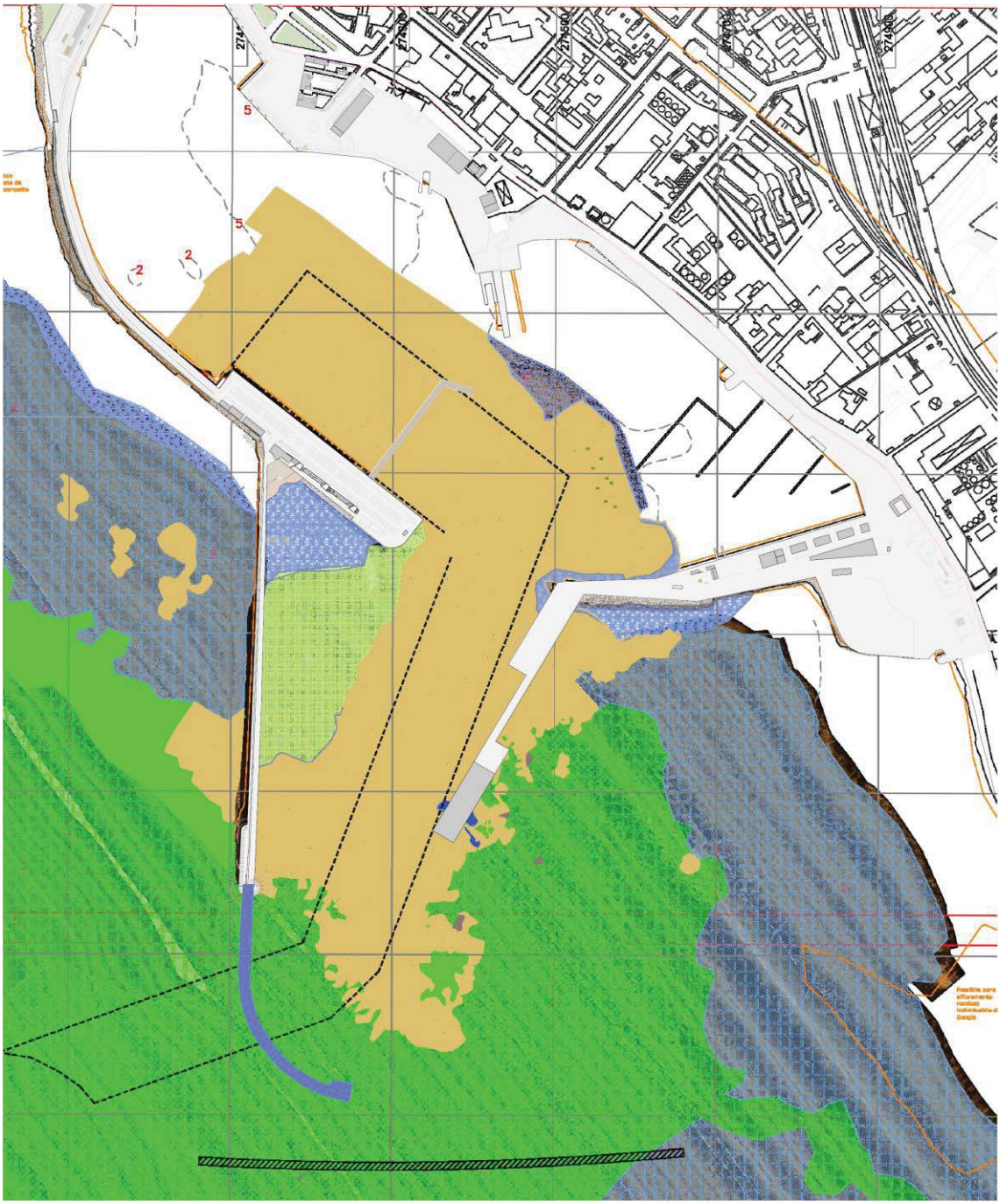


Figura 19 – Alternativa 2 – Prolungamento molo di sopraflutto

2.13. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DELL'ALTERNATIVA PRESCELTA E INDIVIDUAZIONE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

La fase di esercizio è quella in cui vengono prese in considerazione le opere e tutte le attività ad esse legate, ovvero quelle connesse con l'esercizio della struttura portuale. Sono da annoverare le attività strettamente connesse alla nautica da diporto, quelle connesse all'attività di rimessaggio nonché tutte quelle legate al commercio e al turismo che dal porto traggono origine.

E' evidente che un intervento di valorizzazione dell'infrastruttura portuale di Marsala rappresenta un'occasione che determina, sia per gli effetti commerciali che per la capacità di attrazione turistica con il relativo indotto, una modificazione della struttura dello spazio costiero in termini di organizzazione del territorio. In particolare il traffico marittimo è tra le cause fondamentali dell'inquinamento marino all'interno del bacino portuale, dove, a causa della ridotta diluizione operata dall'acqua di mare, si registrano concentrazioni di inquinanti estremamente elevate.

I suggerimenti avanzati per risolvere gli impatti in fase di esercizio riguardano:

- la realizzazione di una rete di raccolta degli inquinanti nella zona destinata al rimessaggio;
- un impianto di raccolta delle acque oleose nell'area adibita al bunkeraggio;
- una serie di servizi a banchina, quali la raccolta di rifiuti liquidi e solidi e il successivo convogliamento alla rete fognaria;
- un sistema di raccolta dei rifiuti solidi comprendente cassonetti e bidoni portarifiuti;
- lo scarico dei reflui civili in un'idonea rete fognaria progettata per servire tutti gli edifici a terra e i servizi igienici presenti sul molo Colombo;
- una rete di raccolta delle acque piovane di prima pioggia che, dopo essere state opportunamente trattate, verranno convogliate alla rete fognaria comunale;
- la possibile adozione di precise norme prescrittive che regolamentano la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e oleosi, lo svuotamento delle sentine delle imbarcazioni impedendo tassativamente lo scarico in mare dei reflui e delle acque contenenti detergenti e sostanze inquinanti;
- l'area di distribuzione carburanti sarà dotata di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante accidentalmente versato in acqua;
- l'utilizzo di strumenti idonei alla pulizia dello specchio acqueo;
- la definizione di un muro paraonde avente quota rispetto al livello del mare non troppo elevata;
- l'impiego di massi naturali dove possibile;
- la progettazione di edifici non troppo alti.

Comunque per una più dettagliata descrizione dello scenario ambientale e del monitoraggio previsto si rimanda al "Quadro Ambientale".

2.14. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SUI BENI CULTURALI, SUL PAESAGGIO E SUI SITI UNESCO

Per quanto concerne l'impatto sul paesaggio, un importante elemento di valutazione risulta essere la visibilità dell'opera sia da terra che da mare.

Nel caso in esame, la costruzione di un bacino portuale determina sul paesaggio circostante un tipo d'impatto circoscritto, non tale da comprometterlo pesantemente.

Le scelte fatte in sede di progetto definitivo, meglio esplicitate nei capitoli successivi, relativamente alle caratteristiche delle nuove opere a mare, si basano su due elementi importanti:

- quota rispetto al livello del mare del muro paraonde delle dighe frangiflutti;
- l'impiego di massi naturali per la formazione della mantellata delle stesse dighe.

Ne consegue un impatto minimo sul tratto di litorale interessato. Il nuovo dispositivo portuale, anziché "togliere" al paesaggio circostante, va a compensare tutte quelle situazioni di degrado e depauperamento che in questo momento lo contraddistinguono.

Per le opere a terra l'attenzione è stata

- l'altezza massima degli edifici;
- i rivestimenti e i dettagli di finitura.

Quindi, nei confronti del paesaggio, l'effetto più evidente è senz'altro la modifica del *waterfront* che comunque porta un impatto positivo perché, mentre il fronte attuale risulta "privo d'identità", la definizione del bacino portuale crea una riqualificazione del fronte stesso e una esplicitazione della nuova identità della città.

Inoltre all'interno del territorio del comune di Marsala risulta la presenza delle seguenti aree SIC/ZPS:

- ITA010014 "Sciare di Marsala"
- ITA010021 "Saline di Marsala"
- ITA010026 "Fondali dell'isola dello Stagnone di Marsala"
- ITA010028 "Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - area marina e terrestre".

4.1. CARATTERISTCHE GENERALI SITO:

Tipi di habitat	% coperta
Other land (including Towns, Villages, Roads, Waste places, Mines, Industrial sites)	2
Heath, Scrub, Maquis and Garrigue, Phygrana	8
Dry grassland, Steppes	87
Inland water bodies (Standing water, Running water)	1
Bogs, Marshes, Water fringed vegetation, Fens	1
Extensive cereal cultures (including Rotation cultures with regular fallowing)	1
Copertura totale habitat	**100 %**

Altre caratteristiche sito

IL SIC, esteso complessivamente 4.498 ettari, ricade nell'ambito dei territori comunali di Marsala, Petrosino e Mazara del Vallo (TP), includendo le cosiddette "Sciare", termine d'origine araba che sta ad indicare un paesaggio arido e desolato. Esse sono caratterizzate da una morfologia tendenzialmente in piano, per cui sono spesso soggette all'azione dei venti dominanti, in particolare lo scirocco ed il maestrale che non di rado superano anche i 100 km orari. Dal punto di vista geologico, si tratta di depositi recenti, sabbie, argille e calcareniti (Pleistocene-Pliocene sup.); sotto l'aspetto pedologico, si tratta prevalentemente di litosuoli, spesso con elevata rocciosità affiorante e strati di suolo alquanto sottili, erosi e depauperati. Dai dati registrati nelle stazioni termopluviometriche di Marsala e Castelvetrano risultano temperature medie annue comprese, rispettivamente, tra 17,4 e 18 °C, mentre le precipitazioni variano tra 517,4 mm e 606,5 mm. Dal punto di vista bioclimatico, l'area rientra prevalentemente nella fascia del termomediterraneo inferiore secco superiore, in buona parte afferente alla serie della Quercia spinosa (Chamaeopo-Querco calliprini sigmetum), ormai alquanto degradata a causa del disturbo antropico (ed in particolare degli incendi). In questi casi il paesaggio è fisionomicamente dominato da aspetti steppici a terofite - in particolare Stipa capensis - utilizzati attraverso il pascolo, cui talora si alternano radi aspetti di gariga a Thymus capitatus o a Palma nana. I circoscritti lembi forestali a Quercia spinosa assumono pertanto un significato relittuale.

4.2. QUALITÁ E IMPORTANZA

L'area delle Sciare ospita aspetti di comunità microfitiche, di gariga a Thymus capitatus, a Chamaerops humilis e Rhamnus lycioides subsp. oleoides, oltre a lembi residuali di macchia a Quercus calliprinos, di una certa rilevanza floristica, fitocenotica e faunistica. Fra le specie dell'elenco riportato nella sezione 3.3 figurano alcune entità in buona parte rare, la cui presenza nel territorio è comunque ritenuta di particolare interesse fitogeografico.□

4.3. VULNERABILITÁ

Fra i principali fenomeni di disturbo per i vari habitat delle Sciare - con ripercussioni sulla flora, le fitocenosi e la fauna - risultano gli incendi, assai frequenti. Essi portano anche ad una costante erosione del suolo, esposto all'azione degli agenti meteorici; vanno citate anche le discariche abusive (con accumulo di materiali e di inerti), l'apertura di strade, ecc.

