

Trapani 30/04/2026

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della  
Sicurezza Energetica  
[TBM@pec.mase.gov.it](mailto:TBM@pec.mase.gov.it)

Prefetto di Trapani  
[protocollo.preftp@pec.interno.it](mailto:protocollo.preftp@pec.interno.it)

Comune di Trapani  
[gabinetto.sindaco@comune.trapani.it](mailto:gabinetto.sindaco@comune.trapani.it)

Autorità di Sistema Portuale  
del mare di Sicilia Occidentale  
– Palermo  
[info@pec.portpalermo.it](mailto:info@pec.portpalermo.it)

Capitaneria di Porto di Trapani  
[cp-trapani@pec.mit.gov.it](mailto:cp-trapani@pec.mit.gov.it)

Presidente del Consiglio comunale

Camera di Commercio Trapani

Associazione degli Industriali della  
Provincia di Trapani  
[sicindustria@pec.sicindustria.eu](mailto:sicindustria@pec.sicindustria.eu)

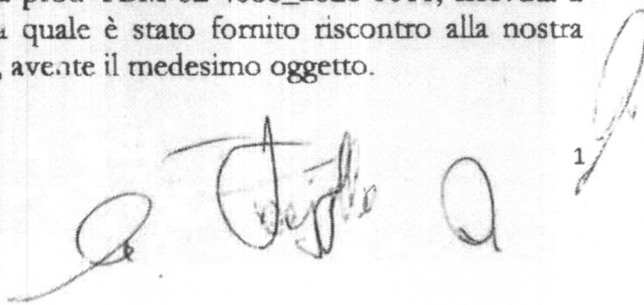
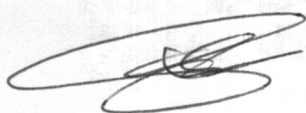
Corpo Piloti  
[piloti@pec.pilotitrapani.it](mailto:piloti@pec.pilotitrapani.it)

Gruppo Ormeggiatori  
[ormeggiatori.trapani@pec.it](mailto:ormeggiatori.trapani@pec.it)

**Oggetto: Riscontro alla Vostra nota prot. TBM-02-4686 2026-0011 del 28 aprile 2026 avente ad oggetto "Riscontro alla segnalazione relativa alla Candidatura Saline di Sicilia a Riserva della Biosfera MAB UNESCO."**

Egregio Dott. Francesco Tomas,

facciamo riferimento alla Vostra nota prot. TBM-02-4686\_2026-0011, ricevuta a mezzo PEC in data 28 aprile 2026, con la quale è stato fornito riscontro alla nostra segnalazione trasmessa in data 8 aprile 2026, avente il medesimo oggetto.



1

In via preliminare, intendiamo prendere atto e, al contempo, apprezzare il contenuto della Vostra nota nella parte in cui riconosce espressamente il ruolo del sistema portuale trapanese quale stakeholder rilevante, nonché la necessità di un approccio improntato alla condivisione e al coinvolgimento dei soggetti interessati.

Tuttavia, riteniamo doveroso evidenziare – con la massima chiarezza – che tale impostazione metodologica non è stata in alcun modo rispettata dal Comitato promotore della candidatura “MAB UNESCO – Saline di Sicilia”.

Il cluster della portualità trapanese, infatti, non è stato coinvolto nelle fasi istruttorie né informato in modo adeguato, risultando di fatto escluso da un processo decisionale che incide direttamente su interessi economici, infrastrutturali e occupazionali di primaria rilevanza per il territorio.

Tale esclusione assume carattere ancor più grave ove si consideri che, nel corso del procedimento, la perimetrazione della candidatura è stata estesa anche ai centri urbani e all’ambito portuale, senza che, a tale ampliamento, sia corrisposto alcun coinvolgimento dei soggetti istituzionali e operativi direttamente interessati, tra cui, in primis, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

Si tratta di una circostanza di particolare gravità, soprattutto alla luce di quanto correttamente richiamato nella Vostra nota, ove si sottolinea come l’esito positivo del percorso di candidatura e la successiva gestione della Riserva siano strettamente connessi al pieno e sostanziale coinvolgimento dei soggetti istituzionali e degli stakeholder interessati.

