

TRAPANI - MISILISCEMI

Verso un nuovo Piano urbanistico generale (PUG)

“Direttive Generali” per la revisione del Piano Regolatore Generale oggi PUG

1. PREMESSA

La nuova Giunta Amministrativa insediatasi a giugno 2018 ha inserito nel proprio programma elettivo una nuova programmazione urbanistica per approdare ad una nuova visione della città di Trapani. Punto di partenza previsto dalla legislazione regionale è il Documento delle Direttive che, a seguito delle modifiche intervenute con la L.R. n.19/2020, viene approvato dalla Giunta Municipale, con l'apporto degli uffici comunali e dei professionisti incaricati alla redazione della variante al piano regolatore vigente.

Il presente Documento si rende necessario per due ordini di motivi:

1. la volontà di procedere ad una revisione generale del piano, in coerenza con il programma di governo oltre che in adempimento alle sopravvenute normative di settore.
2. il nuovo comune di Misiliscemi, creato dallo scorporo di alcune frazioni dal comune di Trapani;
3. la nuova Amministrazione del comune di Trapani ha inteso integrare l'incarico assunto dalla precedente Amministrazione ampliandolo dalla semplice impostazione di revisione degli standard pubblici ad una revisione più generale che riguarda anche lo zoning del capoluogo e delle frazioni, in coerenza con il programma di governo oltre che in adempimento alle sopravvenute normative di settore.
4. Con legge Regionale n. 3 del 10/02/2021 è stato istituito il nuovo Comune di Misiliscemi per distacco dal Comune di Trapani e che con D.P. n. 536/gab del 15-04-2021 è stato nominato il Commissario Straordinario del nuovo Comune con i poteri di Sindaco, Giunta e Consiglio Comu-

nale. In data 20-04-2021 il Commissario Straordinario ha assunto le funzioni, giusto verbale di insediamento in pari data. In applicazione dell'art. 26, co.2 della L.R. n. 19/2020 ("I comuni possono tra loro associarsi o concludere convenzioni aventi per oggetto la pianificazione complessiva e coordinata dei rispettivi territori e possono provvedere alla formazione del piano in forma associata..."), i Consigli Comunali delle rispettive amministrazioni di Trapani e Misiliscemi con deliberazione consiliare del Comune di Trapani n. 47 del 03/06/2021 e deliberazione del Commissario Straordinario del Comune di Misiliscemi con i poteri del Consiglio Comunale n.8 del 07/06/2021 hanno stabilito l'esercizio associato delle funzioni della Pianificazione Urbanistica ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. n. 267/2000 e succ. Mod., In data 14/06/2021 i Comuni di Trapani e Misiliscemi hanno sottoscritto Convenzione per la gestione in forma associata delle funzioni di Pianificazione Urbanistica.

2. LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA VIGENTE ED IL QUADRO NORMATIVO

Il P.R.G. Di Trapani è stato approvato con D.D.G. Assessorato Territorio e Ambiente del 12/02/2010, pubblicato nella G.U.R.S. del 16/04/2010.

Dal 16.04.2015, ai sensi dell'art.9 del D.P.R. n.327/01 *reso applicabile con l'art. 36 della L.R. n. 7 del 02/08/02 come integrato dall'art. 24 della L.R. n. 7 del 19/05/03*, sono decaduti i vincoli preordinati all'esproprio. Infatti il succitato art. 9 del D.P.R. n. 327/2001, al comma 2 prevede che il vincolo preordinato all'esproprio decade nel caso in cui nel periodo di 5 anni non sia stato emesso un provvedimento di dichiarazione di pubblica utilità ed in tal caso trova applicazione l'art.9 del D.P.R. n. 380/2001. Ai sensi dell'art.3 della Legge Regionale n. 15 del 1991, pertanto, è necessario avviare la revisione del P.R.G., procedendo alla preliminare approvazione sequenziale, da parte del Consiglio Comunale, delle Direttive Generali.

Il Piano Regolatore Generale, in ambito nazionale, viene regolamentato, nella sua attuale forma legislativa, dalla legge urbanistica del 17 Agosto 1942 n.1150, modificata ed integrata dalle leggi 6 Agosto 1967 n.765, 19 Novembre 1968 n. 1187,

1° Giugno 1971 n. 291 e 22 Ottobre 1971 n. 865, da correlarsi ulteriormente con la legge sulla edificazione dei suoli, la legge 28 Gennaio 1977 n.10. In ambito regionale, invece, il PRG è, altresì, regolamentato dalle leggi 27 Dicembre 1978 n.71 e 30 Aprile 1991 n.15, nonché da una serie di decreti e circolari assessoriali. Successivamente, le sopravvenute leggi regionali nn. 9/93, 4/94 e 17/94 hanno apportato modifiche relative al processo di formazione ed adozione dei piani regolatori generali da parte degli Organi comunali di natura tecnico-amministrativa e di indirizzo politico.

Il suddetto quadro legislativo è stato modificato tanto per le modalità di redazione del PRG, quanto per la validità temporale dei vincoli preordinati all'esproprio delle aree e/o immobili destinati a servizi pubblici.

Infatti, le norme previgenti in ambito regionale, hanno subito una radicale modifica con l'entrata in vigore del Testo Unico sulla espropriazione per pubblica utilità, approvato con D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327, recepito dall'art. 36 della L.R. n. 7/2002, che ha ridotto da dieci a cinque anni i termini di validità temporale dei suddetti vincoli urbanistici, aprendo alla facoltà riconosciuta ai proprietari di richiedere apposito indennizzo in caso di riproposizione, sine die, dei medesimi vincoli.

