

REGIONE SICILIANA - Libero Consorzio Comunale di Trapani
Comune di MARSALA



PIANO DI UTILIZZO DEL DEMANIO MARITTIMO
(P.U.D.M.) - ai sensi dell'art. 39 della L.R. 3/2016

Approvazione Delibera
G.M. n° ___ del ___/___/23

PREVISIONI DI PIANO

RELAZIONE

RELAZIONE

LUGLIO 2023

COORDINAMENTO E SUPERVISIONE
IL DIRIGENTE:
Ing. Pier Benedetto Mezzapelle

PROGETTISTA:
Ing. Pier Benedetto Mezzapelle _____
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
Arch. Salvatore Guastella _____
Elaborazioni GIS:
Arch. Salvatore Guastella _____

REVISIONE:
01 | 11/07/2023

Sommario

PREMESSA METODOLOGICA	2
PRINCIPI E OBIETTIVI DI PIANO.....	7
PROGETTUALITÀ SISTEMA WATERFRONT	10
NORME DI RIFERIMENTO	12
AMBITO DI APPLICAZIONE DEL PUDM	14
DURATA DEL PIANO.....	16
CONTENUTI DEL PIANO	16
TIPOLOGIE DEI LOTTI	17
ZONIZZAZIONE.....	17
CLASSIFICAZIONE AREE.....	18
CLASSIFICAZIONE ZONE TERRITORIALI	18
CLASSIFICAZIONE LOTTI.....	21
PROPOSTA DI DEROGA	22
PROPOSTA DI REVISIONE DELLA DIVIDENTE DEMANIALE.....	23
PROPOSTA DI REVISIONE DELLA LINEA DI COSTA	25

PREMESSA METODOLOGICA

La città può essere concepita come un grande insieme di parti in relazione tra loro: la città è cioè un *sistema*, ed è un sistema *complesso*.

Le interazioni tra gli attori urbani sono di tipo non lineare, in quanto costituiti da forme di competizione, di cooperazione, di complementarità, di simbiosi.

Esistono nella tipologia delle interazioni degli anelli di reazione positiva: ne sono esempi le economie di scala, la propensione all'agglomerazione, i rendimenti crescenti, ecc.

Mentre la competizione per lo spazio, per le risorse, per la conquista dei mercati, la tendenza alla segregazione, l'effetto dissuasivo sugli spostamenti dovuto alla distanza ed alla congestione del traffico sono esempi di retroazioni negative.

Lo studio della città come sistema complesso pone diversi problemi, dipendenti soprattutto dalle difficoltà di identificare in modo certo i fenomeni urbani e le loro componenti che non sempre corrispondono ai modelli matematici dei sistemi complessi: ossia non sempre è possibile identificare le relazioni non lineari e le connessioni ad anello, le biforcazioni nel processo di evoluzione organizzativa, morfologica e funzionale della città.

Per queste ragioni occorre quindi avere un approccio integrato alla pianificazione che sia **sostenibile e resiliente**.

Le Linee Guida del Progetto ENPLAN propongono una definizione di sviluppo sostenibile:

“... sono state avanzate molte definizioni di “sviluppo sostenibile”, talvolta di impostazione antropocentrica e talvolta, più di rado, di impostazione biocentrica. L'estensione all'ambiente delle teorie economiche mette l'accento sul mantenimento di lungo periodo del capitale e della sua capacità di generare benessere. Il capitale da mantenere comprende sia il capitale artificiale (prodotto dalle società umane) sia il capitale naturale. Sono orientate alla “sostenibilità debole” le teorie che considerano capitale artificiale e capitale naturale tra loro perfettamente sostituibili. Sono invece orientate alla “sostenibilità forte” le teorie che suppongono i due tipi di capitale non fungibili e che ritengono quindi che il loro mantenimento debba essere perseguito separatamente.

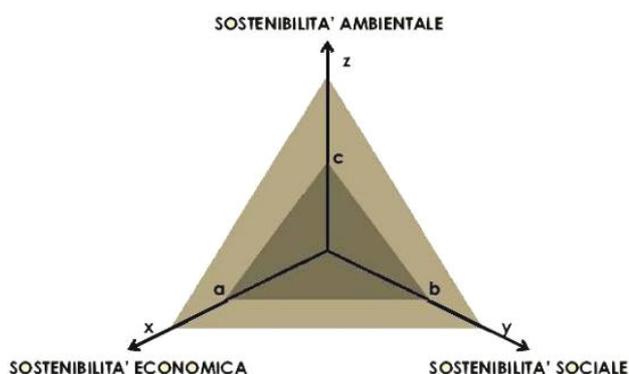
Da questa seconda impostazione derivano alcuni criteri operativi per il perseguimento della sostenibilità:

- *usare le risorse rinnovabili al di sotto dei loro tassi di rigenerazione;*
- *usare le risorse non rinnovabili a tassi di consumo inferiori ai tassi di sviluppo di risorse sostitutive rinnovabili;*

- *limitare l'immissione nell'ambiente di agenti inquinanti al di sotto delle soglie di capacità di assorbimento e di rigenerazione da parte dell'ambiente.*

Più recenti impostazioni di "economia dell'ecologia" pongono invece l'accento sulla complessità dei sistemi naturali e delle loro relazioni con i sistemi sociali, sulla difficoltà di prevedere il cambiamento degli equilibri ecologici e di riconoscere le relazioni tra cause ed effetti. Perseguire la sostenibilità in questo caso significa riorientare l'intera economia, modi di produrre e di consumare compresi, in base al principio di precauzione".

Contestualmente viene presentato il noto "schema triangolare", che sintetizza il concetto di sostenibilità: i tre vertici rappresentano rispettivamente la polarizzazione degli aspetti ambientali, economici e sociali. I lati del triangolo rappresentano le relazioni tra le polarità che possono manifestarsi come sinergie e come conflitti. Il compromesso necessario tra i diversi estremi è rappresentato, una volta risolto il problema delle scale di misurazione, da un punto lungo ogni asse di misura. Il congiungimento di tali punti dà luogo a un triangolo, la cui superficie potrebbe essere definita come **vivibilità** o qualità della vita.



- ▲ **Vivibilità ideale**
L'area del triangolo **xyz** corrispondente al 100% delle sostenibilità rappresenta il massimo della "vivibilità" teorica.
- ▲ **Vivibilità reale**
Il triangolo **abc** rappresenta la "vivibilità" realmente raggiunta attraverso il piano. Ogni alternativa di piano dà luogo a un triangolo che illustra la "qualità di vita" raggiungibile.

Tale schema però non appare sufficientemente chiarificatore in quanto non pone in evidenza i "confini" della vivibilità reale (se non in un campo ovviamente più ristretto rispetto a quella ideale) né definisce i conflitti in atto tra le tematiche.

Si preferisce quindi il riferimento allo schema di Godschalk (2004).

È evidente che la tradizionale contrapposizione ambiente/sviluppo esprime una visione eccessivamente

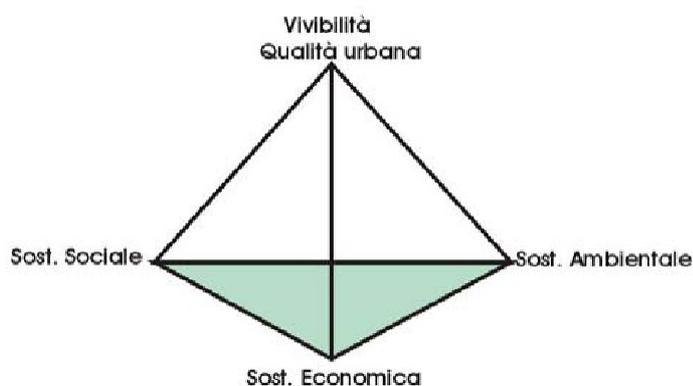
riduttiva dei problemi della pianificazione, in quanto incapace - tra l'altro - di rappresentare la dimensione del conflitto sociale e la dimensione della qualità urbana.

Questa contrapposizione binaria deve essere arricchita per ottenere una rappresentazione più efficace del sistema degli obiettivi che la pianificazione deve perseguire.