Figura 20 – Scheda del SIC/ZPS ITA010014

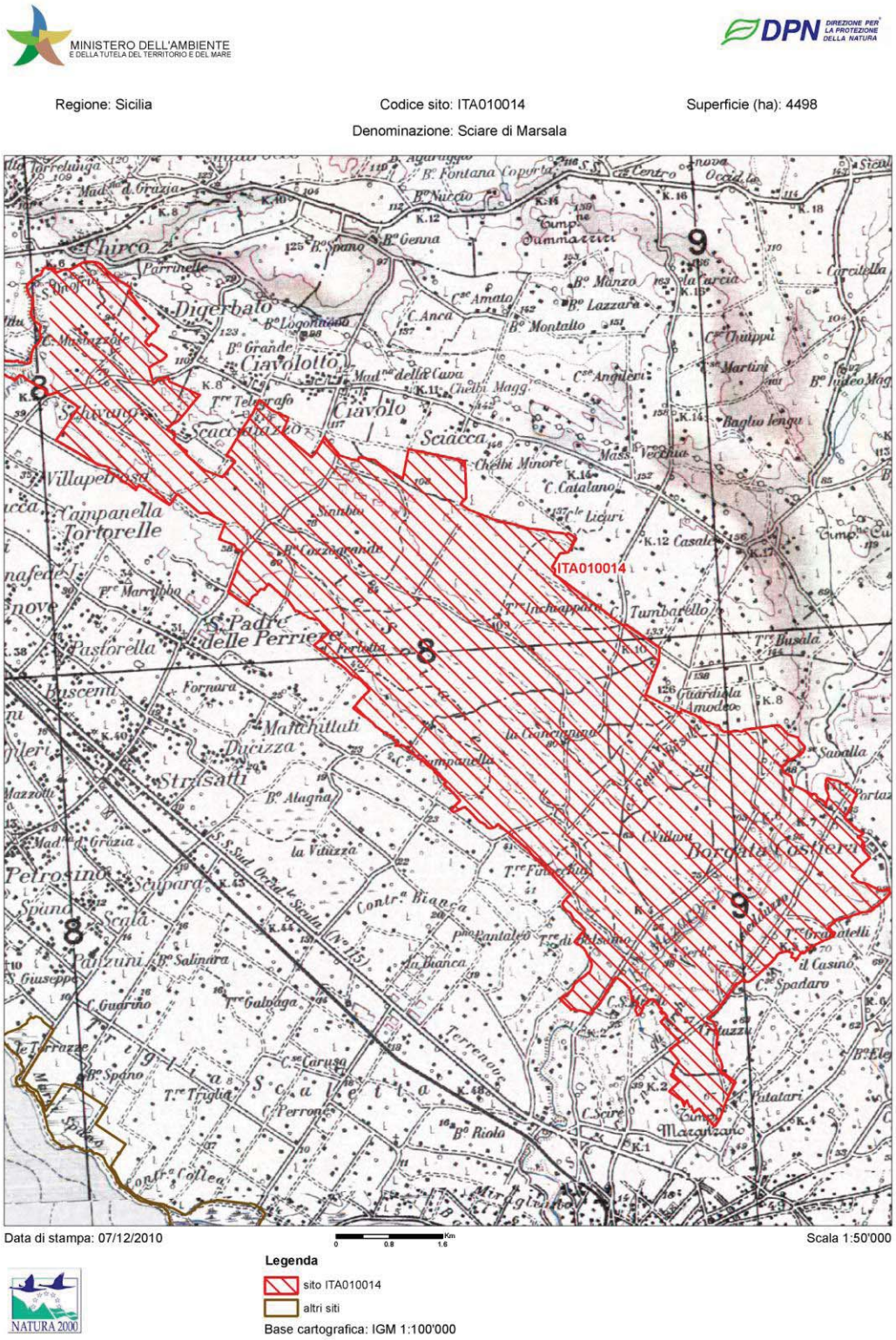


Figura 21 – Cartografia del SIC/ZPS ITA010014

4.1. CARATTERISTCHE GENERALI SITO:

Tipi di habitat	% coper
Other land (including Towns, Villages, Roads, Waste places, Mines, Industrial sites)	
Tidal rivers, Estuaries, Mud flats, Sand flats, Lagoons (including saltwork basins)	
Coastal sand dunes, Sand beaches, Machair	
Salt marshes, Salt pastures, Salt steppes	
Copertura totale habitat	**100**

Altre caratteristiche sito

Il SIC, esteso per circa 237 ettari, è costituito da tre distinti siti localizzati nel territorio di Marsala, dislocati nella fascia costiera a nord dell'abitato, fino a Birgi Novo. Si tratta di una serie saline ancora attive e sfruttate attraverso la salicoltura; vengono inondate per buona parte dell'anno, con porzioni che si disseccano completamente in estate. Il substrato è impermeabile per l'elevata concentrazione di limo e argilla. Dai dati termopluviometrici delle stazioni di Trapani e Marsala risultano precipitazioni medie annue comprese fra i 483 ed i 500 mm, mentre le temperature medie superano i 21°C. Sulla base della classificazione bioclimatica di Rivas-Martinez, il territorio in oggetto rientra nel termomediterraneo inferiore secco inferiore.Nelle vasche di fredda le saline ospitano popolamenti a Cymodocea nodosa e Ruppia cirrhosa, insieme a popolamenti a invertebrati bentonici. Nelle zone marginale si sviluppano vari aspetti di vegetazione igro-idrofitica a carattere alofitico, mentre la potenzialità delle zone calcarenitiche circostanti è potenzialmente attribuita a formazioni di macchia dell'Oleo-Ceratonion, tuttavia ormai quasi del tutto scomparse a seguito dell'antropizzazione del territorio.

4.2. QUALITÁ E IMPORTANZA

L'intera area riveste un'importanza rilevante, sia dal punto di vista paesaggistico che biologico-ambientale. Il sistema delle saline ospita un'insieme di comunità vegetali a carattere alofitico e subalofilo, definite da entità alquanto specializzate a rare in Sicilia; ciò anche in funzione della peculiarità dell'habitat, oltre che dalla stessa regressione nel territorio regionale. Numerose sono le specie della flora vascolare che figurano nella lista rossa (Conti, Manzi & Pedrotti, 1992). Il sito ospita un cospicuo numero di uccelli sia stanziali che migratori. Nel 1989 l'area delle saline di Trapani e dello Stagnone di Marsala è stata inserita nell'elenco dei siti europei di particolare importanza ornitologica.Nel 1980 l'area è stata dichiarata di elevato valore ornitologico a livello internazionale venendo inserita in un apposito "inventario". Nel 1989 l'area dello Stagnone di Marsala e le saline di Trapani è stata inserita nell'elenco delle aree di particolare importanza ornitologica in Europa. Numerose le specie di insetti endemici o rari alcuni dei quali trovano nell'area dello stagnone l'unica stazione di presenza in Italia (es. Teia dubia).

4.3. VULNERABILITÁ

I processi di urbanizzazione, le discariche abusive e i conseguenti processi di interramento e inquinamento rappresentano una grave minaccia per i delicati equilibri degli habitat compresi nel territorio. L'agricoltura delle aree costiere circostanti rappresenta un'ulteriore minaccia, a causa dei pesticidi e dei diserbanti pesantemente utilizzati che possono inquinare e determinare il depauperamento del ricco patrimonio floro-faunistico.Anche per l'area lagunare i pericoli principali provengono dalla terra: l'agricoltura in serra, che ha visto un notevole sviluppo negli ultimi anni, rappresenta un'ulteriore minaccia a causa dei pesticidi e dei diserbanti pesantemente utilizzati che possono inquinare e

depauperare il ricco patrimonio floro-faunistico lagunare. Anche alcune attività di pesca illegali, come la pesca con la sciabica e l'uso di sostanze velenose, rappresentano un pericolo per le biocenosi.

Figura 22 – Scheda del SIC/ZPS ITA010021

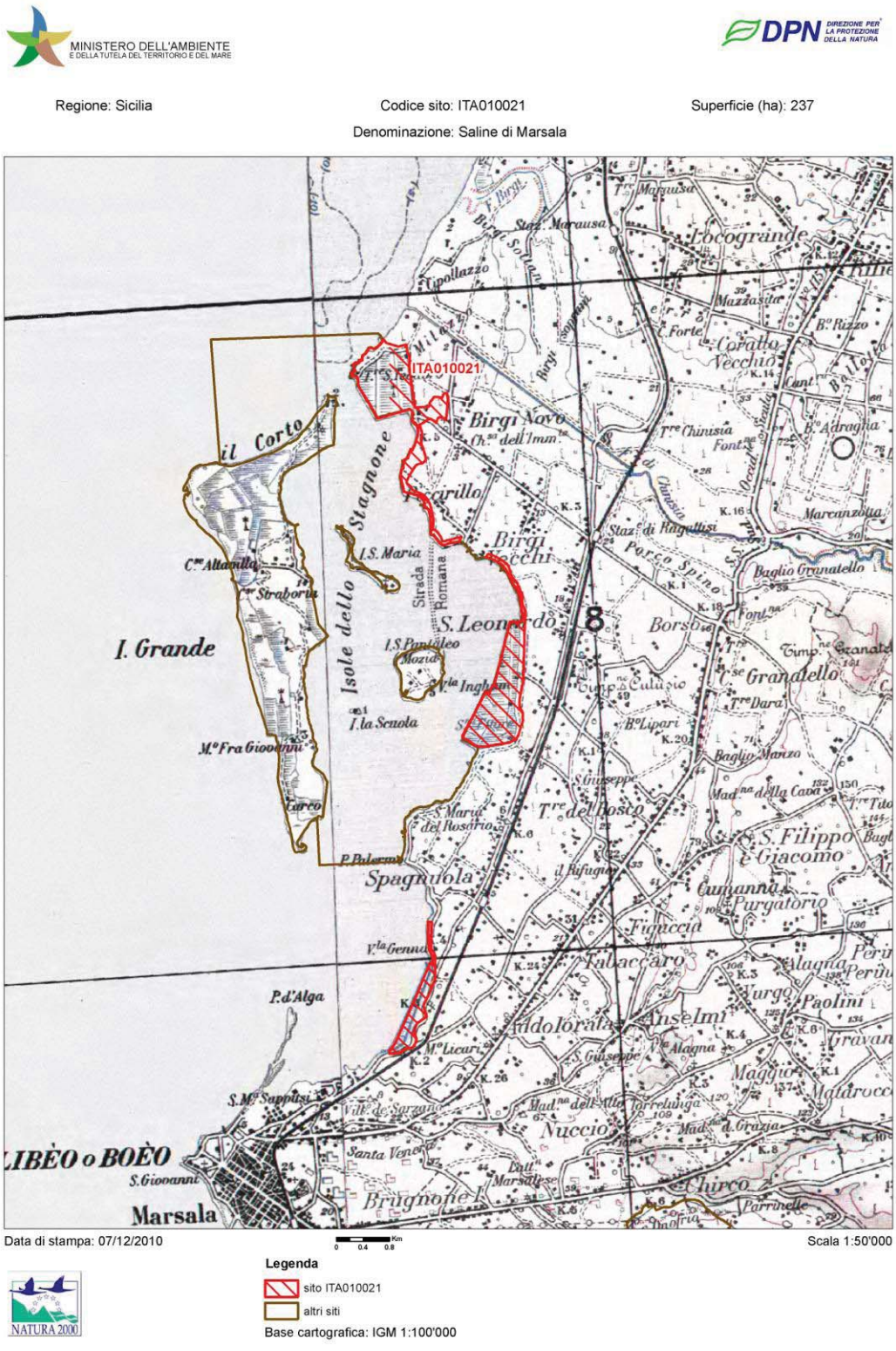


Figura 23 – Cartografia del SIC/ZPS ITA010021

4.1. CARATTERISTCHE GENERALI SITO:

Tipi di habitat	% coperta
Marine areas, Sea inlets	97
Shingle, Sea cliffs, Islets	3
Copertura totale habitat	**100 %**