Norma innovativa dell'iter di formazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali è stata introdotta, nell'ambito regionale, con il recepimento del D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i., che reca "Norme in materia ambientale", che ha imposto l'attivazione della "parallela" procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) nell'iter di formazione del PRG.

Infine con Decreto Assessore per il Territorio e l'Ambiente 24 novembre 2016 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana del 27-1-2017 sono state approvate le Direttive tecniche per l'informatizzazione dei Piani Regolatori Generali: codifica dei graficismi e legenda standard che sono obbligati ad adottare tutti i Comuni con i PRG i cui vincoli preordinati all'esproprio sono decaduti.

Per le motivazioni sopradette, essendo decaduti i vincoli preordinati all'esproprio, la norma obbliga di procedere alla revisione del vigente PRG. A ciò si aggiunga che nel 2010, in fase di approvazione del piano, non avendo completato le procedure di Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. n. 357/1997, le aree S.I.C.

(Siti Importanza Comunitaria) sono state stralciate e pertanto nelle more risultano zone bianche, non normate urbanisticamente.

Dalla data di approvazione del piano si sono succeduti diverse modifiche e adeguamenti legislativi e di provvedimenti in genere sia di livello regionale che nazionale. La Regione Sicilia ha inoltre approvato il Piano Paesaggistico regionale per gli ambiti del territorio che interessano la provincia di Trapani a cui il nuovo PRG deve far riferimento.

Vi sono due fatti importanti che segnano la storia urbanistica comunale e regionale.

Il primo: la Vinca

Nel 2008 in fase di approvazione del precedente PRG (quello vigente che ci apprestiamo a modificare ed adeguare) non essendosi completate le procedure per la Relazione di Valutazione di Incidenza dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) che interessano il Comune (DPR n.357/1997) da parte della Regione sono state stralciate le suddette aree. Per un decennio tali aree sono state considerate "bianche" cioè non pianificate. Finalmente 2018 (dopo 10 anni) si è concluso l'iter di approvazione ed è stato espresso da parte dell'autorità il parere definitivo di approvazione.

Il secondo: il PPR

Nel 2019 la Regione ha approvato definitivamente il Piano Paesaggistico Regionale per gli ambiti del territorio di Trapani e provincia. Lo strumento che detta regole di tipo paesaggistico incide però pesantemente sulle scelte urbanistiche. Da una parte la vincolistica ha fatto scattare immediatamente le cd norme di salvaguardia. Dall'altra una serie di direttive, ancorché non cogenti, devono trovare risposta all'interno dei piani regolatori comunali. Queste riguardano in modo particolare i centri storici minori, l'edilizia storico-testimoniale, il territorio agricolo ed il suo utilizzo per lo sviluppo edilizio, la salvaguardia di tutti gli aspetti ambientali e naturali che formano l'ecosistema e i corridoi ecologici. In modo particolare il territorio dell'agro è suddiviso in tre gradi di Tutela e l'edificazione è fortemente ridotta o esclusa se non per le attività a supporto dell'uso agricolo dei fondi.

Infine diventa determinante inoltre lo studio per l'adeguamento alla mappa dei rischi per conformarsi alle normative superiori del Piano di Assetto Idrogeologico

(PAI) che deve essere vidimato dalla autorità competente assieme allo strumento urbanistico.

Per tutte le motivazioni si rende necessario procedere alla redazione di una Variante generale dello strumento urbanistico vigente.

A ciò, si aggiunga la nuova legge urbanistica approvata dalla Regione Sicilia con L.R. n. 19 del 13 agosto 2020 (Norme per il governo del territorio) modificata con L.R. 3 febbraio 2021, n. 3, che interviene in maniera decisiva sulla procedura del Piano Comunale ora P.U.G..

3. INTRODUZIONE

Sono intervenuti altri fattori interni ed esterni che hanno prodotto delle nuove attenzioni verso nuove problematiche, non ultimo lo shock pandemico per cui “nulla sarà come prima”.

I principali nuovi temi da tenere in considerazione sono, in sintesi, i seguenti:

- a) la adozione del Piano Territoriale Paesistico per la parte che riguarda l’Ambito del territorio trapanese con cui la programmazione urbanistica comunale deve confrontarsi,
- b) la nuova attenzione che bisogna riporre alle tematiche legate ai rischi climatici, ai rischi idraulici, ai rischi franosi che assieme al dopo-covid19 stanno diventando rischi per la specie umana (a riguardo l’adeguamento al PAI è una variabile imprescindibile a cui il progetto urbanistico si deve piegare),
- c) la nuova attenzione che bisogna porre alla salvaguardia del territorio ed in modo particolare al controllo del consumo di suolo in sintonia con le direttive europee, ancorché non trasformate in legge di riferimento regionale,
- d) le nuove linee guida prodotte dalla Regione rispetto ad una metodologia unificata di legenda per le tavole di progetto dello zoning comunale (Decreti Assessoriali 407/GAB del 24/11/2016 e 43/GAB del 15/02/2017, Circolare 2/2017 del Dipartimento dell’Urbanistica) che diventano un riferimento obbligato,
- e) la programmazione superiore riferita alla linea ferroviaria e alla soppressione dei passaggi a livello che implica un aggiornamento della viabilità comunale,