È stata proposta di conseguenza una ulteriore articolazione secondo quattro sistemi di obiettivi:

- economico
- ambientale
- sociale
- della vivibilità.

Secondo Godschalk, i primi tre obiettivi integrano la nozione di sostenibilità, che, nell'accezione corrente non includerebbe la vivibilità (*livability*), che quindi deve essere aggiunta. Questa rappresentazione è schematizzata nel seguente tetraedro sostenibilità/vivibilità:



Il tetraedro sostenibilità/vivibilità

Fonte: D.R. Godschalk: Land Use Planning Challenges, in: JAPA 70, 1

I diversi approcci di strutturazione della città possono essere sintetizzati come segue.

Il punto di vista **economico** rappresenta la città come il luogo della produzione, del consumo, della distribuzione, dell'innovazione. La città compete con altre città per conquistare nuovi mercati e nuove attività. Lo spazio è lo spazio economico delle reti infrastrutturali, dei mercati, del pendolarismo.

Il punto di vista **ambientale** rappresenta la città come consumatrice di risorse e produttrice di rifiuti. La

città sottrae alla natura risorse scarse e suolo ed è una minaccia per l'ambiente naturale. Lo spazio è lo spazio ambientale delle reti e delle nicchie ecologiche, dei bacini idrografici.

Il punto di vista **sociale** rappresenta la città come luogo di integrazione, ma anche necessariamente di conflitti e di negoziazione intorno alla distribuzione di risorse, di servizi, di occasioni. La competizione è all'interno della città, fra gruppi sociali. Lo spazio è lo spazio sociale della comunità, delle organizzazioni di quartiere, del sindacato, della partecipazione e della segregazione.

Il punto di vista della **vivibilità** è quello che più direttamente sollecita le competenze disciplinari proprie dell'urbanista. Esso rappresenta la città come il luogo della vita quotidiana, della fruizione, del tempo libero. La competizione è fra attività e funzioni con esigenze diverse e investe l'organizzazione dello spazio urbano e della mobilità, le reciproche interferenze. Lo spazio è lo spazio della forma urbana, della memoria storica, dell'accessibilità.

Naturalmente si potrebbe aggiungere a tutto ciò il punto di vista politico che risalta particolarmente in una fase nella quale i soggetti del governo urbano si trovano ad interpretare la propria missione in una dimensione plurale dei poteri, degli interessi e dei valori e a servirla con approcci strategici che ricercano - preoccupati certo più che nel passato della efficacia delle proprie politiche- visioni del futuro condivise, fondate, sostenibili.

Un passaggio decisivo del processo di costruzione del piano consiste, oltreché nell'interpretare le aspirazioni e le ambizioni della comunità, nell'individuare, all'interno di ciascun sistema di obiettivi, le specifiche criticità di quel territorio e di quella comunità, dove per criticità intendiamo gli scostamenti (in negativo) dalla norma o dagli andamenti o dalle condizioni cui è ragionevolmente possibile aspirare in relazione al contesto.

Così, con riferimento al punto di vista economico, le criticità potranno essere di volta in volta, per esempio, il deficit finanziario di gestione, la disoccupazione o la scarsità di manodopera, l'insufficiente diversificazione lavorativa, le carenze infrastrutturali o l'offerta inadeguata di spazi; dal punto di vista ambientale, l'inquinamento della costa o il degrado di un'area dismessa, la perdita di habitat e di biodiversità; da quello sociale la sicurezza, l'integrazione sociale, l'emarginazione degli anziani; da quello della vivibilità, i problemi del traffico, l'accessibilità ai servizi, il degrado di una zona costiera, la presenza di grandi aree monofunzionali.

Ma le criticità, se diagnosticate e affrontate solo all'interno di ciascun sistema di obiettivi o di priorità, con un approccio settoriale, possono dare luogo ad azioni unilaterali, suscettibili di produrre effetti collaterali non previsti e non voluti.

I quattro sistemi di obiettivi precedentemente individuati esprimono priorità e gerarchie di valori non solo diverse, ma potenzialmente (ed effettivamente) conflittuali tra loro. Tra ciascuna coppia di obiettivi si manifestano specifiche forme di trade-off (interazione/adattamento), che possono essere schematizzate nei termini seguenti.

Il conflitto ambiente/economia si manifesta tipicamente intorno al tema delle risorse, rinnovabili e non, così naturali (aria, acqua, suolo, habitat) come culturali (paesaggio, monumenti).

Il conflitto fra l'obiettivo dell'equità sociale e lo sviluppo economico ha per oggetto principale (e storicamente riconosciuto nel contesto della pianificazione territoriale) la concezione e l'uso della concessione, a incominciare dalle note sentenze della corte costituzionale in materia di *ius aedificandi* e dai problemi che ne derivano per la pianificazione degli spazi pubblici.

Il conflitto fra l'obiettivo della equità e della promozione sociale e quello della tutela ambientale riguarda ad esempio, la tematica del paesaggio tradizionale, nella misura in cui la sua conservazione dipende da pratiche che presuppongono una struttura sociale fortemente squilibrata.

Il conflitto fra vivibilità ed equità sociale si manifesta tipicamente in presenza di fenomeni di *gentrification*, quando la valorizzazione di particolari contesti costieri porta alla rapida sostituzione della popolazione e delle attività presenti con altri ceti e altre attività oppure, al contrario, in presenza di flussi migratori intensi e concentrati quando si tratta di localizzare strutture non gradite (bagni pubblici, depositi di alghe, aree degradate o contaminate ...).

Un esempio particolarmente significativo di conflitto fra vivibilità e ambiente è dato dall'aumento del consumo di suolo.

Infine, un caso tipico del conflitto fra vivibilità e sviluppo economico è quello che vede le comunità locali contrastare i grandi progetti infrastrutturali.

A tutto ciò va aggiunta la variabile **tempo**: i "*tempi di ritorno*" nell'orizzonte temporale dei vari sistemi di obiettivi della pianificazione sono diversi, in particolare quello ambientale può essere di lungo periodo.

Il Capitale Natura riveste all'interno del Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo carattere strategico e emergente.

Il **Capitale Naturale** riguarda le funzionalità degli ecosistemi da cui la vita umana dipende e fornisce risorse

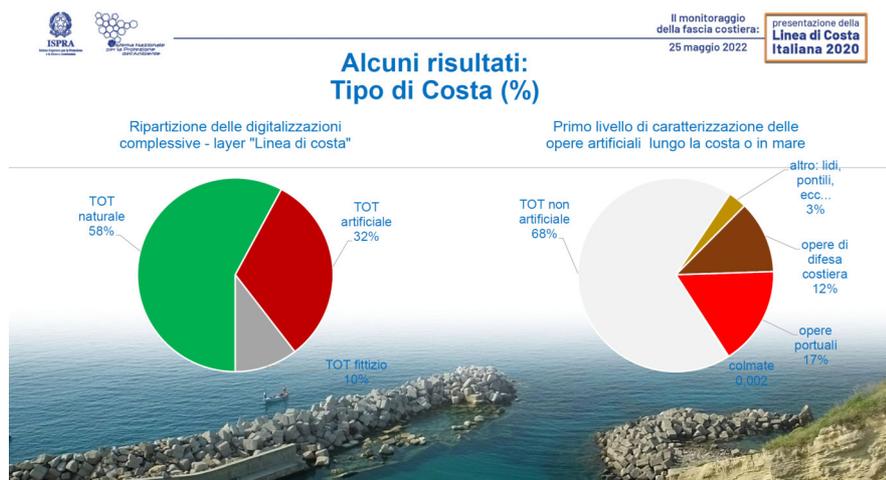
naturali e materie prime per l'economia e lo sviluppo umano: *“Il Capitale Naturale include l'intero stock di beni naturali - organismi viventi, aria, acqua, suolo e risorse geologiche - che contribuiscono a fornire beni e servizi di valore, diretto o indiretto, per l'uomo e che sono necessari per la sopravvivenza dell'ambiente stesso da cui sono generati”*.

I principi del Piano devono essere pertanto ricondotti ad una logica di sviluppo sostenibile e di resilienza urbana tenendo conto della priorità del capitale naturale nelle logiche di **uso del suolo costiero** e di **servizi ecosistemici**.