Altre caratteristiche sito

Il sito è composto da un'ampia estensione di mare confinato e/o lagunare (lo Stagnone di Marsala) situata a sud della città di Trapani ed estesa fino a Marsala. La zona comprende anche un tratto di mare aperto, all'esterno della bocca nord di S. Teodoro.Dal punto di vista amministrativo l'area in oggetto, estesa per complessivi 3.581,96 ettari, interessa i territori comunali di Trapani, Marsala e Paceco.L'Isola Grande dello Stagnone, assieme all'Isola di Santa Maria ed all'Isola di San Pantaleo (Mozia), si ergono nell'ampia laguna prospiciente la costa di Marsala. La morfologia dell'intero comprensorio posto a nord di Marsala, inclusa l'area lagunare dello Stagnone, lascia supporre recenti movimenti di subsidenza che hanno probabilmente interessato anche parte della fascia costiera circostante, sulla base dei quali quella che prima doveva essere una larga piana alluvionale, è stata in gran parte sommersa. Ciò risulta evidente anche dagli affioramenti alluvionali presenti sulla stessa Isola Grande; tali affioramenti, di tipo argilloso- marnoso, alteratissimi e ad elevato contenuto di masserelle calcaree, botrioidali secondarie, nonchè di ciottoli di varia natura, si ripetono anche all'interno della fascia costiera del Marsalese. L'ambiente di tipo lagunare è vivificato dalla presenza di due ampie bocche poste a nord e a sud dell'isola Lunga, che consentono una circolazione dell'acqua marina al suo interno.L'area marina antistante la bocca nord dello Stagnone è quasi interamente occupata una rigogliosa prateria di Posidonia oceanica, che si estende da pochi cm di profondità fino a circa 5 metri: essa fa parte dell'immensa prateria che a partire da Capo Feto si estende fino alle coste di Trapani, comprendendo i fondali delle isole Egadi, con l'esclusione di Marettimo. All'interno della zona lagunare, fra l'Isola Grande e Santa Maria e La Scuola, la prateria assume una particolare struttura, la cosiddetta "formazione ad atollo", disposta in maniera quasi perfettamente circolare e di dimensioni variabili. Fra Punta dell'Alga e l'isola Grande la prateria forma il cosiddetto "plateau recifale"; le basse profondità tipiche dell'interno dello Stagnone permettono l'emersione delle foglie durante la bassa marea, per cui l'insieme di queste formazioni tipiche possono essere riassunte come "formazioni recifali". La parte più interna dello Stagnone è invece quasi interamente ricoperta da un popolamento misto a Caulerpa prolifera e Cymodocea nodosa, appartenente alla biocenosi SVMC (Sabbie infangate in moda calma): al suo interno è presente anche la fanerogama Nanozostera noltii, oltre ad una moltitudine di specie di invertebrati bentonici (Poriferi, Cnidari, Molluschi, Anellidi Policheti, Crostacei, Echinodermi, ecc.). Rimarchevole è la presenza di forme aegagropile di specie algali, come Rytiphlaea tinctoria e Lithothamnion sp.: queste specie bentopleustofite vengono trascinate sul fondo dalla corrente e il lento rotolamento ne causa l'accrescimento a forma sferica, molto caratteristico.La grande biodiversità segnalata in quest'ambiente ne fa un'area di nursery e di alimentazione per moltissime specie ittiche, che qui trovano l'ambiente ideale per la riproduzione e per l'accrescimento dei giovanili di numerose specie di Sparidi, Mugilidi, ecc.

4.2. QUALITÁ E IMPORTANZA

L'intera area riveste un'importanza notevolissima, sia dal punto di vista paesaggistico che biologico-ambientale. La presenza delle formazioni recifali di Posidonia oceanica, oltre all'importanza come nursery area per le specie ittiche, completano le peculiarità di quest'ambiente, che più di qualsiasi altro ha mantenuto un equilibrio fra le millenarie attività umane (pesca, acquacoltura e salicoltura) e le sue caratteristiche naturalistiche ed ecologiche. All'interno della prateria di Posidonia oceanica è presente il Mollusco Pinna nobilis, il più grande Bivalve presente nel Mediterraneo e inserito nell All. 4 della Direttiva Habitat. L'area marina è segnalata come elettiva per i processi di speciazione di taxa marini. Sono state rinvenute 2 specie di Osteitti: Opeatogenys gracilis e Syngnathus abaster.

4.3. VULNERABILITÁ

I processi di urbanizzazione, le discariche abusive e i conseguenti processi di interramento e inquinamento rappresentano una grave minaccia per i delicati equilibri degli habitat compresi nel territorio. Anche per l'area lagunare i pericoli principali provengono dalla terra: l'agricoltura in serra, che ha visto un notevole sviluppo negli ultimi anni, rappresenta un'ulteriore minaccia a causa dei pesticidi e dei diserbanti pesantemente utilizzati che possono inquinare e depauperare il ricco patrimonio floro-faunistico lagunare. Anche alcune attività di pesca illegali, come la pesca con la sciabica e l'uso di sostanze velenose, rappresentano un pericolo per le biocenosi.

Figura 24 – Scheda del SIC/ZPS ITA010026

Regione: Sicilia Codice sito: ITA010026 Superficie (ha): 1770

Denominazione: Fondali dell'isola dello Stagnone di Marsala

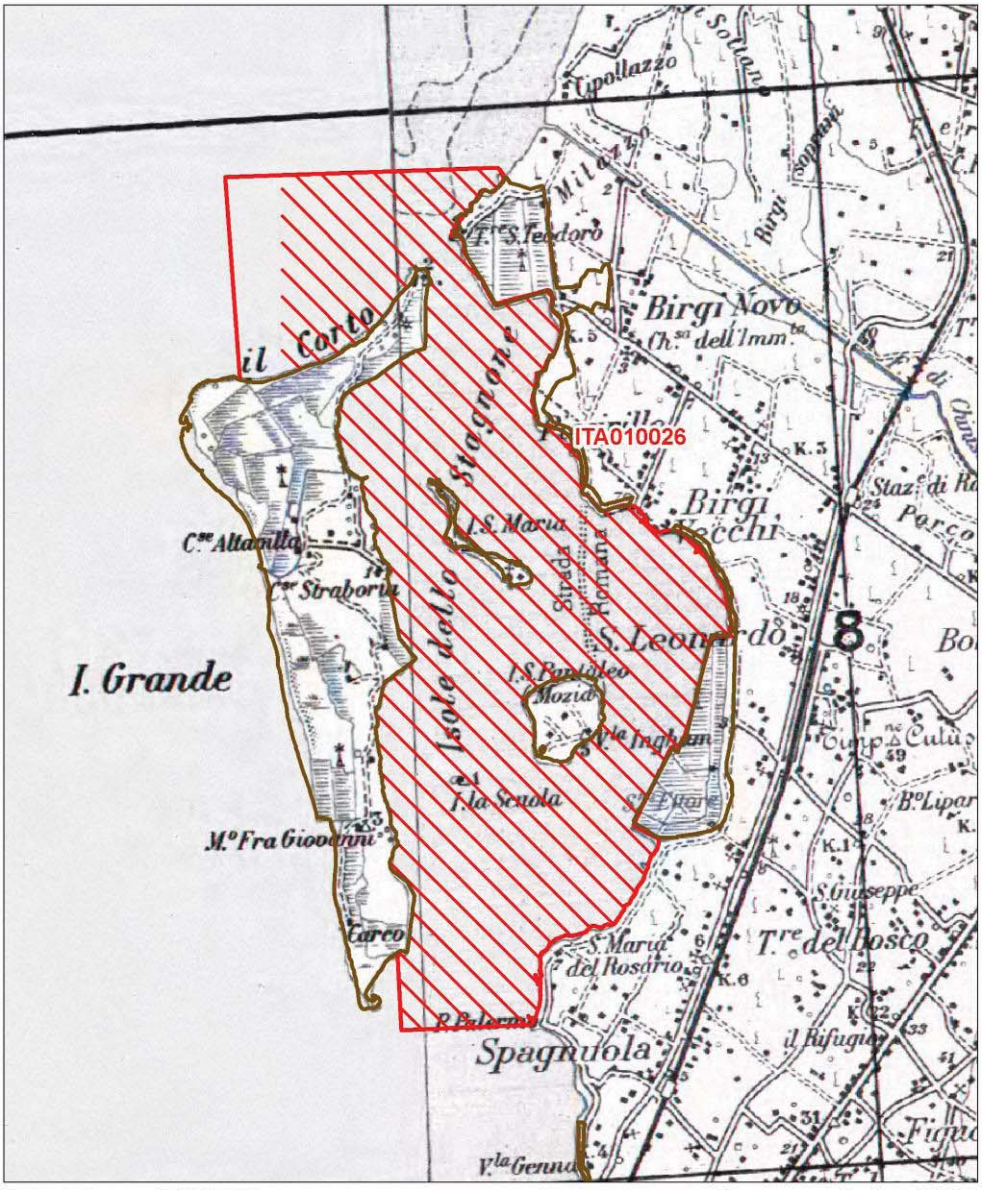


Figura 25 – Cartografia del SIC/ZPS ITA010026

4.1. CARATTERISTCHE GENERALI SITO:

Tipi di habitat	% coperta
Marine areas, Sea inlets	35
Salt marshes, Salt pastures, Salt steppes	35
Coastal sand dunes, Sand beaches, Machair	3
Heath, Scrub, Maquis and Garrigue, Phygrana	5
Dry grassland, Steppes	16
Extensive cereal cultures (including Rotation cultures with regular fallowing)	4
Other arable land	1
Other land (including Towns, Villages, Roads, Waste places, Mines, Industrial sites)	1
Copertura totale habitat	**100 %**

Altre caratteristiche sito

Il sito è composto da un'ampia estensione di mare confinato e/o lagunare (lo Stagnone di Marsala) e una serie di saline costiere che si estendono immediatamente a sud della città di Trapani fino a Marsala. Sono presenti alcune piccole isole all'interno dello Stagnone (Mozia o S. Pantaleo, La Scuola e Santa Maria), mentre l'Isola Grande lo separa dal mare. La zona comprende anche un tratto di mare aperto, all'esterno della bocca nord di S. Teodoro.Dal punto di vista amministrativo l'area in oggetto, estesa per complessivi 3.581,96 ettari, interessa i territori comunali di Trapani, Marsala e Paceco.L'Isola Grande dello Stagnone, assieme all'Isola di Santa Maria ed all'Isola di San Pantaleo (Mozia), si ergono nell'ampia laguna prospiciente la costa di Marsala. La morfologia dell'intero comprensorio posto a nord di Marsala, inclusa l'area lagunare dello Stagnone, lascia supporre recenti movimenti di subsidenza che hanno probabilmente interessato anche parte della fascia costiera circostante, sulla base dei quali quella che prima doveva essere una larga piana alluvionale, è stata in gran parte sommersa. Ciò risulta evidente anche dagli affioramenti alluvionali presenti sulla stessa Isola Grande; tali affioramenti, di tipo argilloso- marnoso, alteratissimi e ad elevato contenuto di masserelle calcaree, botrioidali secondarie, nonchè di ciottoli di varia natura, si ripetono anche all'interno della fascia costiera del Marsalese. Le Saline di Trapani e Paceco includono una vasta depressione retrodunale ancora oggi sfruttata attraverso la salicoltura. L'intera area si trova inondata per buona parte dell'anno, con una porzione che si dissecca completamente in estate. Il substrato è impermeabile per l'elevata concentrazione di limo e argilla. L'ambiente di tipo lagunare è vivificato dalla presenza di due ampie bocche poste a nord e a sud dell'isola Lunga, che consentono una circolazione dell'acqua marina al suo interno.Dai dati termopluviometrici delle stazioni di Trapani e Marsala risultano precipitazioni medie annue comprese fra i 483 ed i 500 mm, mentre le temperature medie superano i 21°C - sulla base della classificazione bioclimatica di Rivas-Martinez, la ZPS rientra nel termomediterraneo inferiore secco inferiore.L'area marina antistante la bocca nord dello Stagnone è quasi interamente occupata da una rigogliosa prateria a Posidonia oceanica, che si estende da pochi cm di profondità fino a circa 5 metri: essa fa parte dell'immensa prateria che a partire da Capo Feto si estende fino alle coste di Trapani, comprendendo i fondali delle isole Egadi, con l'esclusione di Marettimo. All'interno della zona lagunare, fra l'Isola Grande e Santa Maria e La Scuola, la prateria assume una particolare struttura, la cosiddetta "formazione ad atollo", disposta in maniera quasi perfettamente circolare e di dimensioni variabili. Fra Punta dell'Alga e l'Isola Grande la prateria forma il cosiddetto "plateau recifale"; le basse profondità tipiche dell'interno dello Stagnone permettono l'emersione delle foglie durante la bassa marea, per cui l'insieme di queste formazioni tipiche possono essere riassunte come "formazioni recifali". La parte più interna dello Stagnone è invece quasi interamente ricoperta da un popolamento misto a Caulerpa prolifera e Cymodocea nodosa, appartenente alla biocenosi SVMC (Sabbie infangate in moda calma): al suo interno è presente anche la fanerogama Nanozostera noltii, oltre ad una moltitudine di specie di invertebrati bentonici (Poriferi, Cnidari, Molluschi, Anellidi Policheti, Crostacei, Echinodermi, ecc.). Rimarchevole è la presenza di forme aegagropile di specie algali, come Rytiphlaea tinctoria e Lithothamnion sp.: queste specie bentopleustofite vengono trascinate sul fondo dalla corrente e il lento rotolamento ne causa l'accrescimento a forma sferica, molto caratteristico.La grande biodiversità segnalata in quest'ambiente ne fa un'area di nursery e di alimentazione per moltissime specie ittiche, che qui trovano l'ambiente ideale per la riproduzione e per l'accrescimento dei giovanili di numerose specie di Sparidi, Mugilidi, ecc..Le saline che sono comprese nell'area ospitano, nelle vasche di fredda, popolamenti a Cymodocea nodosa e Ruppia cirrhosa, insieme a popolamenti a invertebrati bentonici.