- f) la nuova programmazione europea conseguente al New Green Deal che detterà le linee dell'azione politico-programmatoria per i prossimi 5-10 anni.
- g) Un altro tassello dello sviluppo economico atteso è il riconoscimento ufficiale nel giugno 2020 della "zona ZES" Zona Economica Speciale, da parte del governo centrale nazionale. Con tale riconoscimento tutta la Sicilia Occidentale potrà accedere ai benefici economici del decreto-legge Mezzo giorno (n.91/2017) che prevedono sia incentivi fiscali sia investimenti per opere di urbanizzazione primaria (gas, energia elettrica, strade, idrico) alle imprese insediate nelle aree interessate. La ZES di Trapani si sostanzia in complessivi 107 ettari nell'agglomerato industriale vero e proprio e 98 ettari tra porto e retro-porto. Su proposta del Comune di Trapani è stata inserita anche un'area di 4 ettari riservata alla logistica nei pressi dello svincolo autostradale in quanto bene confiscato alla mafia.

4. UNA PRIMA ANALISI

Prendendo spunto dai documenti programmatici del Piano strategico redatto nel 2009 con riferimento alle tendenze dei primi anni 2000 e da un primo riesame dei dati locali, provinciali e regionali più recenti, si traccia qui di seguito un profilo sommario delle principali tendenze socioeconomiche che stanno connotando, a partire dai primi anni 2000, il territorio occidentale siciliano: in specifico, la realtà provinciale del trapanese e, al suo interno, il ruolo, le dinamiche e le potenzialità del territorio comunale di Trapani.

Le dinamiche socio-economiche della realtà comunale di Trapani possono essere comprese solo a partire da una visuale più ampia. In specifico le principali tendenze degli ultimi 15 anni sono identificabili anche per la città di Trapani solo allargando lo sguardo ad una dimensione territoriale più ampia.

Negli ultimi anni emerge una dicotomia fra città e territorio vasto: la città ha un ruolo essenziale nelle dinamiche provinciali ma usufruisce solo in parte limitata delle tendenze espansive, mentre è del tutto evidente che le prospettive di ulteriore avanzamento socio-economico della provincia richiedono un salto di qualità

che trova soprattutto in città e nel ruolo del Comune i principali recapiti potenziali sia dal punto di vista organizzativo sia dal punto di vista infrastrutturale.

La dicotomia che si può ravvisare fra la città e sua provincia è innanzitutto da addebitare ad una accelerazione dei dinamismi del tessuto provinciale, in particolare in campo turistico, dinamismi che investono, per il momento, il territorio comunale solo come supporto, tramite e transito, mentre avrebbero bisogno di catalizzazione, propulsione, di un terminale strategico che ne moltiplichino la capacità di interagire con mercati più ampi e qualificati.

Come già anticipato dal Piano Strategico che ha definito l'individuazione della Vision come idea-guida per lo sviluppo del territorio, restituendo a Trapani il ruolo di capoluogo, crocevia di uomini e merci di un territorio vasto fra le isole Egadi e i paesi vicini (Erice, Valderice, Paceco, ...), con il compito di rendere il territorio provinciale sinergico e coeso.

Il territorio è caratterizzato da una straordinaria concentrazione e ricchezza del patrimonio culturale, naturalistico e ambientale che costituisce parte rilevante delle risorse endogene dell'intera provincia. La fascia costiera configura un patrimonio naturale di inestimabile valore, in quanto presenta notevole interesse da un punto di vista naturalistico, scientifico e paesaggistico. Infatti, queste zone oltre a costituire un paesaggio singolare, rappresentano habitat naturali per la conservazione in sito delle diversità biologiche.

Un primo elemento strategico da considerare in chiave socio-demografica è l'invecchiamento progressivo della popolazione, associato ad una forte difficoltà dei giovani ad entrare nel mercato occupazionale e, in particolare, ad inserire la popolazione femminile nel mondo del lavoro; conseguenze di queste difficoltà sono sia la modesta "quota rosa" per quanto riguarda i tassi di attività, sia le tendenze alla fuga verso altri contesti italiani ed esteri delle risorse umane giovani, specie se più preparate e dinamiche. Si conferma inoltre la debolezza del tessuto delle imprese anche se alcuni segnali positivi sono riscontrabili sia nella tenuta delle specializzazioni produttive provinciali più robuste, sia nella diffusione di piccole e piccolissime attività di servizio.

Gli ultimi difficili anni confermano infatti la presenza nel trapanese di settori economici evoluti e capaci di creare reddito e occupazione, in particolare nel vitivini-

colo, nelle attività legate al mare (pesca e nautica), così come il dinamismo di alcuni settori produttivi e di servizio connessi alle risorse del territorio, specie nel turismo, nell'artigianato e nel commercio. Le ricadute occupazionali sono però parziali e modeste disegnando un quadro complessivo in cui si intravedono potenzialità ma manca ancora quel salto di qualità per cui bisognerà lavorare nei prossimi anni.