Ciò premesso, pur avendo esaminato con la massima attenzione le valutazioni tecniche contenute nella Vostra nota, intendiamo formulare alcune precisazioni di carattere tecnico-giuridico, al fine di rappresentare in modo chiaro e concreto gli effetti che l’eventuale inclusione del porto di Trapani nel perimetro MAB sarebbe suscettibile di determinare.

Di seguito - con spirito dialettico e di collaborazione - si formulano alcune considerazioni che potranno essere utili a comprendere i pregiudizi che l’inclusione del porto di Trapani nel perimetro MAB potrebbe, a nostro giudizio, comportare.

Il porto di Trapani rappresenta, infatti, la principale infrastruttura economica del territorio e costituisce il fulcro di un sistema produttivo che garantisce occupazione diretta e indiretta a un numero estremamente rilevante di lavoratori. Ogni intervento suscettibile di incidere, anche indirettamente, sulla sua operatività comporta, pertanto, inevitabili ricadute sul piano occupazionale e sociale.

Alla luce di ciò, le possibili conseguenze derivanti dall’inclusione nel perimetro MAB non possono essere valutate esclusivamente sotto il profilo ambientale o programmatico, ma devono necessariamente essere considerate anche in relazione agli effetti concreti sulla continuità operativa del porto, sulla tenuta del sistema economico locale e, in via prioritaria, sulla salvaguardia dei posti di lavoro.

È noto che il programma MAB (Man and the Biosphere) non costituisce fonte normativa vincolante nell'ordinamento italiano e non introduce, in via diretta, nuovi vincoli giuridici.

Tuttavia, esso si configura quale strumento di soft law internazionale, come tale idoneo a produrre effetti indiretti rilevanti nei procedimenti amministrativi e nelle scelte pianificatorie.

D'altra parte, il Comitato Tecnico Nazionale, di cui Lei è Presidente, istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dispone delle Linee Guida Nazionali per le Riserve della Biosfera, approvate nel 2004 e aggiornate, da ultimo, nel 2024, dalla cui lettura si evince chiaramente lo "spirito" che ispira il MAB e le conseguenze che l'inclusione dei territori in oggetto potrebbe avere sulle finalità produttive e commerciali che caratterizzano il porto di Trapani, come ogni altro porto.

In particolare, a pag. 4 delle Linee Guida, nel paragrafo "1.1. Gli Obiettivi", si precisa che *"Il Programma MAB intende: individuare e valutare i cambiamenti nella biosfera determinati dalle azioni umane e dagli eventi naturali e gli effetti degli stessi sull'uomo e sull'ambiente, soprattutto nel contesto delle azioni di contrasto ai cambiamenti climatici; studiare e comparare i rapporti dinamici tra gli ecosistemi naturali ed i processi socioeconomici, soprattutto con riferimento alla progressiva perdita della diversità biologica e culturale ed alle serie minacce per gli ecosistemi e per la loro capacità di fornire servizi essenziali per il benessere umano"*.

Sulla stessa linea si pone il successivo paragrafo "2.1 Funzioni, criteri e zonazione delle Riserve della Biosfera", laddove è precisato che *"Le Riserve della Biosfera sono caratterizzate da tre funzioni, di pari importanza ed interdipendenti: ... sviluppo socioeconomico sostenibile..."*.

Quanto precede viene poi confermato, con una dizione che non lascia spazio a dubbi, al paragrafo "6. Gli obiettivi delle Linee Guida", laddove si specifica che *"Il fulcro di una Riserva della Biosfera è la sua visione etico-civile-culturale piuttosto che commerciale"*.