4.2. QUALITÁ E IMPORTANZA

L'intera area riveste un'importanza notevolissima, sia dal punto di vista paesaggistico che biologico-ambientale. Il sistema delle saline e le stesse aree più o meno depresse dello Stagnone ospitano un insieme di comunità vegetali a carattere alofitico e subalofilo, caratterizzate da entità alquanto specializzate a rare in Sicilia, anche in funzione della peculiarità dell'habitat, oltre che dalla stessa regressione nel territorio regionale. Numerose sono le specie della flora vascolare che figurano nella lista rossa (Conti, Manzi & Pedrotti, 1992). Particolare interesse riveste altresì la presenza di varie entità della flora biologica. Nell'elenco riportato nella sezione 3.3, vengono menzionati alcuni interessanti elementi della flora, la cui presenza nel territorio è ritenuta di particolare interesse fitogeografico (D).Nel 1980 l'area è stata dichiarata di elevato valore ornitologico a livello internazionale venendo inserita in un apposito "inventario". Nel 1989 l'area dello Stagnone di Marsala e le saline di Trapani è stata inserita nell'elenco delle aree di particolare importanza ornitologica in Europa. Numerose le specie di insetti endemici o rari alcuni dei quali trovano nell'area dello Stagnone l'unica stazione di presenza in Italia (es. Teia dubia).La presenza delle formazioni recifali di Posidonia oceanica, oltre all'importanza come nursery area per le specie ittiche, completano le peculiarità di quest'ambiente, che più di qualsiasi altro ha mantenuto un equilibrio fra le millenarie attività umane (pesca, acquacoltura e salicoltura) e le sue caratteristiche naturalistiche ed ecologiche. All'interno della prateria di Posidonia oceanica è presente il Mollusco Pinna nobilis, il più grande Bivalve presente nel Mediterraneo e inserito nell All. 4 della Direttiva Habitat. L'area marina è segnalata come elettiva per i processi di speciazione di taxa marini. Sono state rinvenute 2 specie di Osteitti: Opeatogenys gracilis e Syngnathus abaster.

4.3. VULNERABILITÁ

I processi di urbanizzazione, le discariche abusive e i conseguenti processi di interramento e inquinamento rappresentano una grave minaccia per i delicati equilibri degli habitat compresi nel territorio. Anche per l'area lagunare i pericoli principali provengono dalla terra: l'agricoltura in serra, che ha visto un notevole sviluppo negli ultimi anni, rappresenta un'ulteriore minaccia a causa dei pesticidi e dei diserbanti pesantemente utilizzati che possono inquinare e depauperare il ricco patrimonio floro-faunistico lagunare. Anche alcune attività di pesca illegali, come la pesca con la sciabica e l'uso di sostanze velenose, rappresentano un pericolo per le biocenosi acquatiche.

Figura 26 – Scheda del SIC/ZPS ITA010028

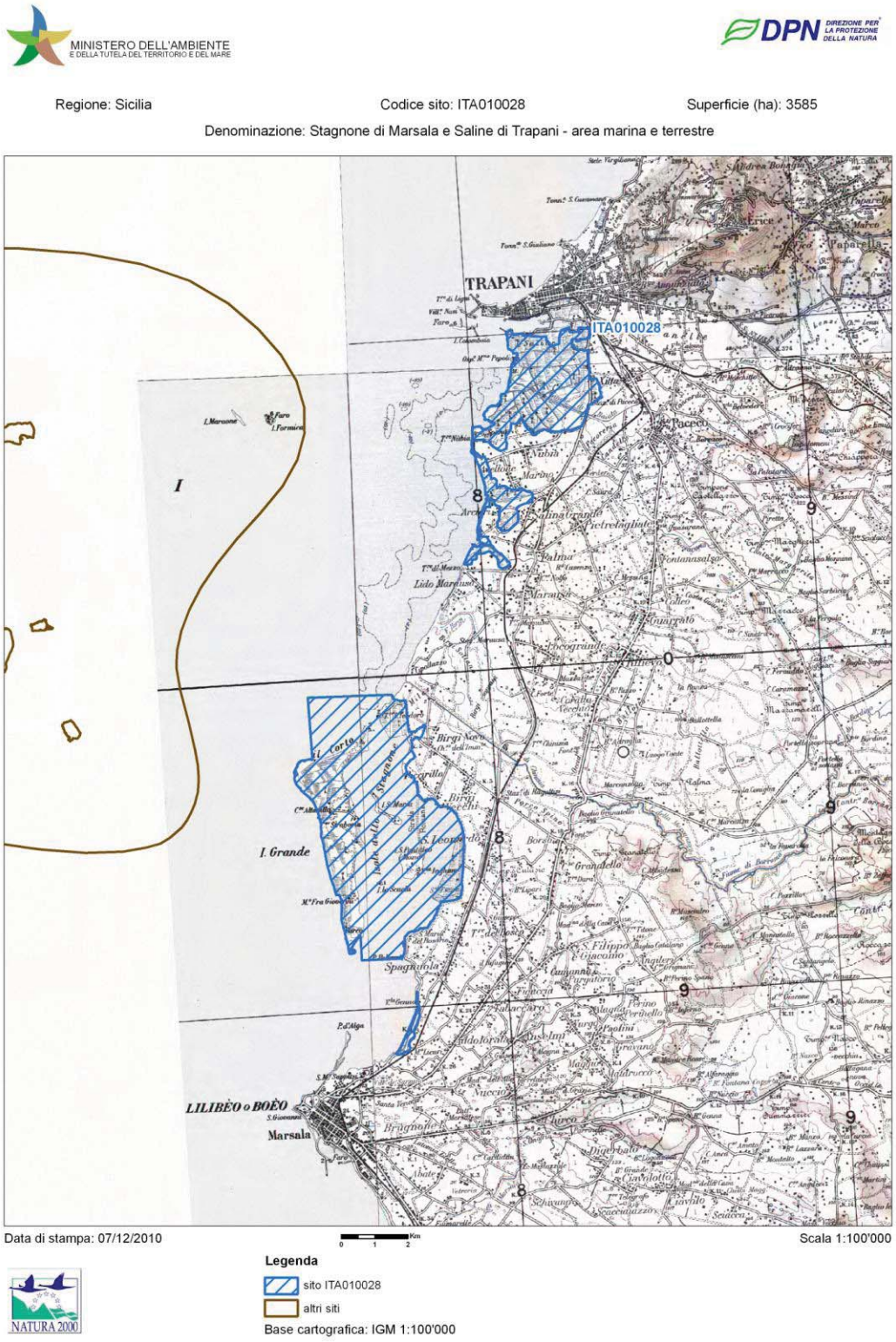


Figura 27 – Cartografia del SIC/ZPS ITA010028

Dalle considerazioni effettuate il sito non interessa zone e aree di particolare rilevanza ambientale. Infatti, la più vicina area tutelata è il SIC/ZPS ITA010021 "Saline di Marsala" che si trova a circa 8 km dal porto.

Per quanto riguarda le aree sottoposte a tutela paesaggistica vi è da sottolineare che la legge n. 431/1985 supera la necessità – immanente al sistema della Legge n. 1497/1939 – di individuare singolarmente località determinate applicando criteri generalmente prefissati e passa ad una identificazione per categorie di zone omogenee di territorio non più denominate bellezze naturali ma definite dallo stesso titolo della legge come "zone di particolare interesse ambientale".

Tali zone che vengono individuate sulla base di 11 categorie generali (o tipologie territoriali), costruite di volta in volta su dati geomorfologici o su dati biofisici o sulle conformazioni prodotte da attività antropiche, sono quelle corrispondenti alle definizioni date alle lettere da a) a k) del comma 1, art. 146, D.Lgs. 29/10/1999, n. 490 ("Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre, n. 352"):

a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;

b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;

c) i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;

e) i ghiacciai ed i circhi glaciali;

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;

h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;

i) le zone umide incluse nell'elenco di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n.448 (Convenzione di Ramsar);

j) i vulcani;

k) le zone di interesse archeologico.

Nel territorio di Marsala non sono stati individuati vincoli di carattere paesaggistico, pertanto, l'intervento di cui trattasi soggiace solamente ai vincoli di cui all'art. 15 della Legge 12/06/1976, n.78, che in Sicilia sostituisce la Legge n. 431/1985.

Nell'ambito esterno del comprensorio portuale e più in generale nel tessuto urbano di Marsala non sono stati individuati vincoli di carattere paesaggistico, bensì archeologico con un'area vincolata nel 1939 in seguito al ritrovamento dell'insula romana che si estende per circa 20 ettari tra Capo Boeo ed il centro storico della città contemporanea, a circa 1 km dall'impianto portuale.

In base a criteri omogenei definiti a livello internazionale, una *Important Bird Area* (IBA) è un'area considerata habitat importante per la conservazione di popolazioni di uccelli.

L'individuazione dei siti spetta al *BirdLife International* che ha sviluppato il programma.

In particolare, una zona viene individuata come IBA se ospita percentuali significative di popolazioni di specie rare o minacciate oppure se ospita eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie. In Italia il progetto IBA è curato dalla LIPU.

Ad oggi in Italia sono state identificate 172 IBA che ricoprono una superficie complessiva di 4.987.118 ettari. Le IBA rappresentano sostanzialmente tutte le tipologie ambientali del nostro paese.

Attualmente il 31,5% dell'area complessiva delle IBA risulta designata come ZPS mentre un ulteriore 20% è proposto come SIC.

Nel territorio della provincia di Trapani sono state individuate le seguenti zone IBA (Fonte: Regione Sicilia – IBA/Parchi)

Codice	Nome	Superficie terra ha	Superficie mare ha	% IBA terrestre non ZPS	% IBA marina non ZPS	% IBA non designata ZPS
IBA157	Isole Egadi	3822	41410	7	2	2
IBA158	Stagnone di Marsala e saline di Trapani	4877		36		36
IBA162	Zone umide di Mazara	791		46		46

Figura 28 – Aree IBA

Bisogna segnalare che proprio la zona SIC/ZPS delle Saline di Marsala sono interessate in particolare, oltre che da altre specie pregiate di uccelli, da presenze stagionali di

fenicotteri rosa, Aironi di diverse specie e di Cicogne che vi nidificano.

Dalla tabella di cui sopra si può osservare che l'impianto portuale non ha interazioni con alcuna zona IBA. La più vicina è il settore più meridionale dello Stagnone e delle Saline di Trapani site a oltre 8 km dal Porto.