PRINCIPI E OBIETTIVI DI PIANO

Secondo gli studi del World Resources Institute oltre il 70% della fascia costiera europea risulta gravemente minacciato. EUCC ha condotto un'indagine, “State of European Coast”, dalla quale emerge la tendenza all'antropizzazione della fascia costiera europea e la perdita o il degrado degli ecosistemi caratteristici.

Secondo lo studio, nell'arco temporale compreso tra il 1960 ed il 1995, ogni giorno circa 1 km di costa integra è stato modificato dall'uomo, con contemporanea compromissione di numerosi ed estesi habitat costieri di rilevanza ecologica. Tra questi i più rappresentativi sono le dune costiere e le praterie di Posidonia Oceanica.



La gestione delle aree costiere demaniali, ha da sempre rappresentato un punto cruciale della pianificazione. Il Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo rappresenta l'occasione, per ricomporre la biforcazione tra pianificazione urbana-territoriale e quella costiera, dovuta alla vecchia distinzione dei soggetti tenuti a stabilirne la programmazione (le Amministrazioni comunali da una parte e il Demanio

dall'altra), consentendo di assicurare quel naturale e ambito rapporto osmotico costa-città e costa-territorio.

L'attività di pianificazione ha avuto il suo incipit dalla studio e dalla valutazione dei valori e degli elementi identitarie storici (naturalistici, paesaggistici, storici, produttivi) ed ancora presenti lungo la costa, comprenderne la loro fondamentale importanza ha consentito la definizione di un percorso che ha portato alla definizione dei "principi ispiratori" del presente P.U.D.M. come il rapporto tra la città e il mare, tra l'entroterra e la linea di costa.

Nel corso degli anni la città di Marsala, non solo ha perso il senso del valore (naturalistico, paesaggistico, culturale, sociale, economico,) espresso dalla linea di costa, ma si è creata una lacerazione nel rapporto tra città, il territorio ed il mare che ha portato alla creazione di "vuoti", di "non luoghi", di una conflittualità tra l'uso che l'uomo ne ha fatto della costa e i valori che la stessa esprime.

Pertanto la ricucitura del rapporto perso con il mare è diventata materia di riflessione progettuale fulcro del presente P.U.D.M., che ha il preciso obiettivo di "ridare alla città e al suo territorio il mare".

Una Visione Strategica non può che individuare nella "produzione e l'incremento di valore generato dalle risorse (materiali e immateriali) che risiedono sul territorio, la principale sfida che la città e la società locale dovranno affrontare nel prossimo futuro e che deve orientare le scelte di programmazione e gestione dell'azione amministrativa, per consentire che le risorse territoriali divengano il tessuto connettivo di un nuovo modello di sviluppo locale, in grado di alimentare relazioni virtuose tra gli attori locali e moltiplicare le relazioni produttive con il contesto globale.

Una concezione multidimensionale del territorio, in grado di innescare processi di valorizzazione a vari livelli del sistema socio-economico locale, appare la strada più promettente da perseguire attraverso la pianificazione strategica.

Già nel processo partecipato al Piano Strategico di Marsala erano emersi quattro specifici orientamenti tematici per lo sviluppo della città:

- Promuovere la qualità territoriale;*
- Rigenerare l'economia rurale;*
- La cultura al centro delle politiche di sviluppo;*
- Il mare come industria del futuro.*

Quest'ultimo, in particolare, delinea la risorsa mare quale potenziale catalizzatore di risorse e progettualità in grado di integrare il tradizionale orientamento rurale dell'economia marsalese. I presupposti rimandano ad un insieme di condizioni in atto e potenziali tra le quali: la posizione geografica, strettamente legata all'arcipelago delle Egadi e di spartiacque tra il Canale di Sicilia ed il Tirreno; lo sviluppo costiero (oltre trenta chilometri di territorio comunale) caratterizzato da notevole varietà di connotazioni naturali; una particolare vitalità nel campo del diportismo e degli sport nautici e velici, il cui potenziale andrà rafforzato dalla prevista riqualificazione dell'area portuale.

Allo stato attuale, la messa in valore di queste risorse appare condizionata dalla mancanza di una politica unitaria e dagli irrisolti conflitti tra strumenti di tutela, domande di fruizione e sfruttamento della risorsa in termini economici.

Appare compito prioritario valorizzare la risorsa mare, indicando politiche, progetti e formule organizzative orientate a rendere vantaggiosa la cooperazione tra i diversi operatori locali.”

Il piano dovrà perseguire i seguenti obiettivi specifici:

- promuovere progetti di **riqualificazione della linea di costa**, con particolare priorità alle aree degradate, cercando di massimizzarne l'accessibilità e la fruibilità nel rispetto dei valori naturalistici e ambientali;
- avviare azioni di **branding e di marketing territoriale** orientate a veicolare l'identità di Marsala come città degli sport legati al mare ed al vento;
- sostenere la **micro-imprenditorialità** nei servizi sportivi (di nautica, velici, archeologia subacquea) e ricreativi in grado di arricchire l'offerta turistica legata alla risorsa mare;
- promuovere la **compatibilità** dei processi di uso del suolo con la sicurezza e la tutela dell'integrità ambientale e paesaggistica;
- migliorare la **qualità della vita** e della salubrità degli utilizzi nella fascia costiera;
- ridurre della **pressione** sui sistemi naturali e ambientali, anche attraverso opportuni interventi di mitigazione degli impatti;
- ridefinire la linea di **dividente demaniale** in ragione dell'incongruenza dell'inserimento di alcuni tessuti urbani consolidati;
- favorire l'**identità culturale** della costa attraverso la richiesta di deroga alle attività sportive già in essere che utilizzano più di 800 mq.

PROGETTUALITÀ SISTEMA WATERFRONT

Nella direzione della riqualificazione del waterfront urbano è la sistemazione del litorale nella zona di Punta d'Alga, che ha trovato espressione nella realizzazione del Parco Salinella e nel "Programma innovativo in ambito urbano denominato Contratto di Quartiere II - Sappusi".

È stato ammesso a finanziamento il progetto di "Rigenerazione urbana del parco della Salinella e delle aree limitrofe del quartiere Sappusi come porta di accesso alla città, con realizzazione di un intervento di social housing dell'ex scuola elementare Lombardo Radice e riqualificazione Urbana Salinella" per 8 milioni di euro nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Missione 5 "Rigenerazione Urbana". L'intervento ha copertura finanziaria ministeriale.

È stato ammesso a finanziamento il progetto di "Rigenerazione Urbana dell'area compresa tra la Via Verdi ed il Lungomare Mediterraneo, ai fini del miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale" per 2 milioni di euro nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Missione 5 "Rigenerazione Urbana". L'intervento ha copertura finanziaria ministeriale.

È stato ammesso a finanziamento l'"Intervento di adattamento ai cambiamenti climatici nelle aree del lungomare Boeo/Monumento dei Mille finalizzati a mitigare l'effetto isola di calore e i fenomeni di siccità del suolo" per 491.000 euro nell'ambito del Programma sperimentale di interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici in ambito urbano. L'intervento ha copertura finanziaria ministeriale.

La sistemazione della costa prosegue poi più a sud, oltre il porto di Marsala, dove a collegamento tra la marina e l'area di colmata, è stato elaborato un progetto per la ridefinizione del waterfront.

Il progetto, che si attuerà in due lotti funzionali, permette di riqualificare un importante tratto di costa della città di Marsala: l'area di intervento ricade nel versante meridionale del territorio comunale di Marsala, al limite del tessuto urbano, precisamente sul lungomare Florio.

Con Decreto del Dirigente Generale di Dipartimento Infrastrutture n° 3985 del 24/12/2018, è stato ammesso a finanziamento per l'importo di € 1.209.419,39, il primo stralcio del progetto – Riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'area di colmata waterfront, adiacente al porto di Marsala.

Con decreto n. 80 del 18 febbraio 2022 del dirigente del Servizio 1 - Autorizzazioni e valutazioni ambientali del Dipartimento Regionale dell'Ambiente (DRA), è stato disposto, ai sensi dell'art. 19, comma 7, del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., di non assoggettare al procedimento di valutazione di impatto ambientale il "Progetto per la riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'area di colmata Waterfront, adiacente al porto di Marsala", ricadente nel comune di Marsala, seppure con condizioni.