La dipendenza eccessiva dell'occupazione dal settore pubblico (colpito dal progressivo contenimento della spesa), assieme all'endemica gracilità del tessuto imprenditoriale, erano già caratteristiche tipiche del territorio trapanese nei primi anni 2000 al momento della stesura del Piano strategico (redatto a partire dai dati aggiornati al 2007-2008); a questi fattori di debolezza si è poi aggiunto un inevitabile tributo pagato alla complessiva crisi economico-finanziaria che ha colpito a livello globale e nazionale gli assetti sociali e imprenditoriali, provocando ovunque criticità, chiusure di attività e trasformazioni rilevanti di difficile gestione, specie in presenza di tessuti preesistenti fragili, come appunto nel trapanese. Tuttavia alcuni fattori di trasformazione, tipici di tutta questa difficile fase, hanno visto nel territorio trapanese emergere dinamiche di grande interesse capaci, pur nella complessiva debolezza del contesto, di aprire nuove potenzialità e di prefigurare scenari di indubbia valenza, anche in prospettiva. La terziarizzazione dell'economia provinciale e, soprattutto, di quella comunale si nutre di un doppio processo. In estrema sintesi si può affermare che nel trapanese sia emersa, dai primi anni 2000 ad oggi, una doppia dinamica solo apparentemente divaricata: da un lato il ridimensionamento quantitativo di alcuni settori di attività che però in diversi casi si accompagna a processi di qualificazione e all'emergere di imprese leader capaci di proiettarsi con maggior forza sui mercati globali, in particolare nel mondo agricolo, ma non solo; dall'altro lato una tendenza espansiva e alla dilatazione in città e nel territorio di esperienze di piccola, piccolissima e media impresa, specie nel turismo e nei servizi, connesse all'affermazione rilevante dei flussi di visita e alla diffusione dei comparti di attività connessi alla logistica o generati dalla mobilità e dai crescenti flussi di transito, scoperta e soggiorno nel territorio;

Si tratta di due tendenze apparentemente diverse, ma che trovano un possibile momento unificante proprio nelle nuove dinamiche indotte da una crescita di movimenti turistici di natura variegata (non solo connessi al mare, ma anche alle risorse culturali, ambientali e del territorio agricolo) e perciò capaci di fornire un apporto significativo anche alla rinomanza del territorio e alla qualificazione di settori non immediatamente connessi alla domanda in loco dei viaggiatori.

I numeri che descrivono l'espansione di importanza del turismo provinciale dal 2000 ad oggi sono così significativi da indurre dinamiche di crescita e trasformazione di portata ampia, contribuendo sia al miglioramento dell'immagine e della notorietà complessiva del territorio, sia all'affermazione delle potenzialità delle attività agricole, marinare, dell'artigianato e dei servizi, a cominciare da quelli commerciali e di ristorazione, oltre, ovviamente, a spingere per la crescita dello specifico comparto delle imprese ricettive e per la mobilità dei visitatori nel territorio.

In questa prospettiva, la logistica aeroportuale, portuale, autostradale e stradale e il sistema dei trasporti (puntando, come ipotizzato dal Piano strategico, sull'intermodalità) sono da considerare fattori cruciali sia per valutare le tendenze degli ultimi 15 anni, sia per prefigurare un futuro di ulteriori miglioramenti del contesto economico-sociale. Porto di Trapani e aeroporto di Birgi sono i principali terminali di recapito dello sviluppo del turismo e, più in generale, dell'economia della Sicilia sud-occidentale.

Il Porto di Trapani si è consolidato come scalo principale per i passeggeri che ogni anno transitano dalla città per raggiungere le isole Egadi, Pantelleria e le coste nord africane e le località della Sicilia occidentale (da Castellamare del Golfo a San Vito lo Capo, da Marsala a Mazara del Vallo). Di fronte all'antico palazzo delle dogane e al centro storico, la banchina Garibaldi e il molo Sanità, con la nuova stazione marittima, offrono un contesto potenzialmente assai pregiato per chi si imbarca su traghetti ed aliscafi. Da questi approdi transitano ogni anno circa 1.000.000 di passeggeri. Ma oltre al movimento passeggeri, all'acquisizione di uno standard internazionale per la vela (grazie ai grandi eventi quali l'America's Cup) e al traffico merci (purtroppo in calo), l'area portuale ospita anche le aree dedicate ai cantieri navali, la piccola, attraente darsena fortemente caratterizzata

dall'attività dei pescherecci, le strutture specializzate per il diportismo ai vari livelli (dal più pregiato al più popolare) potendo rappresentare una soluzione eccellente per accogliere yacht di diversa tipologia e dimensione e, inoltre, altro elemento strategico, un approdo eccellente per il crocierismo più attuale, molto interessato a sfruttare al meglio le soste per una scoperta in profondità dei territori toccati dalle grandi navi.

Trapani è infatti di particolare interesse per i crocieristi per l'immediatezza delle connessioni fra approdo/città/valori del territorio. Giustamente Trapani può presentarsi come "esempio unico di città porto", consentendo a chi sbarca di fruire immediatamente del centro storico, di scoprire lungo gli assi pedonali dell'area antica la "falce della città incastonata tra tre mari": una passeggiata a piedi tra stradine e vicoli, con la possibilità ad ogni passo di scoprire antiche chiese, cupole colorate e musei, palazzi barocchi e, insieme, chioschi, negozi, ristoranti, enoteche, bar, e, inoltre, a pochi km di distanza: l'area protetta delle Saline con gli antichi mulini e, ancora, le meraviglie storico-archeologiche, culturali, produttive, ambientali e paesaggistiche del territorio trapanese con i variegati litorali e l'entroterra punteggiato dai vigneti, dominato dalla sommità di Erice, dalle visuali mozzafiato delle isole e isolette minori.