2.15. LA VALUTAZIONE INTEGRATA DEGLI EFFETTI TERRITORIALI, AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICI E SULLA SALUTE UMANA

Avendo definito il quadro degli obiettivi strategici del PRP di Marsala, analizzati gli obiettivi strategici degli strumenti di carattere generale che insistono sullo stesso territorio, avendo conosciuto gli elementi salienti del contesto ambientale, avendo identificato lo stato dell'ambiente attuale nel comune di marsala, ci si appresta alla valutazione degli effetti attesi del piano.

Gli effetti sulla dimensione territoriale possono essere considerati nel complesso positivi; infatti in relazione alla Salvaguardia delle risorse naturali del territorio ed in particolare alla Minimizzazione del consumo di suolo il PRP va ad occupare un'area identica, rispetto alla situazione preesistente, ma tale area è attualmente occupata da attività antropiche e disordinate. Si migliorano le specializzazioni funzionali del territorio e, a merito della ridefinizione dell'assetto portuale, si ridefinisce il ruolo del porto non solo in relazione alle componenti infrastrutturali e paesaggistiche, ma producendo un'inversione rispetto alle ormai consolidate logiche di approccio al porto. Il ruolo dell'area nell'ambito urbano e, più generalmente, nell'ambito del sistema turistico regionale, è quello di conferire qualità e competitività del sistema urbano e degli insediamenti.

Gli effetti sulla dimensione ambientale sono nell'insieme positivi, anche se si segnala un impatto debole negativo in relazione all'inquinamento; la riduzione degli inquinamenti come elemento fondamentale nella lotta ai processi di cambiamento climatico è un obiettivo fondamentale del PRP; peraltro le attività previste creano traffico (automobilistico e navale), produzione di rifiuti,…pertanto si mette in conto una residua quota di effetti ambientali negativi.

Occorre peraltro sottolineare che la situazione futura produce un tendenziale miglioramento rispetto alla situazione esistente ed, in prospettiva, le attività proposte, tutte volte all'innovazione, non possono che proporsi come ambientalmente competitive rispetto al passato o a quelle presenti in altri territori, le attività nautiche puntano ad un turismo, sia sociale sia di fascia alta, sempre più interessato a mezzi a basso effetto

ambientale; le attività legate alla imprenditoria nautica locale puntano - secondo un'ottica di competizione internazionale - a proporre modelli e prodotti in linea con i più avanzati standard internazionali.

Gli effetti sulla dimensione sociale sono tutti positivi, proponendo il piano una maggiore fruibilità degli spazi urbani e dei trasporti e nuovi spazi per la socializzazione, riportando l'area portuale in relazione con il contesto urbano (si richiama la realizzazione di una pista ciclabile a coronamento dell'area portuale); evidente è il sostegno alla qualità dell'occupazione sia in relazione alle attività portuali ed all'indotto.

Infine, l'attenzione data alle associazioni locali, agli sport minori ed all'attività peschereccia (spesso espulsa dai porti di qualità) garantisce la costruzione di un mix sociale espressione della cultura e dell'arte correlate con il patrimonio culturale del territorio locale.

Gli effetti sulla dimensione economica sono positivi sia in relazione alla nuova offerta di servizi locali a costo nullo per la P.A. sia per l'Incremento del Tasso di occupazione e l'Innalzamento del profilo qualitativo dell'occupazione; la stima dell'equa distribuzione del reddito, non sembra, a priori stimabile, ma gli effetti sul sistema economico locale sono indubbi, anche in fase di attuazione del Piano.

Gli effetti sulla salute umana sono difficilmente stimabili ad una scala di dettaglio; il miglioramento dell'accessibilità ai servizi e la proposta di stili di vita più vicini alla natura sono peraltro elementi di promozione della prevenzione sanitaria e di una più generale equità della salute. Non si prevedono peggioramenti degli inquinanti principali che possono provocare effetti sulla salute né episodi gravi di eventi accidentali pericolosi.

3. ALLEGATO 1 – MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE - PARERE SUL S.A.P.I. NUMERO 939 DEL 25 MAGGIO 2012

La presente copia fotostatica composta di N° 18 fogli è conforme al suo originale. Roma, lì 1 6 GIU. 2012

La presente copia fotostatica composta da N. 9 fogli è conforme al suo originale. Roma, lì 27/06/2012

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA E VAS

Parere n. 939 del 25 maggio 2012

Progetto:	**ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS** ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006 Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI), che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006). **- I FASE -** **Progetto "Marina di Marsala" e Piano Regolatore Portuale di Marsala (TP)**
Proponente:	*M.Y.R. - Marsala Yachting Resort S.r.l.*

Premessa

Nei Piani Regolatori Portuali (P.R.P) vi è una stretta convergenza tra l'oggetto della pianificazione/programmazione, da sottoporre a VAS, e l'oggetto della progettazione, da sottoporre a VIA.

Il D.Lgs. n. 152/06 così come modificato dal D.Lgs n. 128/2010, all'art. 6 comma 3-ter, prevede una procedura integrata VIA - VAS: *"Qualora il Piano regolatore Portuale 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."*

Nella città di Marsala è presente un Porto polifunzionale classificato come II Categoria - III Classe (porto di rilevanza economica regionale ed interregionale). Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale approvato nel 2003 ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, in assenza dell'espletamento di una procedura di VIA a livello nazionale, come previsto dalla normativa in materia di VIA per i porti commerciali.

A quasi dieci anni dalla sua approvazione, il PRP del 2003 risulta fortemente disatteso, anche per quanto attiene le opere di messa in sicurezza, con un conseguente e sostanziale sottoutilizzo del bacino ed un progressivo stato di abbandono e di degrado dell'intera area portuale. Tale condizione palesa nei fatti come alcune soluzioni individuate nel PRP del 2003 non siano pienamente coerenti con le nuove esigenze di sviluppo economico e sociale del territorio, che risultano essere invece meglio individuate dalle più recenti linee d'indirizzo strategico formulate dalla Regione Sicilia e dall'Amministrazione Comunale di Marsala.

La Regione Siciliana, con l'adozione del *Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, approvato con Decreto dell'Assessoriale Regionale al Turismo del 26 maggio 2006 - n.29*, colloca nel bacino portuale di Marsala (congiuntamente a Marina di Ragusa e S. Agata di Militello) uno dei tre porti "hub" Siciliani ai quali viene attribuita una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico per l'intera Regione. Da tale punto di vista, il PRP del 2003 attribuisce invece all'attività diportistica un ruolo marginale, relegandola in aree portuali periferiche e con spazi insufficienti a conseguire gli obbiettivi fissati dalla sovraordinata pianificazione di settore.

Con delibera di G.M. n. 210/2008, l'Amministrazione Comunale di Marsala ha approvato lo studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) al fine dell'attuazione del progetto strategico "*Marsala – il sistema costiero*", in cui viene individuata l'esigenza di riqualificare il water-front cittadino e gli affacci urbani invertendo, rispetto al PRP del 2003, l'ubicazione delle funzioni commerciali e pesca con quelle relative al diporto nautico. L'idea sottesa a tale inversione è quella di veicolare il turismo legato al diporto nautico verso il centro storico, consentendo contestualmente di allontanare dalla viabilità cittadina il traffico pesante relativo alle attività commerciali e di indirizzarlo direttamente verso i principali percorsi viari provinciali e regionali.

In tale contesto, nel 2009, la Società *Marsala Yachting Resort* Srl ha presentato il progetto preliminare dell'approdo turistico hub "*Marina di Marsala*", ai sensi della L.R. n.4 del 16/04/2003 che ha recepito per la regione Sicilia il DPR n. 509 del 1997 (Legge Burlando).

Relativamente alla messa in sicurezza del bacino portuale la Società *Marsala Yachting Resort* Srl evidenzia come le opere previste dal PRP del 2003 non siano state di fatto realizzate e che le stesse, in ogni caso, mal si coniugherebbero rispetto ai nuovi indirizzi individuati dall'Amministrazione, riguardo l'inversione delle funzioni portuali ed ai conseguenti livelli di agitazione interna ammissibili nelle diverse aree del bacino.

Il progetto, che recepisce le nuove linee programmatiche espresse dall'Amministrazione Comunale e dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, risulta conseguentemente sviluppato in variante al vigente PRP.

Poiché ai sensi del comma 8 dell'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4 *"l'approvazione del progetto definitivo equivale all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985, n. 21"*, la proposta progettuale, nelle aree esterne a quelle richieste in concessione, ha previsto una più idonea soluzione di protezione del bacino portuale, la riallocazione funzionale di tutte le

attività portuali esistenti e l'implementazione di tutte le funzioni previste nel DPRS di Classificazione, previa condivisione delle scelte progettuali con gli operatori portuali delle diverse categorie.

Il Sindaco del Comune di Marsala, con nota del 20/04/2011 - prot. n. 28062, ha comunicato alla M.Y.R. Srl l'invito a redigere il progetto definitivo secondo le indicazioni dell'art. 6 del citato DPR 509/97 al fine dell'ottenimento della Concessione Demaniale Marittima.

A tal merito, va tenuto in considerazione che la Conferenza di Servizi ha richiesto alla Marsala Yachting Resort Srl di farsi carico, congiuntamente alla progettazione dell'approdo turistico "Marina di Marsala" e alla conseguente riconfigurazione dell'assetto portuale a valersi come futuro PRP, anche della progettazione definitiva e successiva costruzione della nuova diga foranea di messa in sicurezza del bacino portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW) e delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

A parziale compensazione degli oneri di progettazione e costruzione della diga foranea sarà individuata in sede di accordo di programma, come idonea misura compensativa, un'estensione del periodo concessorio.

Per i suddetti motivi, al progetto definitivo del porto turistico "Marina di Marsala" e futuro Piano Regolatore Portuale, sono riferibili anche i seguenti progetti:

- progetto definitivo della Diga Foranea di messa in protezione del bacino portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW);
- progetto definitivo delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

Il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla Società al Sindaco di Marsala in data 20/09/2011, il quale con nota nr. 69254 del 21/10/2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui il Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato l'Accordo di Programma per la data del 26 Marzo 2012.

Sul procedimento in parola, l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Servizio 1 VAS/VIA, con nota nr. 45885 del 12/07/2010, ha evidenziato come, essendo il porto di Marsala classificato Categoria II Classe III, con destinazione funzionale "commerciale, servizio passeggeri, peschereccio, turistica e da diporto", l'autorità competente per la necessaria procedura di VIA fosse il Ministero dell'Ambiente.

Sulla base delle indicazioni procedurali identificate dal MATTM, la Società "Marsala Yachting Resort Srl", in qualità di Soggetto Proponente, ha comunicato con nota del 08/11/2011 di voler dare avvio ad una procedura integrata VIA – VAS relativa al progetto definitivo dell'approdo turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale".

Il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla Società MYR Srl al Sindaco di Marsala in data 20.09.2011, il quale con nota nr. 69254 del 21.10.2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui lo stesso Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato, per la data del 26 Marzo 2012, la prima Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo e la stipula dell'Accordo di Programma.

Con nota del 22 dicembre 2011 e con riferimento a tale procedura, la società M.Y.R. (Marsala Yachting Resort S.r.l.), in qualità di soggetto proponente, ha comunicato l'avvio della procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del d. lgs. n. 152/2006 ed ha trasmesso agli enti competenti in materia ambientale, precedentemente condivisi con la DVA, la seguente documentazione: un CD-rom contente lo Studio Preliminare Ambientale Integrato SAPI, i documenti del nuovo PRP, nonché la relativa dichiarazione di conformità, il file generato dall'algoritmo MD5 e l'elenco degli elaborati.

Con nota prot. DVA-2012-0001183 del 18/01/2012 il MATTM ha fissato il periodo di consultazione preliminare in 90 giorni, a partire dal 9 gennaio 2012, al termine del quale, la MYR ha provveduto con nota del 18/04/2012 ad inviare le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

La fase di Consultazione preliminare e la documentazione prodotta ed esaminata

La fase di Consultazione preliminare è finalizzata a definire la portata delle informazioni necessarie alla redazione del successivo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS.