L'intervento progettuale di 1° Stralcio funzionale riguarda l'area centrale dell'intervento generale previsto e la zona est lungo la strada che recentemente ha subito dei cedimenti a seguito delle mareggiate e per la quale è prevista la messa in sicurezza mediante la realizzazione delle opere di protezione a mare.

La realizzazione delle opere previste in progetto persegue un'azione di messa in sicurezza e di integrazione dell'intervento nel contesto di un paesaggio di notevole valore antropico e naturalistico insieme, oltre a prevedere opere di salvaguardia della strada nel tratto dopo villa Ingham, ove per problemi di erosione costiera, sarà realizzata una barriera emersa di protezione pari alla lunghezza della strada esistente, il cui spazio intermedio sarà poi colmato con materiale arido.

Le opere previste sono la realizzazione della colmata e della scogliera-mantellata di protezione nonché il restauro dei due moli storici.

Riguardo al secondo stralcio del Waterfront il progetto in questione è stato ammesso a finanziamento con provvedimento D.D.G. n. 9270 del 25/05/2021 per l'importo massimo concedibile di €. 1.975.684,88, e con il cofinanziamento da parte del Comune fino a 2,9 milioni di euro.

Questo secondo stralcio prevede la realizzazione di un parco lineare che diventa l'occasione di una riqualificazione ambientale e fisica, attraverso un disegno del suolo che ne accentua la componente artificiale nel ridisegno dei sistemi naturali, senza per questo cancellare le tracce del passato. Inoltre dà la possibilità di dotare la città di spazi per attività di uso collettivo di cui è sprovvista: spazi dedicati allo spettacolo, alle esposizioni temporanee, al gioco e allo sport o solo per passeggiare, a piedi o in bicicletta, in stretta relazione con la natura e le attrezzature che ne facilitano la fruizione e ne rappresentano una sicura fonte di attrazione.

L'intero sistema del waterfront è poi completato dal Museo Baglio Anselmi e dal Parco archeologico di Capo Boeo, che sia per estensione (ricopre una superficie di 28 ettari nel cuore di Marsala) che per l'importanza delle testimonianze archeologiche, oltre che il valore storico delle strutture in cui è allocato (il museo è allocato in due antichi Bagli per la produzione del vino Marsala: baglio Anselmi e Baglio Tumbarello) assume una particolare rilevanza nella definizione di una strategia di valorizzazione della costa urbana.

Questi luoghi sono distinti da una forte valenza paesaggistica determinata dalla presenza di elementi caratteristici dalle particolari qualità sceniche e panoramiche: da un lato lo scorcio delle Isole Egadi segna l'orizzonte, dall'altro le isole dello Stagnone e le Saline contraddistinguono il paesaggio in un insieme di relazioni strutturate nel tempo.

Esse si identificano, inoltre, in un dialogo continuo con lo scenario urbano i cui segni antropici divengono tratti peculiari del paesaggio, dal forte valore simbolico, nonostante le numerose trasformazioni succedutesi nel tempo, costituendo cambiamenti assorbiti in un unicum strutturale che diviene nel suo insieme l'identità del luogo.

NORME DI RIFERIMENTO

La pianificazione delle coste demaniali in Sicilia, è affidata al Piano di Utilizzo delle aree demaniali marittime/Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo (d'ora in poi P.U.D.M.), la cui redazione, in accordo con il principio di sussidiarietà, è stato demandato dalla Regione Siciliana ai singoli Comuni.

In questi termini il P.U.D.M. appare una fondamentale occasione non solo per la gestione delle coste ma anche come potenziale momento di pianificazione della complessa gestione del patrimonio costiero.

La struttura del P.U.D.M., la sua articolazione interscalare, la sua natura integrativa tra le dimensioni urbane e territoriali con quelle costiere; la varietà delle attività e dei servizi che consente di progettare e normare, ne fa uno strumento moderno e di un grande potenziale generativo di progetti urbani di waterfront.

L'articolo 4 della legge regionale n. 15 del 29 novembre 2005¹, come modificato dall'articolo 56 della legge regionale n. 9 del 06 agosto 2009 prevede l'obbligo della redazione dei "Piani di utilizzo delle aree demaniali marittime" e definisce inoltre le procedure di elaborazione dei piani da parte dei comuni costieri e le procedure di approvazione degli stessi P.U.D.M. da parte dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente (A.R.T.A).

La l.r. 17 marzo 2016, n. 3 ed in particolare gli artt. 39 e 40 Titolo IV (Disposizioni in materia di demanio marittimo) ha modificato in un'ottica di conformazione ai principi del diritto comunitario e di organica riforma del demanio marittimo, l'art. 4 della sopracitata l.r. 15/2005, integrandone la disciplina con ulteriori norme, finalizzate alla regolamentazione della gestione e della fruizione del demanio marittimo regionale per tutto l'iter procedurale secondo i principi di imparzialità e di trasparenza e di adeguata pubblicità.

Al fine di fornire alle amministrazioni comunali interessate tutte le indicazioni necessarie per l'elaborazione e/o l'aggiornamento del PUDM, la Regione Siciliana ha adottato, con Decreto Assessorile Territorio

¹ La L.R. 29/11/2005, n. 15 "Disposizioni sul rilascio delle concessioni di beni demaniali e sull'esercizio diretto delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo." (G.U.R.S. P. I del 02/12/2005, n. 52) è stata modificata con: L.R. 22/02/2023, n. 2; L.R. 25/05/2022, n. 13; L.R. 21/07/2021, n. 17; L.R. 16/12/2020, n. 32; L.R. 22/02/2019, n. 1; L.R. 08/05/2018, n. 8; L.R. 11/08/2017, n. 16; L.R. 17/03/2016, n. 3; L.R. 10/08/2012, n. 47; L.R. 01/06/2012, n. 32; L.R. 09/05/2012, n. 26; L.R. 06/08/2009, n. 9.

Ambiente D.A. 319/Gab del 05/08/2016 le Linee Guida integrate con il D.A. 152/Gab/2019, che aggiornano e integrano quelle adottate con D.A. 95/Gab del 4/07/2011.

Le nuove linee Guida forniscono le direttive, indicando i principi e le metodologie generali da seguire ai fini dell'elaborazione e/o aggiornamento del PUDM da parte dei comuni costiere della Sicilia. Le novità rispetto alla precedente normativa riguardano principalmente, in attuazione dell'art. 40 della l.r. 03/2016, i criteri di individuazione delle aree del demanio marittimo regionale la cui gestione sarà affidata ai comuni costieri dell'isola a seguito dell'approvazione del PUDM.

Le uniche concessioni che attualmente incidono sull'attività pianificatoria dei comuni sono quelle pluriennali rilasciate ai sensi dell'art. 9 del RCN (Regolamento per l'esecuzione del Codice di Navigazione)² e non ancora scadute.

Per contro le aree oggetto di concessioni rilasciate in epoca successiva alla data di entrata in vigore della l.r. 15/2005, in scadenza al 2023 in virtù delle proroghe, pur essendo suscettibile di eventuali verifiche in ordine alla loro destinazione d'uso, la nuova destinazione diventerà effettiva solo alla scadenza delle stesse concessioni per effetto del comma 3bis dell'art. 4 della l. r. 15/2005.

I nuovi titoli edilizi da rilasciare su eventuali aree demaniali marittime che non sono state mai oggetto di concessione, e le concessioni da sottoporre a rinnovo, dovranno necessariamente seguire le indicazioni e le prescrizioni dei Piani di Utilizzo approvati.