Il movimento passeggeri delle crociere, cresciuto in modo importante dal 2009, evidenzia l'emergere negli ultimi anni di un ulteriore potenziale di mercato di rilevante spessore; tuttavia ancora i dati di flusso, pur incoraggianti, non sembrano ancora all'altezza delle potenzialità dell'approdo trapanese.

Il decollo del traffico passeggeri dell'aeroporto di Birgi dai primi anni del 2000 ad oggi è un fattore essenziale da considerare, così come le difficoltà recenti a mantenere un ritmo di sviluppo altrettanto significativo. Avviato agli inizi degli anni 2000, il traffico passeggeri all'aeroporto di Trapani Birgi era ancora inferiore alle 400.000 unità nel 2006, per arrivare a sfiorare i 2 milioni in pochi anni e assestarsi a quasi 1,5 milioni nel 2016.

La tenuta e lo sviluppo del traffico passeggeri a Birgi è elemento strategico per lo sviluppo del turismo nella Sicilia sud-occidentale.

Ma, uno dei principali ostacoli per lo sviluppo della città è rappresentato dalla debolezza del sistema dei trasporti e collegamenti del porto ed aeroporto per la fragilità delle infrastrutture su ferro e gomma.

Occorre che la politica turistica nazionale e regionale favorisca l'emergere delle realtà finora confinate in seconda fila ma che possiedono, come il trapanese, tutti i crismi per poter contribuire al protagonismo della proposta turistica italiana proprio in funzione di segmenti di domanda in cerca di alternative valide alle correnti di viaggio più consolidate e alle mete di soggiorno più tradizionali. La diversificazione delle opportunità per una domanda turistica ancora in netta crescita a livello globale ha sia il pregio di mettere in campo destinazioni meno note e quindi potenzialmente allettanti per chi effettua frequenti viaggi nel corso dell'anno, sia quello di migliorare la percezione complessiva dell'Italia e delle sue regioni più turisticamente dense di valori e risorse, come la Sicilia.

L'analisi dei movimenti turistici degli ultimi 15 anni del trapanese evidenzia le potenzialità a cui si è accennato; i dati che seguono segnalano la crescita di importanza del trapanese nel contesto isolano, specie nell'extralberghiero.

All'interno di questo processo espansivo sono in particolare gli stranieri (con in testa le provenienze da città collegate con voli low cost) e il comparto extralberghiero diffuso a registrare le dinamiche più accentuate.

In termini di arrivi si registra una crescita per gli stranieri in albergo e una moltiplicazione nell'extralberghiero. L'esplosione degli arrivi nell'extralberghiero è connessa all'introduzione e alla diffusione delle tipologie ricettive dei bed and breakfast, degli agro-turismi, degli alloggi, delle piccole attività di accoglienza sparse negli agglomerati urbani, in particolare nei centri storici, e nel territorio rurale.

Quello che muta è soprattutto la qualità dell'offerta alberghiera che privilegia gli alberghi a 4 stelle e la composizione dell'assetto extralberghiero che vede una contrazione dell'offerta di ospitalità in villaggi turistici e campeggi, a fronte di una notevole espansione e di una rinnovata centralità delle altre tipologie, in particolare i bed and breakfast e gli alloggi in affitto, compresi quelli agro-turistici e country-houses.

Stazionaria invece l'offerta degli alberghi a 5 stelle e di lusso, un settore di accoglienza che invece sta trovando a livello globale un notevole spazio come frutto delle ben note asimmetrie nella distribuzione globale dei redditi e delle disponibilità a spendere in viaggi e turismo: gli strati più ricchi della popolazione planetaria (il famoso 1% che però corrisponde nel mondo a diverse decine di milioni di persone) è sempre più alla ricerca di opportunità di viaggio e vacanza prestigiose e sofisticate e la Sicilia ha già la rinomanza adeguata per inserirsi in modo organico in questo mercato.

Il turismo nel Comune di Trapani cresce in modo rilevante ma resta limitata l'incidenza dei flussi locali rispetto al totale provinciale: la città deve diventare il terminale strategico dei flussi di visita

In un panorama provinciale di medio termine così positivo, ciò che non brilla con particolare intensità è proprio la componente relativa al Comune di Trapani che, se da un lato assorbe in modo robusto i riflessi positivi dell'andamento espansivo provinciale, dall'altro resta confinata in limiti modesti, sia pure con qualche positivo segnale di incremento dell'incidenza.

La pluralità di mete e l'articolazione delle risorse attrattive presente nel territorio provinciale è un indubbio fattore positivo per la crescita di un sistema turistico di rilievo internazionale nel trapanese.

Tuttavia la città di Trapani sembra poter svolgere un ruolo più importante proprio per conferire a questo sistema diffuso e articolato una testa, una porta e un terminale strutturato con scelte capaci di implementare sia ulteriori processi di qualificazione (fornendo quei servizi avanzati che in prima battuta è proprio la città capoluogo a poter sviluppare), sia quelle dinamiche di potenziamento/diversificazione dell'offerta miranti ad attrarre nuovi pubblici.