Tale fase comprende quindi lo svolgimento di tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del d.lgs. n. 152/2006 e dalla fase preliminare della VIA di cui all'art. 21 comma 1 del medesimo d. lgs.
La documentazione prodotta e presa in esame include:

- Progetto definitivo del "Marina di Marsala" e Futuro Piano Regolatore Portuale "Studio Ambientale Preliminare Integrato";
- Progetto definitivo del "Marina di Marsala" e Futuro Piano Regolatore Portuale:
  - Relazione Generale,
  - Elaborati Grafici,
  - Studi Specialistici.

1. Osservazioni formulate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale, come di seguito indicato:

a) WWF in qualità di Ente Gestore della Riserva "Sciare e zone umide di Mazara e Marsala" nota prot. 11/12 del 09.01.2012.

b) Dipartimento Regionale Protezione Civile - ufficio di Trapani nota prot. 6943 del 02.02.2012.

c) Provincia Regionale di Trapani nota prot. 13244/R.E. del 09.03.2012.

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri sopra indicati, non comprende osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I. e può essere come di seguito sintetizzato:

- Il WWF tiene a precisare che esso gestisce in convenzione per conto della Regione Siciliana, nella provincia di Trapani la "R.N.O. Saline di Trapani e Paceco", ricadente nei medesimi comuni e la "R.N.I Lago Preola e Gorghi Tondi" ricadente nel territorio comunale di Mazara del Vallo.
- Il Dipartimento Regionale Protezione Civile lamenta l'assenza del Piano di Protezione Civile del comune di Marsala, ed incita quest'ultimo a dotarsi almeno della pianificazione di emergenza in materia di rischio maremoto.
- La Provincia Regionale di Trapani non formula anch'essa osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I.

QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

Sulla procedura VIA-VAS:
Si osserva che il d. lgs. n. 128/2010, che ha introdotto con l'art. 6, comma 3-ter del d.lgs. n. 152/2006 la nuova procedura integrata di valutazione ambientale VIA-VAS, è entrato in vigore successivamente all'avvio della procedura per l'approvazione della concessione demaniale marittima del porto di Marsala ai sensi del DPR 509/97 (cosiddetto Decreto "Burlando") così come recepito dall'art. 75 della legge regione Sicilia n. 4/2003. (Data inizio procedura 07.07.2009).
La presente procedura integrata VIA-VAS segue, pertanto, per quanto riguarda la VAS, un percorso abbreviato rispetto a quello previsto dagli artt. 11-18 del d. lgs. n. 152/2006 e pertanto non potrà essere presa

a modello per eventuali future procedure da espletarsi in applicazione dell'art. 6, comma 3-ter del citato decreto legislativo.

Area Vasta

Dalla lettura del SAPI emerge che l'inquadramento dell'ambito territoriale cui appartiene il Porto di Marsala è stato esteso fino a dove si è ritenuto che i potenziali impatti prodotti dalle azioni di Piano potessero esaurirsi o non essere avvertibili. L'area di indagine si prevede estesa al Comune di Marsala in relazione alle componenti ambientali atmosfera e rumore, ed inoltre si prevede di considerare tutti gli impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Alternative

A p. 17 del SAPI il Proponente afferma che "*il Porto di Marsala ha un Piano Regolatore del Porto approvato ai sensi dell'art.30 della L.R. 21/85 nel 2003 e quindi antecedentemente alle pianificazioni di settore. Questo P.R.P. modifica il precedente strumento di programmazione approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953. Alcune scelte del piano appaiono già oggi superate nei fatti e non più realisticamente proponibili, anche alla luce delle attuali esigenze economico-sociali e le tendenze evolutive dei mercati. La sostenibilità stessa del piano, che non ha effettuato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, risulta opinabile. Il Piano sembra andare infatti in controtendenza con le più attuali concezioni di funzionamento di sistemi portuali che prediligono la specializzazione verso una tipologia di traffico, anziché prevedere molte attività spesso configgenti tra loro che finiscono per rendere il porto inappetibile per qualsiasi armatore. Tale visione è infatti ripresa dalla sovraordinata pianificazione di settore (Piano Regionale dei Trasporti e Piano Strategico di Sviluppo della Portualità Turistica) che infatti prevedono per Marsala cose diverse da quelle previste nel PRP*".

Il Proponente evidenzia pertanto che il Progetto di Piano è stato posto a confronto con l'alternativa zero, consistente nel perpetuarsi dell'attuale situazione.

Si ritiene che il SAI, come previsto dalla lett. h) dell'allegato VI alla seconda parte del d. lgs. n. 152/2006, debba contenere la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione (anche grazie all'analisi SWOT);

Contenuto del quadro strategico

Il Quadro di Riferimento strategico valuta la coerenza interna degli obiettivi e delle azioni di Piano e la coerenza esterna verticale e orizzontale degli stessi rispetto allo scenario di programmazione e pianificazione. Il Quadro di Riferimento strategico del SAPI non ha un contenuto adeguato alle previsioni normative risultanti dall'allegato VI alla parte seconda del d. lgs. n. 152/2006 e pertanto, è necessario che il Quadro di Riferimento strategico del SAI contenga:

- ✓ la descrizione della procedura integrata;
- ✓ gli esiti della consultazione preliminare integrata;
- ✓ i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- ✓ la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "*Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia*";
- ✓ gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- ✓ la coerenza degli obiettivi ambientali;
- ✓ l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
- ✓ l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
- ✓ la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
- ✓ la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento programmatico:

- deve far riferimento ai piani e ai programmi in vigore;
- deve individuare obiettivi e motivazioni delle singole opere di piano, allo scopo di rendere possibile la valutazione della coerenza delle stesse con altri piani o programmi nazionali e territoriali.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

OBIETTIVI

Gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale sono dal proponente elencati nel SAPI e di seguito sintetizzati:

- messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale e miglioramento dell'imboccatura esistente, al fine di assicurare la tranquillità degli ormeggi, anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità, e di ridurre l'interrimento dei fondali che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le problematiche di collocazione dei sedimenti rimossi;
- migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di una razionalizzazione e aumento di posti barca ed attracchi commerciali, anche a seguito della messa in sicurezza del bacino portuale;
- maggiore efficienza funzionale dell'impianto portuale, mediante una più organica zonizzazione del bacino, sulla base delle diverse categorie funzionali ed attività portuali;
- riorganizzazione e potenziamento del sistema della mobilità e della sosta, mediante la razionalizzazione dei flussi viari interni ed esterni al porto e decongestionamento della viabilità cittadina dal traffico pesante commerciale;
- introduzione di nuovi fattori di crescita, economica ed occupazionale, del tessuto produttivo della città;
- recepimento delle più recenti linee di indirizzo strategico dettate dall'Amministrazione Regionale e Comunale, mediante la realizzazione di un porto turistico *hub*, ubicato nell'area del bacino portuale più adiacente al centro storico e mirato ad indirizzare il flusso turistico verso la città e a recuperare il giusto rapporto socio-economico tra l'infrastruttura portuale e la città;
- progettazione di opere a terra finalizzate alla piena integrazione del porto con la città, mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale di aree portuali che allo stato attuale si presentano in condizioni di fortissimo degrado ed abbandono e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne, nel rispetto dei principi di tutela delle risorse paesaggistiche e della loro percezione.

La proposta di piano può essere suddivisa nei seguenti due ambiti:

- realizzazione delle opere marittime e foranee dell'approdo per la protezione dello specchio acqueo;
- realizzazione delle opere di funzionalizzazione del marina, dei cantieri, degli operatori e dell'affaccio a mare (aree per la cantieristica, aree per i diportisti, aree aperte al pubblico con servizi urbani, edifici, viabilità, aree a verde, etc.) che insistono su demanio marittimo.

In particolare le opere marittime previste sono:

- realizzazione di una diga di sottoflutto radicata sulla testata dell'esistente Molo di Levante, con direzione NE-SO;

- banchinamento del tratto terminale del Molo di Levante e realizzazione di un dente per l'accosto delle navi Ro-Ro;
- banchinamento della testata del Molo Cristoforo Colombo;
- creazione di una darsena banchinata per i tender alla radice del Molo Cristoforo Colombo;
- realizzazione di un molo su pali per l'accosto di grandi *yachts*;
- rifiorimento della testata del molo di Ponente;
- prolungamento del molo in corrispondenza della darsena turistica esistente;
- realizzazione dei moli per attracco dei traghetti;
- realizzazione banchine a giorno per allargamento strada come da progetto già esistente presso il Comune di Marsala;
- dragaggi per la correzione dei fondali portuali e del canale di accesso.

Oltre alle opere marittime descritte, il progetto del "Marina di Marsala" futuro PRP prevede un intervento di riqualificazione urbana, tramite interventi edilizi finalizzati alla realizzazione di strutture complementari. Nell'ambito del Porto Operativo si è riconosciuta, conformemente al DPRS di classificazione, l'esigenza delle aree funzionali di seguito elencate:

- area Commerciale;
- area Passeggeri (aliscafi, piccole navi veloci, minicrociere);
- area della Pesca;
- area Tecnica e Cantieristica;
- area del Diporto;
- area Servizi Urbani;

Destinazioni d'uso previste

Si è proceduto ad una localizzazione razionale di ciascuna delle suddette aree funzionali. La logica è stata supportata dall'offerta territoriale, come dalla zonizzazione dell'urbanistica della Città di Marsala e dalle connessioni trasportistiche verso i nodi di scambio intermodale principali (strade primarie, ferrovia, aeroporto).

1. AREA COMMERCIALE

Il traffico commerciale necessita per antonomasia di rapide interconnessioni con i nodi di scambio intermodale. Questo assunto non è compatibile con il transito degli automezzi anche solo in prossimità del centro storico delle città. Il progetto prevede, sul Molo di Levante e sul suo nuovo prolungamento, l'allocazione della nuova area commerciale dove troveranno sistemazione le attività e gli operatori oggi presenti sul tratto terminale del Molo C. Colombo. I traffici commerciali e la Città beneficeranno mutuamente da una nuova collocazione degli ormeggi dedicati sulle opere di levante del porto. L'accesso da terra è previsto tramite una nuova viabilità indipendente e sarà protetto da un apposito varco doganale, ubicato in modo da asservire sia l'ingresso all'area commerciale che all'area di stoccaggio merci. Inoltre a Sud della radice del Molo di Levante è prevista un'area, facilmente accessibile dalla viabilità cittadina, di circa 8.000 m^2 attrezzata per lo stoccaggio delle merci alla rinfusa.

2. AREA ALISCAFI

Il progetto prevede un'area, ubicata alla fine del primo tronco del Molo di Levante, con circa 100 m di banchina fruibile, destinata all'attracco degli aliscafi (con possibilità di attracco contemporaneo di 2 aliscafi) ed all'istituzione di una eventuale fermata per il servizio metro marittimo, come previsto nel Piano Regionale dei Trasporti. Sono inoltre stati previsti i servizi ai passeggeri, quali biglietteria, ristoro servizi igienici e parcheggi di attesa.

3. AREA PESCA

L'area pesca è stata allocata presso la radice del molo di levante, consentendo il decongestionamento del Centro di Città, essendo tale area funzionale attrattore di traffico. In tale nuova locazione il luogo non si limita ad essere quello dove ormeggiare il naviglio, ma sono previsti spazi e strutture apposite per i servizi ai pescatori ed alle loro associazioni e per i relativi depositi.

4. AREA ATTRACCO TRAGHETTI E MINICROCIERE

Lungo la banchina di riva adiacente all'area pesca sono state previste nuove opere foranee dotate di 275 m di banchine destinate all'attracco traghetti e minicrociere. Tale soluzione consente un potenziamento dell'impianto portuale atto ad integrare tali funzionalità portuali, previste dal DPRS di classificazione ed oggi non presenti. Marsala possiede infatti un'ubicazione geografica strategica per i collegamenti con le isole di Ustica, Pantelleria e Pelagie, nonché con la Tunisia. Una volta realizzata, l'opera potrà consentire il trasferimento sulla stessa anche degli attracchi aliscafi, in modo da consentire conseguentemente un ulteriore incremento delle aree e delle banchine destinate ad uso commerciale merci.