Dagli estratti sopra riportati delle Linee Guida risulta, dunque, chiaro che ogni iniziativa sarebbe comunque soggetta a un giudizio di compatibilità rispetto al Programma MAB, il che potrebbe condizionare pesantemente l'iniziativa economica, con ricadute negative anche a livello occupazionale.

Risulta utile approfondire, inoltre, due ulteriori aspetti: i) l'esperienza concreta maturata in altri siti UNESCO e ii) il ruolo di responsabilità che il Programma MAB attribuisce alle comunità locali e, più in generale, ai soggetti pubblici coinvolti.

Innanzitutto, non può non assumere rilievo l'esperienza del sito UNESCO di Venezia, che dimostra come il riconoscimento internazionale, pur non producendo effetti vincolanti diretti, sia idoneo a generare nel tempo un progressivo rafforzamento delle istanze di tutela ambientale e paesaggistica, traducendosi successivamente in interventi normativi e amministrativi che incidono in maniera significativa – fino a limitarla – sull'operatività portuale. L'esperienza del sito UNESCO di Venezia rende evidente come, con riferimento al contesto specifico del porto di Trapani – infrastruttura inserita in ambito urbano e in diretta contiguità con aree sensibili – l'inclusione nel

perimetro MAB è suscettibile di incidere in modo concreto su interventi strategici e indispensabili per la sopravvivenza dello scalo marittimo quali:

- dragaggi portuali, mediante:
  - \* incremento delle verifiche ambientali;
  - \* possibile inasprimento delle prescrizioni;
- realizzazione del waterfront e nuove banchine lato nord-ovest, con:
  - \* maggiore esposizione a valutazioni di compatibilità paesaggistica e ambientale;
  - \* nuova stazione marittima, potenzialmente soggetta a criteri più stringenti di inserimento ambientale e urbano.

Tali interventi, pur non formalmente preclusi, risultano esposti a un **sensibile aggravamento dei procedimenti autorizzativi**, con aumento dei costi, dei tempi e dell'incertezza decisionale.

A tal proposito, occorre evidenziare che il porto di Trapani, dal punto di vista strutturale, risulta pienamente integrato nel tessuto urbano.

In un contesto di tale natura, l'eventuale riconoscimento MAB è idoneo a determinare un significativo innalzamento del livello di attenzione su profili particolarmente sensibili, quali l'inquinamento acustico, le emissioni atmosferiche e, più in generale, l'impatto delle attività portuali sulle aree residenziali e turistiche circostanti.

Ne consegue un concreto e non trascurabile incremento del rischio che, nelle future procedure amministrative e autorizzative, vengano introdotte prescrizioni tecniche più stringenti, emergano limitazioni operative e si determini un sensibile aumento del contenzioso. Si tratta di effetti che incidono direttamente e negativamente sull'efficienza complessiva del sistema portuale e sulla sua capacità competitiva.

Pur non modificando formalmente l'assetto normativo vigente, il MAB è dunque concretamente idoneo a incidere in modo sostanziale sui processi decisionali, influenzando l'esito delle valutazioni ambientali (VIA e VAS), legittimando l'imposizione di prescrizioni più restrittive e ampliando la discrezionalità tecnica delle amministrazioni coinvolte.

Ne deriva, pertanto, un aggravamento procedurale non episodico ma strutturale, accompagnato da un incremento dell'incertezza autorizzativa e da un significativo allungamento dei tempi decisionali.

Tali effetti colpiscono direttamente la capacità operativa del sistema portuale, la cui competitività si fonda su rapidità, certezza dei tempi e prevedibilità delle decisioni. In un contesto caratterizzato da forte concorrenza tra scali, anche minimi ritardi o margini di incertezza risultano idonei a produrre conseguenze immediate e rilevanti, quali la perdita di traffici, il disincentivo agli investimenti e il progressivo indebolimento del ruolo del porto nei circuiti logistici e commerciali di riferimento.