Contribuire all'affermazione del distretto economico e turistico trapanese in campo nazionale e internazionale in un'immagine plurale della Sicilia. Puntare sulle diverse peculiarità di immagine e di sviluppo zonali, pur dentro al quadro unitario della Sicily consente di puntare a quel salto di qualità (e anche di quantità dei risultati economico-occupazionali e di irrobustimento del tessuto delle imprese) che appare indispensabile per rendere finalmente più coerenti i potenziali connessi alla dotazione di risorse di base (ambientali, storico-culturali e antropi-

che) con i valori complessivi espressi dall'economia del territorio. Una identità plurale della Sicilia apre opportunità strategiche alla crescita e alla qualificazione di specifici prodotti/servizi di eccellenza nei singoli distretti territoriali dell'isola, a cominciare dalle risorse e dai territori che ancora meno hanno acquisito un profilo internazionale pur avendone tutti i crismi: caso tipico della città di Trapani, come di altre realtà isolane ancora non adeguatamente valorizzate. Il contributo del distretto economico e turistico trapanese all'affermazione in campo nazionale e internazionale di un'immagine plurale della Sicilia può essere ampio in campo economico, in specifico per quanto riguarda alcune peculiarità che connotano il trapanese, peculiarità che però richiedono nuovi, più avanzati livelli di capacità competitiva per consolidarsi e migliorare il proprio posizionamento in campo nazionale e internazionale. A questo fine occorre potenziare il ruolo ordinatore di coordinamento e lo sviluppo di servizi evoluti della città di Trapani per fornire un capofila dinamico al sistema territoriale articolato e ricco di specializzazioni della Sicilia sud-occidentale. In una realtà policentrica e multisetoriale come quella della Sicilia occidentale e, in specifico, in un territorio connotato da diverse polarità urbane di media dimensione come il trapanese, c'è infatti bisogno di strutturare un nodo urbano capace di sviluppare le funzioni ordinatrici e i servizi più evoluti e innovativi; per potenzialità e ruolo storico è la città di Trapani a poter ambire ad ospitare queste funzioni avanzate, fondamentali per trainare tutta la Sicilia sud-occidentale verso traguardi economico-sociali in sintonia con la qualità delle risorse di base I mercati nazionali e internazionali di cui puntare sono:

- nell'immediato il mercato turistico in crescita sia dei soggiorni di breve/brevissima durata (short break) connessi ai voli low cost, sia delle crociere;
- come indotto a breve termine della possibile crescita importante di questi flussi, sono da agevolare la crescita e la qualificazione in città delle attività di supporto e di servizio, a cominciare dall'artigianato tipico e artistico, dalla ristorazione, dal commercio, dalle attività di trasporto, accompagnamento e di accoglienza svolte dalle agenzie ricettiviste, specie in funzione della valorizzazione integrata delle risorse ambientali, storico-culturali e produttive presenti nel territorio provinciale;
- il possibile incremento non solo quantitativo delle attività richiede a sua volta un supporto più articolato ed evoluto di servizi avanzati alle imprese e ai soggetti

pubblici, misti e associativi, compito che può essere svolto dalla città di Trapani a partire dalla già consolidata, ma da sviluppare ulteriormente, presenza di strutture per la formazione, per la ricerca e per il sostegno dell'innovazione imprenditoriale.

La necessità di una governance integrata dei sistemi territoriali complessi (miglioramento logistica, valorizzazione beni culturali e ambientali, qualificazione e potenziamento aree produttive, promozione turistica, sviluppo di percorsi di scoperta del territorio) è evidente; una governance che può concretizzarsi con il contributo decisivo del Comune di Trapani, cui spetta oggettivamente il ruolo di capofila.

Trapani deve dunque porsi alla testa del processo di rilancio del sistema logistico e infrastrutturale provinciale per cogliere queste opportunità di mercato presenti nell'area.

L'attuale peso specifico dell'offerta ricettiva presente nel Comune di Trapani è troppo modesta e non sufficientemente articolata per cogliere tutte le opportunità che sono potenzialmente presenti nel mercato turistico nazionale e internazionale e per contribuire all'affermazione definitiva del distretto turistico della Sicilia occidentale.

Occorre non solo ottimizzare l'utilizzo dell'attuale capacità di offerta, ma, in prospettiva, creare le condizioni urbanistiche e socio-economiche per un robusto potenziamento ed una rilevante diversificazione dell'offerta ricettiva sia alberghiera (4-5 stelle per la clientela più esigente e, inoltre, tipologie low cost per una fruibilità tutto l'anno short break e per l'utenza di passaggio nella "città porta"), sia extralberghiera recuperando edifici ed alloggi, in particolare nel centro storico.

L'insediamento di attività economiche e produttive di basso impatto ambientale sono scelte fondamentali in riferimento alla vocazione naturale di questo territorio ad un'economia caratterizzata da flussi e relazioni di idee, di persone, di merci. Dall'economia del mare ai servizi avanzati, dal turismo di qualità: le potenzialità di Trapani richiedono scelte strategiche di qualità per l'utilizzo ottimale della risorsa territorio e del patrimonio naturale. Supportare l'agricoltura tradizionale non intensiva e la produzione del sale, valutando il possibile recupero e di infra-

strutture e reti a supporto delle attività agricole e di salicoltura , favorendo un uso turistico ricettivo degli insediamenti esistenti.