5. AREA TECNICA E CANTIERISTICA

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area retrostante la banchina curvilinea, individuata come migliore ubicazione funzionale e logistica per la cantieristica nautica (attività peraltro già presente in tale area), sotto il punto di vista paesaggistico e degli affacci urbani sul porto. Tali obiettivi sono stati perseguiti mediante la previsione di demolizione degli alti e fatiscenti stabilimenti in disuso attualmente esistenti e l'arretramento dell'area per consentire la possibilità di raddoppio della carreggiata del lungomare, in modo da eliminare le barriere architettoniche esistenti e ampliare la visuale verso il porto.

Sulla base delle indicazioni ricevute ed anche a seguito di successivi incontri di confronto tecnico, effettuati durante la fase di sviluppo del progetto definitivo, con il Comune di Marsala – Settore Territorio e Ambiente e con la Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali sono stati apportati i seguenti ulteriori miglioramenti di progetto dell'area cantieri, mirati a migliorare ulteriormente gli aspetti di inserimento paesaggistico delle opere e l'integrazione visiva, funzionale ed urbanistica tra città e porto:

- eliminazione della previsione d'impiego di rastrelliere multipiano per il rimessaggio delle imbarcazioni, in modo da ridurre ulteriormente gli sbarramenti visivi verso il porto;
- riposizionamento dei cantieri necessari al soddisfacimento delle esigenze nautiche del nuovo marina in posizione arretrata rispetto alla città e visivamente occultata dagli esistenti capannoni nautici di pari altezza;
- prolungamento del percorso viario di collegamento tra la zona in cui è collocata la Capitaneria di porto e le strutture di nautica diporto esistenti nella seconda darsena turistica di previsione;
- riduzione dell'altezza dell'edificio previsto in adiacenza agli uffici della Capitaneria di Porto ed Agenzia delle Dogane di pari altezza, in modo da non introdurre sbarramenti visivi verso il porto. La riconversione di tale edificio in laboratori artigianali (ebanisteria, veleria, tappezzeria, impiantistica, etc.), integrata con la presenza di agenzie *chartering*, *brokeraggio* imbarcazioni e di un elegante bar / ristorante.

Relativamente all'area cantieri nautici è stata individuata una collocazione ottimale nell'area prospiciente alla banchina curvilinea, in modo da garantire la funzionalità logistica per le esigenze del cantiere ed opportuna segregazione ed autonomia rispetto alle attività commerciali e ricreative.
E' stato inoltre previsto da progetto di arretrare il confine dell'area, rispetto alla viabilità principale del lungomare, per garantire la possibilità futura di un raddoppio della carreggiata del lungomare con inserimento di uno spartitraffico, in accordo a quanto già previsto dal Piano Regolatore vigente.
Per garantire le esigenze dettate dall'incremento della ricettività nautica generata dalla presenza del Marina di Marsala, un'ulteriore area cantieri è stata prevista presso la radice del Molo di Levante.

6. DIPORTO NAUTICO E RELATIVI SERVIZI A TERRA

Il dimensionamento delle darsene turistiche è volto a soddisfare gli obiettivi individuati dal Piano Startegico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, mediante la previsione di un porto turistico hub "Marina di Marsala" con ricettività nautica di oltre 1000 posti barca e idonee strutture di servizio.
A tale ricettività si aggiunge la disponibilità di una seconda darsena turistica ubicata in prosecuzione del marina, con uno specchio acqueo sufficiente per ulteriori 270 posti barca, atto a soddisfare le esigenze degli attuali operatori del settore.
Coerentemente con gli indirizzi strategici individuati dall'Amministrazione Comunale di Marsala, la darsena turistica del porto hub "Marina di Marsala" è stata ubicata nell'area portuale più adiacente al centro storico

cittadino, in modo da indirizzare il flusso turistico verso la città e recuperare il rapporto socio-economico tra la città ed il porto.
L'area servizi urbani del "Marina di Marsala" è ubicata in una zona baricentrata tra centro storico cittadino, porto turistico, passeggiata lungomare ed immersa in un contesto panoramico, la struttura è stata prevista, da quanto sostenuto dal Proponente, per offrire un mix perfetto di accoglienza, servizi all'avanguardia e atmosfera esclusiva, in un contesto architettonico raffinato, progettato nel rispetto dell'ambiente circostante.

7. ARRETRAMENTO AMBITO PORTUALE

Il nuovo assetto portuale mantiene la previsione di arretramento dell'ambito portuale già predisposta dal dal PRP del 2003, in modo da garantire la possibilità di realizzazione del raddoppio della carreggiata della viabilità cittadina che costeggia il porto lungo la banchina di riva.
Con particolare riferimento all'area in cui è prevista l'ubicazione dei cantieri nautici del Marina, l'area di arretramento del limite portuale, fino alla realizzazione del raddoppio della carreggiata del lungomare da parte dell'Amministrazione Comunale, si prevede di destinarla temporaneamente a parcheggio pubblico, con una previsione di 96 posti auto.

8. INTERCONNESSIONI VIARIE URBANE ED EXTRAURBANE

Le soluzioni di configurazione portuale adottate consentono di ridurre significativamente l'attraversamento di mezzi pesanti dal traffico veicolare cittadino adiacente al centro storico. Ciò viene perseguito mediante il riposizionamento delle attività merci e peschereccia, dall'attuale ubicazione su Molo Colombo che impone il convogliamento dei mezzi pesanti in direzione del centro storico, verso la nuova ubicazione sul Molo di Levante, consentendo quindi di indirizzare tale traffico direttamente verso le due principali direzioni di viabilità extraurbana (Trapani / Palermo e Mazara).
Un ulteriore miglioramento rilevato è legato alla movimentazione delle gru portuali dall'attuale area di attracco navi merci alla relativa area di stoccaggio. Allo stato attuale le gru portuali, infatti, sono costrette a percorrere l'intero Molo Colombo ed immettersi nella viabilità urbana in corrispondenza della piazza Piemonte e Lombardo per raggiungere l'area di stoccaggio merci, attualmente posta presso la banchina curvilinea. Nella nuova soluzione di Piano, invece, le gru portuali non s'immettono nella viabilità urbana, in quanto l'area di attracco commerciale e l'area di stoccaggio merci sono direttamente collegate da una viabilità portuale interna e separata.

Costi di realizzazione: Per le suddette opere di infrastrutturazione sono indicati i costi di realizzazione.

Perimetro del Piano: Il perimetro del Piano coincide con il perimetro delle aree demaniali marittime portuali.

Progettazione: le opere previste dal Piano e sottoposte a VIA integrata da VAS presentano il livello di progettazione richiesto dalla normativa e idoneo a consentire la valutazione degli impatti delle opere su tutte le componenti ambientali.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

La documentazione presentata dal proponente evidenzia che dovrà essere integrata con l'analisi delle azioni e degli impatti prodotti dall'opera distinta per fasi di realizzazione e di esercizio.

Il soggetto proponente ha presentato la lista preliminare dei pareri da ottenere per la realizzazione del progetto. In particolare:

- La Conferenza dei Servizi relativa alla valutazione del progetto preliminare del porto turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale" ai sensi del DPR 509/97 come recepito dalla regione Sicilia, si è conclusa con esito positivo nell'ottava ed ultima seduta del 05 Aprile 2011, in cui gli enti preposti hanno confermato il parere favorevole di ammissione del progetto alle successive fasi del procedimento di cui al Decreto Burlando, così come recepito dalla Regione Sicilia.

- Sulla base del procedimento in corso, ai sensi del DPR 509/97 (Legge Burlando), gli enti individuati per esprimere parere, in sede di Accordo di Programma per la concessione delle aree demaniali e la realizzazione del progetto sono i seguenti:
    - Comune di Marsala;
    - Assessorato Regionale Territorio e Ambiente - Dipartimento T. e A.Servizio 9 – Demanio Marittimo - Palermo;
    - Assessorato Regionale territorio e Ambiente – Dipartimento Urbanistica - Palermo;
    - Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento T. e A. – Servizio 2 – VIA-VAS - Palermo;
    - Capitaneria di Porto di Trapani;
    - Genio Civile Regionale di Trapani;
    - Agenzia del Territorio – Ufficio provinciale di Trapani;
    - Agenzia delle Dogane di Trapani;
    - Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali - Tarapani;
    - Soprintendenza del Mare di Palermo;
    - Assessorato regionale Turismo Sport e Spettacolo – Palermo;
    - Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco – Trapani;
    - Rete Feroviaria Italiana – Direzione territoriale Produzione – Palermo;
    - Comando Zona Fari della Sicilia – Messina;
    - Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – genio Civile opere Marittime –Dipartimento Infrastrutture e Mobilità – ex serv. 5° - Infrastrutture Marittime e Portuali – Palermo;
    - Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale – Roma;
    - Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani – Ufficio Igiene - Marsala

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ritiene che lo Studio Ambientale Integrato, che dovrà avere i contenuti previsti dall'art. 13 e dall'all. VI alla Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006 per il Rapporto ambientale e dall'art. 21 e dall'all. VII alla Parte seconda del D.Lgs. n.152/2006 per lo Studio di Impatto Ambientale, dovrà tener conto delle seguenti indicazioni:

In merito agli aspetti metodologici

1. I documenti dello Studio Ambientale Integrato, oltre a quanto riportato nella documentazione presentata, dovranno descrivere e motivare chiaramente le metodologie e gli strumenti adottati per prevedere l'entità degli impatti sull'ambiente in modo da consentire in maniera univoca la verifica dei risultati ottenuti, sia per la parte delle infrastrutture a mare che per la parte a terra.

2. Come previsto dall'art. 26, comma 4, d. lgs. n. 152/2006 così come modificato dal d. lgs. n. 128/2010, devono essere attivate e acquisite tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto e utili all'emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, che in prima istanza sono quelli richiamati già in questa fase preliminare ma non necessariamente da intendersi in modo esaustivo.

3. Lo Studio ambientale integrato deve prendere in considerazione le osservazioni ed i pareri già presentati durante la fase preliminare e che saranno espressi nel corso delle successive fasi di consultazioni.

Quadro di riferimento strategico

4. Il SAI deve individuare e motivare l'estensione dell'area di indagine in cui possono prodursi gli effetti ambientali delle azioni e delle misure del Piano per tutte le componenti ambientali tenendo conto di tutti i potenziali impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

- Il Rapporto Ambientale dovrà contenere quanto richiesto nell'All. VI alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006. In particolare il SAI dovrà contenere:

4.1. la descrizione della procedura integrata;
4.2. gli esiti della consultazione preliminare integrata;
4.3. i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
4.4. la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";
4.5. gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
4.6. la coerenza degli obiettivi ambientali;
4.7. l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
4.8. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
4.9. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
4.10. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

Quadro di riferimento programmatico

5. Il quadro di riferimento programmatico del SAI dovrà contemplare i seguenti approfondimenti:

5.1. strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;
5.2. sintesi del Piano Regolatore Portuale del 2003, approvato dalla Regione Siciliana ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, del Piano Regolatore Portuale del 1953, approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953, e della programmazione territoriale esistente;
5.3. dovrà prendere in considerazione i dati derivanti da politiche culturali/turistiche che evidenzino l'applicazione di un idoneo approccio di "etica del turismo" e di assonanza con progetti di qualità;
5.4. dovrà contenere valutazioni delle pressioni, connesse alle fasi di realizzazione dell'opera, che potranno subire le attività turistiche dell'area durante il periodo estivo (in fase progettuale, nel SAI, potranno essere definite specifiche programmazioni Gantt per evitare sovrapposizioni tra cantiere ed attività turistiche.