Le linee-guida, meglio definiscono e descrivono la filosofia generale che deve animare la redazione di questi piani, e, in maniera puntuale, specificano le attività e le funzioni che il piano può introdurre e normare, inoltre contengono importanti indicazioni per l'esercizio omogeneo, adeguato e razionale delle competenze degli enti locali e precisano, quanto al procedimento di approvazione dei PUDM, che:

- ✓ l'obbligo di trasmettere il PUDM per l'approvazione regionale;
- ✓ il Dipartimento competente alla gestione del procedimento di approvazione del PUDM è il Dipartimento Regionale Ambiente (D.R.A.) presso l'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente (A.R.T.A.);
- ✓ la procedura di approvazione dei PUDM consiste in una verifica di compatibilità del PUDM adottato dal

² Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) approvato con DPR 15 febbraio 1952 n. 328. *Art. 9 - Concessioni di durata superiore al quadriennio - 1. Le concessioni di durata superiore al quadriennio 1 o che importino impianti di difficile rimozione devono essere fatte per atto pubblico ricevuto da un ufficiale di porto a ciò destinato con decreto del capo del compartimento. In qualità di rappresentante dell'amministrazione concedente interviene il capo del compartimento. Per i compartimenti sedi di direzione marittima e quando si tratti di concessione di durata non superiore a quindici 1 anni interviene l'ufficiale più elevato in grado dopo il capo del compartimento.*

Comune con le linee guida regionali contenute nel Decreto Assessorile n. 319/GAB del 5 agosto 2016 aggiornato con il D.A. 152/2019 ;

✓ Il diagramma di flusso “Procedure per l’approvazione del piano di utilizzo delle aree demaniali marittime” allegato alla Circolare n. 14758 del 08/03/2018 sintetizza le fasi che conducono all’approvazione definitiva del piano da parte dell’Assessorato del Territorio e dell’Ambiente (ARTA).

✓ In detto diagramma in sintesi la procedura è così suddivisa:

- Procedura di Pre-Valutazione.
- Fase di competenza Comunale - Il Consiglio Comunale procede ad una delibera di adozione preliminare del P.U.D.M..
- Procedura VAS (procedura di valutazione d’incidenza ambientale - V.Inc.A. - di cui all’art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 e ss.mm.ii.).³
- Fase di competenza Comunale - Il comune acquisisce, in sede di conferenza di servizi (L.R. 7/2019 e ss.mm.ii.), i pareri tecnici di competenza (art. 5, comma 1, D.A. n. 319/2016) dagli enti territorialmente competenti. Il Consiglio Comunale adotta con delibera (adozione finale) il P.U.D.M. (art. 39, comma 2, L.R. n. 3/2016).
- Procedura di approvazione finale del P.U.D.M. - L’ARTA provvede all’approvazione del piano ai sensi dell’art. 39, comma 1, della L.R. n. 3/2016 ed ss.mm.ii.. Il provvedimento viene pubblicato sulla GURS e sul sito istituzionale dell’ARTA.

Il rilascio delle concessioni demaniali, l’autorizzazione all’esecuzione dei lavori e l’accesso al demanio sono disciplinati dalle N.T.A. che fanno parte integrante del P.U.D.M. e, in difetto, dalle prescrizioni derivanti dalla L.R. 29.11.2005, n.15 e dalla L.R. 17.03.2016, n. 3 e ss.mm.ii., nonché dal Decreto dell’Assessorato Regionale Territorio e ambiente n. 319/Gab del 05 agosto 2016 aggiornato dal D.A 152/2019 contenente le linee guida per la redazione dei piani di utilizzo del demanio marittimo della Regione siciliana.

Per le norme di sicurezza relative alla balneazione ed alla navigazione si deve fare riferimento alla relativa normativa di settore nonché alle ordinanze della Capitaneria di Porto competente.

Nuove concessioni demaniali marittime riguardanti aree già oggetto di concessione demaniale antecedente all’entrata in vigore della L. R. n.15/2005, e decadute, dovranno adeguarsi alle norme del presente P.U.D.M.

AMBITO DI APPLICAZIONE DEL PUDM

³ A norma dell’art. 10 del D. Lgs. 152/06 “Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti” e ss.mm.ii., la VAS comprende anche la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA) di cui all’art. 5 del D.P.R. n. 357 del 1997; a tale fine il rapporto preliminare contiene (cfr. Cap. 5 e Allegato III) gli elementi di cui all’allegato G dello stesso D.P.R. n.357/1997 e la valutazione dell’autorità competente si estende alle finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza Ambientale.

La presente relazione fa parte integrante del p.U.D.M., in seguito denominato P.U.D.M., strumento di pianificazione che disciplina gli usi sia per finalità pubbliche che private regolamentate mediante rilascio di concessioni demaniali marittime in conformità alle vigenti disposizioni.

Il presente Piano è basato sulla cartografia digitale S.I.DE.R.SI. rilasciata del Sistema informativo del demanio della Regione siciliana che riguarda tutta la fascia prospiciente l'ambito territoriale di competenza che appartiene al pubblico demanio marittimo nel comune di Marsala, interessante la costa marittima, i cui confini geografici sono determinati:

1. a Nord dal territorio del Comune di Misiliscemi;
2. a Sud Est dal territorio del Comune di Petrosino.

Dalla consultazione della cartografia S.I.DE.R.SI. emerge per alcuni tratti costieri una evidente incongruenza con lo stato di fatto consolidato anche con il rilascio di concessioni demaniali marittime all'esterno della perimetrazione Catastale. L'indirizzo di pianificazione si è attenuto, per quanto possibile, alla cartografia demaniale catastale, elencando nello stato di fatto anche le concessioni demaniali marittime rilasciate al di fuori del suddetto ambito.

Non sono oggetto del P.U.D.M., in quanto di esclusiva competenza della Regione Siciliana – Assessorato Regionale del Turismo e dell'Ambiente (ARTA) e non sono oggetto di pianificazione comunale di settore: ai sensi dell'art. 40, c.1 della L.R. 3/2016:

- ✓ le aree del demanio marittimo regionale date in concessione diretta dalla Regione ai comuni;
- ✓ i beni immobili e relative pertinenze che insistono sul demanio marittimo⁴;
- ✓ le aree portuali di competenza regionale (l'area normata dal "Piano Regolatore del Porto", in variante integrale al precedente ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/1985" approvato con Decreto Presidenziale n. 387 del 09 Agosto 2016 - GURS n. 38 del 02/09/2016);
- ✓ le aree del demanio marittimo regionale consegnate temporaneamente in uso ad altre amministrazioni dello Stato e/o ad Enti pubblici (fino ad avvenuta restituzione).

e ai sensi dell'art. 39, c.2 della L.R. 3/2016:

- ✓ le aree demaniali marittime che ricadono all'interno di parchi e riserve naturali, che restano disciplinate dai regolamenti e dai piani previsti dalla normativa vigente in materia di aree naturali protette.

⁴ Con Decreto Assessoriale n. 37 del 16 febbraio 2022 l'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente aggiorna ed integra l'elenco di beni immobili in condizioni di precarietà accertata che possono essere concessi a titolo oneroso con procedure ad evidenza pubblica. Art. 41 l.r. 3/2016 come modificato dall'art. 20 della l. r. n. 8/2018 . Il precedente D.A. 523 del 30/11/2018 è pertanto stato aggiornato ed integrato.

DURATA DEL PIANO

Il piano resta vigente fino all'approvazione di un nuovo piano.

Eventuali varianti al Piano possono essere apportate con le procedure e le modalità seguite per l'approvazione del P.U.D.M.

CONTENUTI DEL PIANO

Il presente Piano si presenta come atto complementare ai vigenti strumenti di pianificazione urbanistica del Comune di Marsala, con il quale si procede, nell'interesse della collettività, all'individuazione delle destinazioni di uso delle aree comprese nella fascia demaniale marittima.

Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione
- Norme di attuazione
- Documentazione circoli storici
- Documentazione fotografica
- Esemplificazione tipologica stabilimenti balneari
- Relazione proposta revisione della dividente demaniale
- Relazione proposta revisione della linea di costa
- Concessioni demaniali esistenti

SISTEMA NATURALE

- Tav. 1.1 Area SIC-ZPS – Riserve
- Tav. 1.1.1 Rete Ecologica Siciliana

SISTEMA VINCOLISTICO

- Tav. 1.2.1 Regimi Normativi Piano Paesaggistico - Scala 1:10.000
- Tav. 1.2.2 Regimi Normativi Piano Paesaggistico - Scala 1:10.000
- Tav. 1.3 Piano Assetto Idrogeologico - Scala 1:10.000

STATO DI FATTO

- Tav. 2.1 Concessioni scala - 1:2.000
- Tav. 2.2 Concessioni scala - 1:2.000
- Tav. 2.3 Concessioni scala - 1:2.000
- Tav. 2.4 Concessioni scala - 1:2.000
- Tav. 2.5 Concessioni scala - 1:2.000
- Tav. 2.6 Concessioni scala - 1:2.000
- Tav. 2.7 Concessioni scala - 1:2.000

PREVISIONI DI PIANO

- Tav. 3.1 Zonizzazione - 1:2.000
- Tav. 3.2 Zonizzazione - 1:2.000
- Tav. 3.3 Zonizzazione - 1:2.000
- Tav. 3.4 Zonizzazione - 1:2.000
- Tav. 3.5 Zonizzazione - 1:2.000
- Tav. 3.6 Zonizzazione - 1:2.000
- Tav. 3.7 Zonizzazione - 1:2.000

CD (supporto informatico).

TIPOLOGIE DEI LOTTI

Le nuove concessioni demaniali marittime oltre ad osservare le disposizioni previste dalle specifiche norme vigenti (norme urbanistiche, strumenti urbanistici comunali, norme di sicurezza, norme di igiene, barriere architettoniche, etc,) devono rispettare gli indici e i parametri metrici e qualitativi del presente P.U.D.M..

Le attività e attrezzature previste dal P.U.D.M. sono le seguenti:

- A. Stabilimento balneare;
- B. Area attrezzata per la balneazione;
- C. Area attrezzata per pratiche sportive e ricreative;
- D. Attività diportistica;
- E. Attrezzatura per l'attracco di unità navali remo veliche;
- F. Punto di ristoro e somministrazione e vendita di bevande, alimentari, cibi precotti e generi di monopolio;
- G. Attività commerciale;
- H. Area attrezzata per l'accesso di animali di affezione;
- I. Solarium e spazi ombreggiati;
- J. Ormezzo per attività remo veliche;
- K. Attrezzature per varo e alaggio;
- L. Area attrezzata per la pubblica fruizione delle aree costiere e del mare;
- M. Area riservata alla sosta di automezzi ambulanti adibiti alla vendita di generi di consumo;
- N. Area attrezzata per l'attracco di unità navali adibite al trasporto passeggeri e tour costieri;
- O. Area attrezzata per la conduzione di attività e servizi di diving e archeologia subacquea;
- P. Solarium;
- Q. Area attrezzata per pratiche sportive remo-veliche;
- R. Attrezzatura per la fruizione ambientale e il turismo sostenibile;
- S. Distributore di carburante;
- T. Area militare;
- U. Area per l'installazione di servizi igienici;
- V. Area attrezzata per la sosta degli autoveicoli;
- W. Area archeologica;
- X. Area attrezzata per la fruizione sociale del mare per persone con disabilità e minori

ZONIZZAZIONE

Secondo quanto previsto dalle Linee guida per la redazione dei piani di utilizzo del demanio marittimo della Regione Siciliana di cui al Decreto Assessoriale n. 319/Gab del 5 agosto 2016 e integrato e modificato dal Decreto Assessoriale n. 152/Gab del 2019, il demanio marittimo di propria competenza territoriale è stato diviso in aree, zone e lotti.

L'**area** identifica l'insieme di ambiti costieri demaniali marittimi, compresi all'interno dei confini comunali, tendenzialmente omogenei e cioè aventi medesime caratteristiche ambientali, morfologiche ed infrastrutturali. Ogni area costituisce inoltre la rappresentazione di uno o più insiemi costieri identificati tenendo presente la loro finalità secondo criteri che consentano una trattazione unitaria dei territori da

essa individuati e delle norme ad esso collegate.

Per tenere conto di particolarità specifiche di alcune zone del litorale comunale, le cui esigue dimensioni non possano costituire un'area, e che siano tali da giustificare una regolamentazione specifica, sono state individuate le **zone territoriali** la cui regolamentazione di dettaglio è dettata dalle caratteristiche ambientali (pericolo geologico; fenomeni erosivi; salvaguardia degli ecosistemi; salvaguardia del paesaggio) ovvero da motivate e specifiche scelte di recupero o, al contrario, di sviluppo degli ambiti territoriali, e comunque funzionali al riassetto del territorio costiero.

Inoltre sono stati definiti i **lotti**, ovvero porzioni delimitate di superfici, individuate attraverso l'identificazione delle relative coordinate geografiche, che sono destinati a formare oggetto di specifica concessione demaniale marittima.

Le componenti del P.U.D.M. quindi risulteranno le aree, ed eventualmente le zone ed i lotti individuati dalla cartografia e dalle norme in modo da definire sia i limiti spaziali che quelli normativi.

CLASSIFICAZIONE AREE

Il PDUM è stato suddiviso in n° 3 aree:

- **AREA NORD** estesa dal Confine con il Comune di Misiliscemi allo sbocco Sud a mare del canale limitrofo alla Salina Genna.
- **AREA CENTRO** estesa dallo sbocco Sud a mare del canale limitrofo alla Salina Genna al confine sud dell'ambito portuale.
- **AREA SUD** estesa dal confine sud dell'ambito portuale al confine con il comune di Petrosino.

CLASSIFICAZIONE ZONE TERRITORIALI

Le zone territoriali sono le seguenti:

- **ZONA 1** riguardante il tratto di costa Nord tra il confine con il Comune di Misiliscemi e il confine nord della zona SIC ITA 010021.
E' una zona in cui vi è a tutt'oggi la presenza di alcuni rilievi dunali con la tipica vegetazione psammofila.
Le dune hanno un grande rilievo naturalistico non solo per il valore in sé in quanto bene ambientale, ma anche per l'importante ruolo che rivestono nel contrastare l'erosione a cui la costa sabbiosa è soggetta e nel proteggere l'entroterra dai venti salmastri.

Le dune esistenti sono ecosistema di interesse naturalistico e paesaggistico da salvaguardare e - laddove sono state divelte dall'azione antropica – meritano di essere ripristinate mediante tecniche di ingegneria naturalistica.

In questa Zona i rilievi dunali esistenti vanno salvaguardati tramite interventi volti soprattutto a migliorare la vegetazione psammofila e regolamentando (diminuendo) la pressione antropica che aumenta notevolmente in estate, durante la stagione balneare; così i rilievi dunali possono essere indotti verso un processo di consolidamento e rappresentare, dal punto di vista ecologico e paesaggistico, una importante risorsa per tutto il territorio.

In questa Zona si dovrebbe favorire il riassetto morfologico e l'insediamento della vegetazione dunale, deve essere salvaguardata vietandone - durante la stagione balneare – l'attraversamento, infatti il calpestio provoca l'asportazione della sabbia incoerente ed il conseguente affioramento e rottura degli apparati radicali delle piante e dunque la loro regressione.

- **ZONA 2** riguardante i tratti di costa interessati dalla zona ZSC-ZPS e dalla riserva Naturale orientata isole dello Stagnone.

In questa Zona le aree demaniali marittime ricadono all'interno della Riserva Naturale Orientata Isole dello Stagnone di Marsala, che resta disciplinate dai regolamenti e dai piani previsti dalla normativa vigente in materia di aree naturali protette, pertanto, ai sensi dell'art. 39, c.2 della L.R. 3/2016 è esclusa dalla pianificazione del presente PUDM. Conseguentemente non è stata effettuata alcuna verifica della linea di costa.

La Zona è caratterizzata da una costa bassa in massima parte rocciosa, in parte artificiale in quanto costituita dal fronte a mare delle saline, ed in minore estensione bassa e sabbiosa in particolare nel lato Ovest dell'Isola Lunga, un limitato tratto di spiaggia in contrada San Teodoro e una ridottissima spiaggia presso la Torre San Teodoro.

- **ZONA 3** riguardante il tratto di costa compreso tra il canale sud limitrofo alla Salina Genna e la punta d'Alga.

La zona di Punta d'Alga è una vera e propria emergenza di grande valore paesaggistico archeologico e naturalistico.