Il nuovo piano di gestione del porto, alla luce dell'eventuale inserimento del porto all'interno del sito MAB UNESCO, pur non essendo formalmente dotato di efficacia vincolante, è di fatto destinato ad assumere un ruolo determinante nei processi decisionali pubblici, configurandosi come riferimento per la pianificazione territoriale, parametro nelle valutazioni autorizzative e strumento di indirizzo delle politiche pubbliche e degli investimenti.

In tale quadro, il piano è concretamente idoneo a produrre effetti limitativi non teorici ma sostanziali, traducendosi in un progressivo e crescente condizionamento delle scelte amministrative e progettuali.

Tale dinamica può evolvere fino a determinare una vera e propria compressione delle prospettive di sviluppo infrastrutturale e operativo del porto, anche in assenza di nuovi vincoli normativi formalmente introdotti, incidendo di fatto – e in modo non reversibile nel breve e nel lungo periodo – sulle possibilità di crescita e competitività dello scalo.

A ciò si aggiunge un ulteriore e rilevante elemento di criticità rappresentato dall'assenza di precedenti consolidati, nel contesto nazionale, relativi all'inserimento organico di un porto commerciale di interesse nazionale all'interno di una Riserva MAB.

Tale circostanza determinerebbe una condizione di incertezza giuridica non marginale ma strutturale, aggravata dalla mancanza di prassi applicative, linee guida operative e orientamenti giurisprudenziali di riferimento.

Ne deriverebbe, quindi, un quadro nel quale gli effetti concreti del riconoscimento risultano, allo stato, non pienamente prevedibili, con la conseguenza che eventuali impatti negativi sul sistema portuale potrebbero emergere solo in fase attuativa, quando le possibilità di intervento correttivo risulterebbero inevitabilmente più limitate e onerose.

Infine, dalle ulteriori informazioni acquisite anche a livello ministeriale, emerge un profilo di particolare e rilevante gravità, che impone di essere evidenziato con la massima chiarezza. L'eventuale inserimento del porto di Trapani all'interno del sito MAB UNESCO è suscettibile di determinare effetti fortemente pregiudizievoli – a nostro giudizio irreversibili – nei confronti delle iniziative di investimento connesse allo sviluppo dei parchi eolici offshore previsti nel tratto di mare antistante il bacino portuale trapanese.

Si tratta di interventi di rilevanza strategica non solo per il territorio locale, ma per l'intero sistema Paese, in quanto strettamente connessi agli obiettivi di sicurezza energetica e di transizione energetica. Tali obiettivi risultano oggi ancora più urgenti alla luce del contesto internazionale e delle recenti crisi energetiche, aggravate dai conflitti in corso, che stanno incidendo in maniera significativa sul fabbisogno energetico nazionale.

In tale scenario, l'introduzione di ulteriori elementi di incertezza autorizzativa e di possibile irrigidimento delle valutazioni ambientali rischia concretamente di scoraggiare o

5

compromettere investimenti di grande portata, con effetti diretti sulla realizzazione delle infrastrutture e sulla loro sostenibilità economica.

Le ricadute sul territorio sarebbero di assoluta rilevanza: si determinerebbe, infatti, la perdita di un'opportunità concreta di sviluppo industriale e occupazionale, stimabile in centinaia – se non migliaia – di posti di lavoro diretti e indiretti, con conseguenze difficilmente recuperabili nel medio-lungo periodo.

A quanto sopra si aggiunga un ulteriore, e altrettanto rilevante aspetto: ogni decisione di indirizzo politico sarebbe necessariamente assoggettata ad un giudizio di compatibilità con il Programma MAB.