5. DIRETTIVE

A distanza di molti anni dall'approvazione del vigente Piano Regolatore è necessario procedere ad una revisione del Piano per svariate motivazioni. Alcune discendono direttamente da dettati normativi. La decadenza dei vincoli espropriativi rendono indispensabile svolgere un attento esame del fabbisogno di servizi e infrastrutture pubbliche allo scopo di verificare le reali necessità di reiterare vincoli attualmente previsti o contemprarne di nuovi. Altre motivazioni risiedono nel processo di attuazione del vigente PRG laddove ha messo in luce criticità che sono divenuti più stringenti con le ultime normative con enormi difficoltà e contraddizioni nell'applicazione delle indicazioni urbanistiche fissate dalle norme di attuazione, dal regolamento edilizio e dal glossario, spesso in contrasto fra di loro e comunque in forte discordanza con i più moderni orientamenti. La rielaborazione delle attuali norme (N.T.A., R.E. e Glossario) dovrà, con un'attività di semplificazione, permettere una più chiara ed agevole applicazione ed eliminando tutte le limitazioni che inibiscono l'uso di materiali e tecnologie moderne che garantiscano livelli di efficienza energetica dei fabbricati.

Con la revisione del piano si vuole porre quale obiettivo strategico creare uno strumento di sintesi delle strategie di riqualificazione, valorizzazione e rinnovamento del territorio e della città improntata ad obiettivi di sviluppo sostenibile di tutela e salvaguardia delle risorse presenti .

La revisione del PRG dovrà, in prima analisi, eliminare tutte le criticità riscontrate nell'attuazione del Piano ed inoltre porsi i seguenti obiettivi.

LE VISION

Dai punti precedenti può scaturire un programma di Direttive per la redazione del nuovo strumento urbanistico per le città di Trapani e Misiliscemi.

5.1 città nuova

5.2 città sostenibile

5.3 città attiva

5.4 città accessibile

5.5 città attraente

5.6 città vivibile

5.1 città nuova

5.1.1. *La nascita del nuovo comune di Misiliscemi obbliga a configurare qualitativamente il disegno della città di Misiliscemi in un'ottica dei nuovi usi e servizi per il raggiungimento di un'equilibrio fra città e campagna. La ricomposizione dell'immagine urbana attraverso sequenze di emergenze, nodi e assi, la costruzione dello spazio pubblico come trama di spazi chiusi e delimitati tra gli edifici tali da formare uno spazio urbano composto da case, servizi, strade, viali, piazze, parchi, giardini e natura, composto cioè dagli spazi pubblici e dalle case che questi spazi contornano. In sostanza l'insieme delle frazioni dovrà costruire spazi caratterizzanti un centro urbano di qualità costituito da aree e strutture pubbliche al servizio della comunità avente nuove esigenze derivante dall'acquisita autonomia amministrativa.*

5.2. città sostenibile

5.2.1. Definire la pianificazione delle zona stralciata della zona Sud. Nell'approvazione del PRG, le zone di edilizia abusiva z.t.o. "B6" località Marausa sono state stralciate per verificare le condizioni di legittimità degli immobili interessati. Tale zona dovrà essere studiata a seguito di tale verifica di legittimità, anche a seguito di procedure di condono edilizio, al fine di un riordino urbanistico. La costa ed il mare è un elemento forte del territorio trapanese. Purtroppo anche in questo caso vi sono state delle compromissioni dovute a costruzioni spontanee. Il tema progettuale in questo caso è quello di bloccare l'uso antropico residenziale o favorire solo piccoli completamenti. Ma un tema è valorizzare la costa con le sistemazioni a terra creando una spiaggia più fruibile e meglio attrezzata. Anche in questo caso l'Amministrazione ha già attivato una progettazione importante coordinata con il PUDM, già adottato preliminarmente

dai Consigli Comunali di Trapani e Misiliscemi. Ulteriore elemento da potenziare con interventi di riqualificazione ambientale/arredo verde e con itinerari pedonali e ciclabili più articolati e integrati (anche in connessione con i Comuni limitrofi) è la fruibilità dolce delle aree ambientali più pregiate. Punto di forza della vivibilità del territorio e dell'attrattività turistica sono i percorsi ambientali da potenziare e qualificare nelle aree paesaggistiche di maggior pregio, a cominciare dagli itinerari ciclabili e pedonali verso Mozia attraverso le saline. A riqualificare tali percorsi si inserisce il già previsto piano naturalistico di Marausa alla foce del fiume Birgi, che dovrà acquistare un'ulteriore valenza culturale alla luce delle recenti scoperte archeologiche delle navi romane nei fondali delle acque antistanti il parco.

5.2.2. Qualità dell'abitare. Obiettivo del Piano è quello di mantenere o aumentare la qualità edilizia, architettonica e degli spazi aperti residenziali; garantire la residenzialità individuando sia operazioni di recupero del patrimonio esistente, che ricuciture urbane con piccoli completamenti delle aree residenziali all'interno delle zone già costruite, ampliando, preferibilmente le zone C. Per quanto detto, obiettivo generale del PRG dovrà essere quello di limitare decisamente la crescita edilizia residenziale nei prossimi anni ed in particolare ogni forma di edificazione che possa comportare un'ulteriore consumo di suolo. In alternativa il nuovo PRG dovrà puntare sul riuso del patrimonio edilizio non utilizzato o sotto utilizzato, favorendo tutte le condizioni di un suo inserimento nel mercato, il recupero del patrimonio edilizio ed urbanistico in condizioni di degrado, di sottoutilizzo, puntando soprattutto su interventi di recupero, restauro e ristrutturazione edilizia. Obiettivo del Piano è una attenta limitazione delle zone di nuova espansione, calibrata ai contesti specifici, e finalizzata al completamento e rafforzamento dell'identità delle frazioni ed in continuità con i sistemi insediativi esistenti. Il contenimento di consumo del suolo limitando l'urbanizzazione di nuove aree passa dal potenziamento insediativo della città esistente e delle frazioni. Il piano dovrà individuare procedure e strumenti tesi a promuovere e incentivare pratiche di recupero e di completamento dei tessuti edilizi esistenti. Recuperare e riqualificare, attraverso la promozione di iniziative pubbliche e private, aree già urbanizzate e degradate consentirà di riutilizzare ciò che è già costruito e che oggi