Di particolare interesse paesaggistico in quanto è prospiciente alle Isole Egadi e alla Riserva Naturale Orientata Isole della Stagnone di Marsala, inoltre offre una vista particolare della città ed è una zona con un assetto singolare dato che la Punta d'Alga vera e propria è quella lingua di terra a pelo d'acqua coperta da banchi di Posidonia verso l'esterno e da salicornieto verso l'interno.

L'importanza naturalistica è dovuta alla presenza di un salicornieto (specie alofila) e l'interesse storico – archeologico dal fatto che faceva parte dell'antico porto di Lilibeo.

Infine si deve ricordare che sin dal quattrocento era sede di una salina (tutt'oggi la zona viene chiamata "salinedda").

Le banquettes (banchi di *Posidonia oceanica* spiaggiata) contraddistinguono questo sito, infatti si trovano sulla lingua di terra che chiude uno specchio acqueo poco profondo. Data l'ubicazione, questi banchi non sono soggetti all'azione antropica (rimozione), ma meritano di essere salvaguardati da ogni intervento che possa alterare il loro equilibrio.

Posto che Punta d'Alga si trova lungo una delle rotte di migrazione tra Europa ed Africa, e tenuto conto che ormai le zone umide sono in regressione a scala globale, mantenerla contribuisce ad assicurare la presenza di uccelli migratori considerati ormai patrimonio di tutti. Lungo la costa (pressoché parallela a punta d'alga) vi è l'ambiente proprio della vegetazione alofila che solo in un breve tratto mantiene ancora le sue caratteristiche grazie alla presenza di alimo, limonastrium, suaeda, infatti è per la maggior parte soppiantata da vegetazione sinantropica (aggregazione ad inula, canneto, specie naturalizzate). Il ripristino della composizione floristica propria del luogo e l'arricchimento della vegetazione alofila esistente sono il presupposto per ridare al demanio

marittimo la sua originaria configurazione e per valorizzare tutta la zona.⁵

- **ZONA 4 Tratto di costa tra la punta d’Alga e il confine nord dell’ambito portuale.**

Si tratta di costa rocciosa digradante rappresentata da un piano sub-orizzontale, intagliato in calcari e calcareniti, che si raccorda con il livello del mare senza sensibili dislivelli altimetrici. E’ priva di falesie, dirupi e altri elementi morfologici importanti, se non modeste scarpate.⁶

Pressappoco al centro della Zona si trova Capo Lilibeo che rientra nel demanio marittimo nel complesso viene indicata come emergenza di valore paesaggistico archeologico naturalistico.

E’ di particolare interesse sia geografico e paesaggistico infatti Capo Lilibeo è la punta più occidentale della Sicilia che si apre sulle isole Egadi, che naturalistico per la presenza di Limonium (specie erbacea endemica insediata sul substrato roccioso) e storico – archeologico in quanto sito dell’antico porto di Lilibeo e di una necropoli.

Le banquettes (banchi di Posidonia) che si trovano a ridosso del Lungomare nei tratti compresi tra il “ferro di cavallo” e i resti archeologici e dal museo archeologico al porto, oltre al valore naturalistico e alla definizione del paesaggio, svolgono un importante ruolo di protezione della strada e dell’area a verde pubblico. La salvaguardia delle banquettes, che consiste semplicemente nel non disturbare la loro dinamica di formazione e distruzione, è estremamente importante; infatti mantenere sul posto i banchetti garantisce una efficace protezione della linea di costa contro il fenomeno erosivo.⁷

La costa da Punta d’Alga verso Capo Boeo è bassa e rocciosa interessata dalla presenza di Circoli nautici storici quali il “Circolo Velico” e il “Circolo Canottieri”, poi continua sempre rocciosa ma diventa leggermente sopraelevata per poi ridiventare bassa nei pressi di Capo Boeo e prendere quota da Capo Boeo fino al porto, dove la parte bassa è interessata dalla presenza di banquettes.

- **ZONA 5 riguardante l’ambito portuale.**

Interessa l’area portuale normata dal “Piano Regolatore del Porto”, in variante integrale al precedente ai sensi dell’art. 30 della L.R. 21/1985” approvato con Decreto Presidenziale n. 387 del 09 Agosto 2016 - GURS n. 38 del 02/09/2016.

La Zona non è oggetto di pianificazione del P.U.D.M., in quanto di esclusiva competenza della Regione Siciliana – Assessorato Regionale del Territorio e dell’Ambiente (ARTA) e non sono oggetto di pianificazione comunale di settore ai sensi dell’art. 40, c.1 della L.R. 3/2016.

- **ZONA 6 riguardante il tratto di costa tra il confine sud dell’ambito portuale e il “fortino”.**

Il primo tratto di costa di questa Zona, quello interposto fra i due moli storici, non ha nulla di naturale. A valle della sede stradale infatti è presente una colmata realizzata subito dopo la seconda guerra mondiale, costituita da detriti di fabbricati distrutti durante il bombardamento dell’11 maggio 1943. La colmata esistente costituita da piazzali in battuto di tufo antistanti le Cantine Florio e le Cantine Rallo-Vesco ha una larghezza variabile da 30 mt. a 3 mt. Il secondo tratto subito a sud del secondo molo (di fronte la Palazzina Liberty) è interessato da forti fenomeni di erosione, durante le mareggiate le onde infrangono direttamente sul muro di contenimento che costituisce il rilevato stradale creando pericolosi scalzamenti al piede con possibile conseguente frana della sede stradale.

Per riqualificare quest’area nel mese di luglio sono stati avviati i lavori di “1° stralcio funzionale necessari per la riqualificazione urbanistica ed ambientale dell’area di colmata waterfront

⁵ Da: *Studio a supporto del Piano Utilizzo Demanio Marittimo di Marsala – Relazione* - Redattori: Dott. Agr. Antonella Ingianni - Collaboratori: Dott. Agr. Francesco Conte - Dott. Estefania Sanchez. - Dicembre 2009.

⁶ Da: *Studio a supporto del Piano Utilizzo Demanio Marittimo di Marsala – Relazione* - Redattori: Dott. Agr. Antonella Ingianni - Collaboratori: Dott. Agr. Francesco Conte - Dott. Estefania Sanchez. - Dicembre 2009.

⁷ Da: *Studio a supporto del Piano Utilizzo Demanio Marittimo di Marsala – Relazione* - Redattori: Dott. Agr. Antonella Ingianni - Collaboratori: Dott. Agr. Francesco Conte - Dott. Estefania Sanchez. - Dicembre 2009.

adiacente al porto di Marsala” – PAC III Nuove azioni – Programmi integrati nelle aree urbane”.

Il successivo tratto di costa si trova in un contesto ambientale in stato di degrado ed è interessato dalla presenza di barriere artificiali, ad una distanza di circa 65/70 metri dalla costa/strada provinciale (S.P. 21) che probabilmente a causa della eccessiva vicinanza alla costa ha innescato un fenomeno di progressiva formazione di depositi di *posidonia oceanica* spiaggiata (*banquettes*).

L'ultimo tratto di costa, dalle barriere artificiali fino al così detto “fortino” la costa è costituita dal muro di sottoscarpa della strada litoranea SA.P. 21 con alcuni massi di protezione in cls e/o pietra e depositi di *posidonia oceanica* spiaggiata (*banquettes*).

- **ZONA 7** riguardante il tratto di costa tra il “fortino” e il confine con il Comune di Petrosino.

E' caratterizzata da una costa sabbiosa con la presenza di dune e una elevata pressione antropica dovuta alla costruzione di immobili al confine con l'area demaniale. Rappresenta il tratto di costa su cui si concentra il maggior flusso balneare.⁸

L'attuale spiaggia sabbiosa è continua e soltanto a sud in prossimità del confine con il Comune di Petrosino presenta radi affioramenti rocciosi.

La fascia costiera meridionale era interessata da un articolato sistema dunale ben visibile dalla foto aeree degli anni '50.

Oggi l'antropizzazione della zona ha alterato l'equilibrio consolidato nel tempo, per cui la costa in alcuni tratti presenta evidenti fenomeni di arretramento della linea di battigia con la conseguente perdita di ampie porzioni di spiaggia.

L'ampiezza della costa intesa come distanza tra la linea di riva e ciò che rimane del sistema dunale è variabile tra 5 e 50 metri.