Del resto, che la conseguenza dell'inclusione nel perimetro MAB possa avere questo effetto, si evince dalle Linee Guida, che attribuiscono, ed anzi fanno leva, sul senso di responsabilità delle comunità locali e dei soggetti pubblici coinvolti, che rischierebbero di essere paralizzati nei loro processi decisionali, e nelle scelte politiche di indirizzo che intenderebbero adottare, dovendo sempre essere attenti a valutare le conseguenze delle proprie scelte rispetto ai parametri MAB e risultando peraltro le loro scelte soggette a periodiche verifiche di compatibilità con il MAB.

\* \* \*

Alla luce di quanto esposto, l'inclusione del porto di Trapani nel perimetro MAB si configura come un'iniziativa caratterizzata da un livello di rischio elevato e non adeguatamente valutato, con potenziali effetti fortemente penalizzanti per il territorio e per gli interessi nazionali.

Non si può escludere, in altri termini, che il porto di Trapani perda, o veda svilita, la propria natura di risorsa produttiva e commerciale, divenendo, di fatto, un territorio in cui l'obiettivo primario divenga la conservazione delle risorse genetiche, delle specie, degli ecosistemi e dei paesaggi. Risulta evidente, inoltre, un marcato divario tra la rappresentazione comunicativa fornita dai soggetti promotori e la reale portata giuridica e amministrativa dell'intervento.

Le rassicurazioni pubbliche, compresa la Sua infatti:

- non hanno valore normativo;
- non vincolano le amministrazioni nei procedimenti futuri;
- non escludono l'introduzione di limitazioni indirette.

Esse, pertanto, ribadiamo non sono idonee a escludere i rischi sopra evidenziati né a incidere in alcun modo sulle dinamiche decisionali che governano le procedure autorizzative e pianificatorie. Non fornisce alcuna rassicurazione, del resto, neppure il richiamo alla "transition zone" posto che le stesse Linee Guida precisano che, in tali zone, *"sono incoraggiate e sviluppate le pratiche di utilizzazione sostenibile delle risorse"* (si precisa, poi, che lo sviluppo economico deve essere *"ecologicamente sostenibile"*). Anche la "transition zone", pertanto, comporterebbe delle gravi e pregiudizievoli limitazioni per le attività economiche presso il porto di Trapani.

In tale contesto, alla luce delle considerazioni sopra esposte, ampiamente argomentate, esprimiamo con assoluta fermezza parere nettamente negativo in ordine all'iniziativa in oggetto, che desta gravissime preoccupazioni in relazione alla tutela dei livelli occupazionali, alla salvaguardia delle famiglie che da essi dipendono e alla protezione degli investimenti economici che insistono sul sistema portuale e che si intendono con determinazione difendere.

Confidiamo, pertanto, nel senso di responsabilità istituzionale del Comune di Trapani e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale, cui sono state già inviate le nostre considerazioni in merito, affinché esprimano una valutazione negativa pienamente coerente con l'impatto reale e concreto dell'iniziativa, come sopra dettagliatamente evidenziato.

È di tutta evidenza, in termini conclusivi, che l'iniziativa, per come attualmente configurata e analizzata, espone il sistema portuale a un rischio concreto, immediato e non trascurabile, tale da incidere in modo grave e potenzialmente irreversibile sulle prospettive di sviluppo, sulla capacità competitiva e sul ruolo strategico del porto di Trapani nel contesto economico di riferimento, nonché sui progetti - in fase ormai avanzata - volti a favorire la transizione energetica attraverso lo sviluppo in loco delle fonti rinnovabili (in particolare di natura eolica).

Assiterminal	Assolegitica	Somar	Gruppo Bertola - I.M.A.
Soluzioni e Servizi Ambientali	Riccardo Sanges	Sikania Shipping	
Di Girolamo Carpinari Agency	Segimar	Rallo Shipping	
Medimare	Car C.A.T. IL PRESIDENTE	Comitato Saline Comuni	
Agenzia Marittima Raccomandataria Morara Luigi Srl		Asmar	

*DARIO*