Quadro di riferimento progettuale

6. Lo Studio ambientale integrato deve contenere:

6.1. l'analisi dello stato attuale dei luoghi e attività presenti, breve valutazione degli aspetti socio-economici e ricettività del dispositivo portuale, incluso anche affacci urbani e connessioni viarie;
6.2. la descrizione degli aspetti di riqualificazione del waterfront, tenendo conto anche del punto di vista dell'osservatore che viene dal mare, anche in termini di riconoscimento della identità dei luoghi, mediante l'uso di essenze vegetazionali autoctone;
6.3. la descrizione delle alternative progettuali e dell'alternativa zero con analisi sugli effetti, nell'ipotesi della mancata realizzazione dell'opera;
6.4. la descrizione del progetto e dell'articolazione del PRP;
6.5. la descrizione dell'iter progettuale delle opere, con adeguati dettagli progettuali;
6.6. l'analisi dei traffici portuali e indotti attesi e lo studio traportistico; dovrà essere elaborato uno studio trasportistico con l'individuazione dei poli di attrazione e la quantificazione dei vettori di traffico, che comprenda anche le fasi di realizzazione del Piano;
6.7. la cantierizzazione, con l'organizzazione delle fasi di realizzazione, la stima delle quantità di materiali da approvvigionare, la movimentazione dei materiali, lo smaltimento dei materiali da dragaggio e da demolizione, l'indicazione delle cave di prestito e delle discariche. Nell'ambito della cantierizzazione dovrà essere evidenziata l'organizzazione delle fasi di realizzazione con stime del traffico indotto per ciascuna fase e con stime degli impatti sia marittimi (dragaggi, navi ecc.) sia per il traffico indotto. Si dovrà evidenziare la previsione di un piano per la gestione ottimale del

materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e il bilancio generale dei movimenti di materiali, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.). Si dovrà tener conto del piano di riutilizzo dei materiali da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii;

6.8. gli impatti di cantiere e gli interventi di mitigazione con quantificazione per le singole componenti ambientali per la fasedei lavori più impatante;

6.9. il piano di sicurezza in fase di cantiere e di esercizio;

6.10. l'analisi costi benefici

6.11. gli studi specialistici di settore, come studio meteo marino, studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna, studio della circolazione idrica portuale; studio della navigabilità; studio della dinamica costiera, studio della qualità delle acque portuali, manutenzione dei fondali portuali; relazione geologica

6.12. l'analisi swot.

Quadro di riferimento ambientale:

7. *In linea generale* lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

Nell'ambito della descrizione delle componenti ambientali dovrà contenere la caratterizzazione dello stato di fatto riferendosi a dati recenti che, se non disponibili, dovranno essere acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio;
Dovrà contenere gli studi su atmosfera, rumore, ambiente idrico che dovranno essere estesi all'area vasta;
Dovrà definire la mappa dei recettori sensibili e veri.

Sulle singole componenti lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

7.1. Atmosfera: la misura della qualità dell'aria è effettuata tramite analizzatori di inquinanti che funzionano in continuo, posizionati all'interno di cabine, presenti negli agglomerati e nelle zone definiti ai sensi del D. Lgs. 351/99. Nel caso di Marsala si potrà fare riferimento alla stazione più vicina localizzata a Trapani. In particolare si dovrà considerare il superamento dei limiti di

- ✓ biossido di zolfo (SO_2);
- ✓ biossido di azoto (NO_2);
- ✓ monossido di carbonio (CO);
- ✓ particolato (PM_{10});
- ✓ benzene (C_6H_6);
- ✓ ozono (O_3)

7.2. Caratterizzazione atmosfera e clima acustico e modelli di previsione: lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli devono essere effettuati su aria vasta, ricomprendere la componente vibrazioni. Qualora per le aree in esame non fossero disponibili reti di monitoraggio fisse e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline e dei fonometri dovrà essere concordato con ARPA, sia per l'ante operam che per cantiere ed esercizio). L'analisi delle componenti atmosfera e rumore dovrà comprendere anche la stima quantitativa delle emissioni, il calcolo delle concentrazioni delle ricadute degli inquinanti e delle previsioni dei livelli di emissione acustica presso i recettori, da effettuare attraverso simulazioni con appositi modelli matematici, sulla base dei rilevamenti effettuati in loco, anche utilizzando i dati dei monitoraggi in essere.

7.3. Dragaggi, realizzazione delle colmate, movimentazione dei sedimenti: Lo Studio Ambientale Integrato deve verificare con modelli specifici la fattibilità e la previsione di assestamento delle colmate. Dovranno essere caratterizzati i terreni, forniti i dettagli progettuali e le fasi di lavorazione, i macchinari utilizzati con le specifiche mitigazioni. Si dovranno riportare i risultati dei campionamenti effettuati per i dragaggi, secondo il protocollo ICRAM-APAT, con indicazione dei valori massimi e minimi rilevati rispetto ai valori limite;

7.4. Traffico navale: Si dovranno riportare, i dati aggiornati dei traffici navali del porto di Marsala e precisamente:

- Distinguere il traffico navale con rotte in entrata e in uscita dall'ambito portuale e fornire i dati della situazione ante operam e delle previsioni di traffico al 2020 per tipologia di naviglio;
- Specificatamente per la nautica da diporto: valutare il parco nautico attuale registrato e i mezzi nautici minori, quali le imbarcazioni non soggette a registrazione;
- Per quanto riguardo il porto peschereccio, valutare il parco peschereccio attuale registrato distinto in settori di pesca, altura, piccola pesca, ecc.

7.5. Idrodinamica: Si dovranno riportare i risultati dei modelli idrodinamici e delle modifiche della linea di costa (riportando anche le modifiche storiche). Gli studi dovranno comprendere le simulazioni per la qualità delle acque (ossigeno disciolto) e verificare il ricambio idrico per le aree interne per le fasi ante e post operam, evidenziando gli eventuali peggioramenti o miglioramenti delle situazioni, indicare le eventuali misure di mitigazione necessarie;

7.6. Reti idrografiche: Si dovrà riportare il reticolo idrografico superficiale, riportando anche i contenuti del P.A.I;

7.7. Aree natura 2000 e Valutazione di Incidenza: Il SAI dovrà contenere lo Studio di Incidenza per le aree "Natura 2000" presenti in area vasta. In tale studio dovranno essere, in particolare per le aree ZPS, evidenziate le possibili interferenze con le specie maggiormente protette. In considerazione dell'elenco, presentato dal proponente, dei SIC, ZPS e IBA, prossimi all'ambito indagato con lo Studio Preliminare Ambientale, dovrà essere fornita la Valutazione di incidenza rispetto ai siti Natura 2000 presenti entro un raggio di 10 km nonché sulle aree stesse della rete ecologica "Natura 2000". Gli Studi di incidenza dovranno essere prodotti e pubblicati contestualmente allo Studio Ambientale Integrato. Si richiede inoltre di esplicitare eventuali vincoli esistenti ed applicabili alle aree ed agli specchi acquei di intervento;

7.8. Ecosistemi marini: Lo Studio Ambientale Integrato dovrà produrre carte batimorfologiche e biocenotiche dei fondali interessati dalle opere e di tutta l'area portuale. In base alla diversa movimentazione del traffico navale dovrà fornire una Valutazione dell'impatto sugli ecosistemi marini per ciascuna componente, in tale ambito dovrà essere effettuata con apposita strumentazione, un'accurata documentazione dello stato effettivo e della densità della eventuale *Posidonia oceanica*, anche in raffronto con eventuali studi effettuati in sito e anche allo scopo di poter considerare le capacità di recupero della prateria a seguito della turbativa provocata dalla risospensione del sedimento e fornire le opportune mitigazioni. Dovranno essere effettuati campionamenti ante operam di fito zooplancton, benthos e prodotto ittici. Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale *vegetazione, flora e fauna*, dovrà essere verificata ed analizzata la presenza di eventuali habitat naturali e prioritari. Dovranno essere in particolare analizzati e valutati gli effetti sulla fauna ittica. Particolare attenzione dovrà essere posta con riguardo alle possibili interferenze, che dovranno essere evidenziate, con la *Posidonia oceanica, Cymodocea nodosa e Pinna nobilis*. Dovrà essere analizzata e valutata l'incidenza delle correnti marine sul trasporto dei sedimenti durante le attività di cantiere, anche attraverso modelli di simulazione a scala vasta ai fini della valutazione di eventuali effetti sulla prateria di *Posidonia oceanica*. Sarà utile verificare i risultati degli studi sulla biocenosi condotti dal Genio Civile di Trapani nelle aree interne ed esterne del porto di Marsala;

7.9. Suolo e sottosuolo: Nell'ambito dell'analisi della componente *suolo e sottosuolo*, dovranno essere riportati i risultati delle indagini geognostiche e geotecniche effettuate sull'area a terra e sui fondali marini interessati dal progetto al fine di verificare l'assenza di contaminazioni. Dovranno essere effettuate analisi ai fini della caratterizzazione fisico–chimica e microbiologica dei terreni e dei fondali interessati dai lavori, con intervalli di prelievo di almeno 500 metri oltre ad ogni variazione geolitologica. Dovranno essere definite le alterazioni delle caratteristiche morfologiche, geomorfologiche e idrogeologiche del suolo e le condizioni di pericolosità geomorfologica e idraulica in relazione alle escavazioni previste dal progetto, sia a terra che a mare;
Sono altresì necessarie le analisi riguardanti:

- ✓ il contesto storico e paesaggistico;
- ✓ l'uso del suolo;
- ✓ le infrastrutture viarie;

7.10. Valutazione delle interferenze: Valutazione delle interferenze, delle analisi di rischio, e/o delle analisi sugli impatti cumulativi con eventuali progetti che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale, approvati o in corso di istruttoria di VIA nazionale e/o regionale insistenti nell'area portuale;

7.11. PMA: i Piani di Monitoraggio Ambientali previsti dal SAI dovranno tenere conto di possibili monitoraggi già in corso nell'area, con particolare riferimento a quelli in essere per la qualità delle acque e per gli ecosistemi marini;

7.12. Rifiuti: Lo Studio Ambientale Integrato deve contenere un'analisi dei rifiuti prodotti distinti per tipologia durante le varie fasi e per destinazione di conferimento, in accordo con l'eventuale Piano di Gestione Rifiuti Portuale;

7.13. Mitigazioni e compensazioni: Le misure di mitigazione degli impatti dovranno essere riferite a tutte le infrastrutture di progetto, sia a mare che a terra, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Si richiede l'approfondimento rispetto agli eventuali interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che dovranno comprendere l'individuazione e descrizione delle misure dirette ad evitare, ridurre e, se possibile compensare gli impatti negativi del piano e dei progetti ed un programma dei lavori e specifiche tecniche relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere introdotte nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'infrastruttura (capitolati d'appalto);

7.14. Paesaggio: Le volumetrie degli edifici delle aree del PRP devono essere indicate come ingombro massimo e distacchi, presi dalle norme di attuazione del Piano, e devono essere effettuate simulazioni della fase post operam. Si raccomanda che i punti i di vista corrispondano ai punti reali panoramici.

Presidente
Guido Monteforte Specchi

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott.r Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Dott. Gualtiero Bellomo	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno — ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

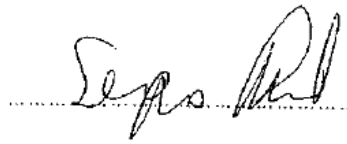
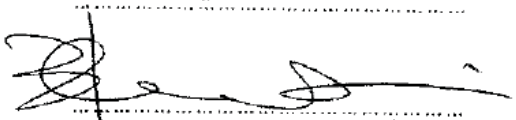
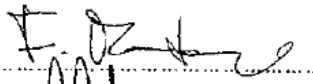
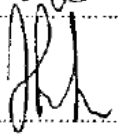
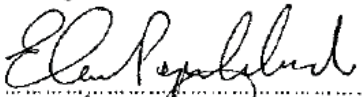
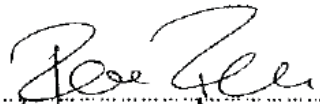
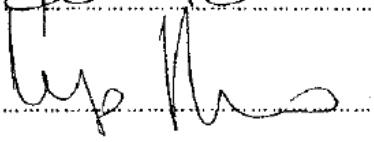
Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Kamiadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Manceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Avv. Luigi Pelaggi	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana ASSENTE

Ing. Roberto Viviani