La larghezza minima è misurabile in prossimità di edifici che con la loro presenza hanno cancellato i caratteri ambientali del luogo.

A partire dalla linea di costa, le sabbie litorali sono seguite soltanto in alcuni tratti da rilievi sabbiosi e sempre più raramente da vere dune.

Più spesso invece le dune sono state distrutte per fare posto a costruzioni e a manufatti che hanno modificato in modo irreversibile la morfologia dell'area.

Laddove l'attività edilizia ha risparmiato la parte di costa più prossima al mare, i rilievi dunali, se non spianati per far posto a spiagge “pulite” come ha richiesto il turismo balneare, riescono a mantenere la loro identità.

Tutta la costa sabbiosa si trova a quota inferiore ai 10 m slm e la giacitura è pianeggiante.

La Zona 7 come evidenziato nelle tavole del PUDM risulta ampiamente soggetta a rischio di arretramento.

CLASSIFICAZIONE LOTTI

I singoli lotti, oggetto di specifica concessione demaniale marittima, sono riportati nelle “Norme Tecniche di Attuazione”.

Eventuali prescrizioni della VAS/VInCA effettuata dopo l'approvazione del PUDM da parte del Consiglio Comunale che si pongono in contrasto con le previsioni del piano comporteranno l'inefficacia di quest'ultima e l'adeguamento del piano stesso.

⁸ Da: *Studio a supporto del Piano Utilizzo Demanio Marittimo di Marsala – Relazione* - Redattori: Dott. Agr. Antonella Ingianni - Collaboratori: Dott. Agr. Francesco Conte - Dott. Estefania Sanchez. - Dicembre 2009.

PROPOSTA DI DEROGA

Sul territorio Marsalese insistono tre realtà storiche che rappresentano la tradizione per lo sport in acqua:

- Società Canottieri Marsala;
- Circolo Velico Marsala;
- Lega Navale Italiana sezione Marsala.

Per questi Circoli sono richieste deroghe ai parametri di cui al punto 7 (Aree Attrezzate per Pratiche Sportive e ricreative) dell'Allegato "A" al Decreto Ass. n. 152/Gab del 2019.

Si rimanda alla relazione di dettaglio sui circoli storici, della dividente demaniale e della linea di costa.

PROPOSTA DI REVISIONE DELLA DIVIDENTE DEMANIALE

La dividente demaniale, individuata nella cartografia S.I.D.E.R.S.I. rilasciata dal Sistema Informativo del Demanio della Regione Siciliana, è stata esaminata e verificata al fine di controllare eventuali incongruenze con lo stato di fatto.

A seguito delle verifiche sono emerse innumerevoli e macroscopiche incongruenze che hanno evidenziato la non corrispondenza della dividente demaniale allo stato dei luoghi.

In alcuni casi (in particolare nel foglio di mappa 324 e in parte 298) amplissimi tratti di territorio di proprietà privata si trovano invece in area demaniale, in altri casi non includendo aree chiaramente destinate a spiaggia e determinando una fascia demaniale particolarmente ridotta, tale da non consentirne un efficace utilizzo.

Per tali motivazioni vi è l'esigenza di procedere ad una revisione dell'attuale dividente demaniale ("dividente SID") in più zone della costa.

E' stato quindi necessario procedere ad una puntuale verifica delle intestazioni catastali⁹ delle particelle interessate al fine di formulare una coerente proposta di revisione della dividente demaniale.

Come riportato nella Circolare coordinata "Adempimenti ex art. 39 della L.R. 17 marzo 2016 n. 3 – Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo – Chiarimenti e direttive – Testo coordinato. Testo della Circolare n. 47168 del 27 giugno 2017, coordinato con la Circolare n. 14758 del 08 marzo 2019." (da ora in poi "Circolare coordinata"), per il momento il PUDM non interessa l'area incerta, relazionando in merito e rimandando la pianificazione su tali aree ad una seconda fase, successiva all'approvazione della proposta di revisione della fascia costiera.

Come per la linea di costa, anche in questo caso le due versioni della dividente ("Dividente Demaniale SID" e "Dividente Demaniale – Proposta di revisione"), sono rappresentate nell'ambito della proposta di revisione della fascia costiera (compresa tra la linea di costa e la dividente demaniale) e sono contestualmente fornite nel PUDM, nella tavola "Cartografia dello stato di fatto" sia nella tavola "Cartografia delle previsioni di piano", con inserito in legenda le voci "Dividente Demaniale SID" e "Dividente Demaniale – Proposta di revisione".

Con modifica introdotta con Circolare ARTA n. 14758 del 08/03/2018, pag. 3, paragrafo 2, è stato chiarito che: "... in ogni caso che l'iter di approvazione della proposta di revisione della fascia costiera sarà avviato soltanto dopo l'intervento della Commissione di Delimitazione prevista dall'art. 58 del Regolamento del Codice della Navigazione, da parte degli Uffici Territoriali dell'Ambiente che cureranno gli adempimenti conseguenti, di tutte le proposte dei comuni e pertanto non interferisce con le procedure di approvazione dei singoli piani (Linee guida, All. 1, parte III, par. 5)".

Tale proposta di revisione sarà trasmessa in formato vettoriale, secondo quanto riportato nelle "Linee guida per l'editing della Cartografia di Base" di cui alla Circolare n. 55182 del 16/08//2016, l'iter di

⁹ Il catasto non è probatorio comunque della titolarità dei diritti di proprietà. Il catasto si definisce non probatorio poiché non fornisce prova legale di reale proprietà: sebbene fra le sue registrazioni vi siano cenni riguardanti le mutazioni di proprietà dei beni censiti, queste non hanno mai valore di certificazione della proprietà.

valutazione/approvazione della proposta di revisione della dividende demaniale sarà avviato dall'ARTA solo dopo la conclusione delle procedure di approvazione del PUDM.

Si rimanda alla specifica relazione relativa alla proposta di revisione della dividende demaniale.

PROPOSTA DI REVISIONE DELLA LINEA DI COSTA

Come previsto nell'Allegato 2 della Circolare coordinata *“Adempimenti ex art. 39 della L.R. 17 marzo 2016 n. 3 – Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo – Chiarimenti e direttive – Testo coordinato. Testo della Circolare n. 47168 del 27 giugno 2017, coordinato con la Circolare n. 14758 del 08 marzo 2019.”* (da ora in poi *“Circolare coordinata”*), nelle prime fasi di redazione del PUDM è stata effettuata la verifica della fascia costiera, compresa tra la linea di costa e la dividente demaniale, sia sul campo che con l'ausilio di supporti digitali del territorio interessato (ortofoto, CTR, immagini satellitari, visure catastali, ecc.).

Pertanto, la costa è stata oggetto di verifiche sul campo e raffronto della sua evoluzione, in particolare attraverso supporti cartografici quali le immagini satellitari di Google Earth del luglio 2019 che sono state georeferenziate.

Le immagini satellitari sono state sovrapposte alle ortofoto in formato .ecw del 2008 e 2012, alle corrispondenti CTR in formato .dxf, .dwg e .shp, fornite dal SITR della Regione Siciliana.

Dalla sovrapposizione della linea di costa, così come ricavata sulla base delle ricognizioni e delle più recenti immagini satellitari estrapolate e georeferenziate da Google Earth, ortofoto, CTR, immagini satellitari disponibili, sono state riscontrate evidenti incongruenze rispetto a quanto rappresentato nella cartografia di base fornita dall'ARTA in formato vettoriale, rendendo imprescindibile procedere alla elaborazione, insieme al PUDM, anche di una proposta di aggiornamento/correzione della linea di costa ed anche della dividente demaniale, oggetto di separata relazione.

Nei vari tratti di costa, ricadenti nella varie Zone in cui è stato suddiviso il PUDM, è stata ricavata una nuova linea di costa utilizzata per la redazione della pianificazione che presenta, in alcuni tratti, sostanziali variazioni rispetto a quella ufficiale.

Le immagini satellitari utilizzate per ricavare la linea di costa sono state riportate nella cartografia allegata.

Si rimanda alla specifica relazione relativa alla proposta di revisione della linea di costa.