risulta di scarsa qualità, incongruo rispetto al contesto, obsoleto e compromesso. Contemporaneamente costituirà l'occasione per ridefinire il rapporto tra territorio agricolo o verde e territorio edificato. Un rapporto che fino ad ora si è modificato in modo squilibrato e a solo vantaggio di quest'ultimo, sviluppandosi nel tempo con un ampliamento costante dei margini della città, su suoli spesso non adatti per vocazione o conformazione ad ospitare l'edificazione. Il recupero potrà essere inteso come categoria all'interno della quale contemplare, laddove le tipologie e gli ambiti lo consentano, la possibilità di sostituire, demolire, riqualificare e/o ricostruire ciò che verrà valutato incongruo e obsoleto. La riqualificazione non si esaurisce con il recupero e poiché obiettivo è quello di incentivare il riuso del patrimonio edilizio sottoutilizzato, andranno individuati fattori e strumenti utili a rendere maggiormente appetibile il riutilizzo dell'esistente.

Per affrontare i temi dei cambiamenti climatici bisogna attivare politiche di resilienza attiva partendo anche dalle città. Due sono i canali principali da attivare:

- a) ridurre sino ad azzerare il consumo di suolo,
- b) spingere verso la desigillazione dei terreni impermeabilizzati.

Il primo è stato fissato dalla direttiva europea che fissa l'anno 2050 come limite massimo dal quale in poi non si potrà più edificare in territorio agricolo. Molte regioni (Lombardia, Veneto, Emilia Romagna) hanno già legiferato in materia fissando delle quantità massime di aree da riservare all'espansione edilizia. La Regione Sicilia non ha approntato una legge ad hoc ma ha dato delle direttive specifiche nel Piano paesistico regionale e nella legislazione urbanistica per l'edificabilità in zona agricola.

Il secondo obiettivo è dato dall'incremento della permeabilità dei suoli e della desigillazione delle aree che (impermeabili) producono le "isole di calore" ma anche problemi di gestione delle acque piovane nel caso di fenomeni climatici estremi, sempre più frequenti e probabili. Si tratta di piazze, slarghi, ecc. asfaltate e non dotate di verde erborato e/o arborato che non aiutano la "traspirazione" dei terreni. Incrementare il verde arborato contribuisce sia a creare dei micro-climi sia a ridurre l'inquinamento da CO₂.

Ma la sostenibilità si ottiene anche riducendo gli indici edificatori e diminuendo il rapporto di copertura cioè il rapporto tra “pieni e vuoti”, tra sedime dell’edificio e aree scoperte da lasciare a verde o da trattare con materiali permeabili. Il tema di abbassamento degli indici è particolarmente sentito negli agglomerati delle frazioni, difficilmente è stato costruito utilizzando il massimo edificabile. Nelle zone costruite delle frazioni, ad esempio, non dovrebbe mai superarsi l’indice di 1,5 mc/mq e l’altezza massima di 2 piani fuori terra. Nelle frazioni inoltre bisogna prestare particolare attenzione alla perimetrazione delle zone storiche (le ZTO di tipo A) che non rispondono ad alcuna valenza testimoniale e, in alcuni casi, sono state manomesse integralmente.

La perimetrazione delle ZTO A è stata oggetto di attenta analisi in fase di elaborazione del vigente Piano, nonché di un approfondito confronto con la Regione (il CRU) in fase di sua approvazione. Tale processo ha portato ad una articolata perimetrazione di Zone A: suddivise in Sottozone A1, A2, A3. Si è in particolare registrato un significativo ampliamento, rispetto alle precedenti perimetrazioni, del Centro Storico del Capoluogo, nonché di una diffusa individuazione di “zone di recupero dei borghi minori” (classificate zone A2).

A partire dal dettagliato livello di analisi disponibile, la rielaborazione del Piano dovrà verificare se la perimetrazione appaia quella più idonea ed efficace per assicurare la conservazione delle aree interessate, o se, in alcuni casi, risulti possibile definire zonizzazioni più idonee per coniugare la salvaguardia degli effettivi elementi da tutelare con la concreta riqualificazione delle aree interessate. Si tratta di una ulteriore operazione complessa che però sarà sottoposta nuovamente al dettagliato resoconto regionale, con tutto quello che ne consegue.

5.2.3 il verde urbano. “Una città è tanto più vivibile quanto più sa conciliare costruito e natura, quanto più sa custodire in sé la natura. Uno degli elementi decisivi per il miglioramento della qualità della vita in città è senza dubbio il verde urbano. I parchi, i giardini e le alberature stradali sono molto più che semplici elementi di arredo urbano, sono una risorsa ecologica ancora poco conosciuta e valorizzata.” La revisione del piano dovrà individuare ampi spazi a verde all’interno del costruito, contrastando l’eccessiva frammentazione, che possano migliorare la qualità della vita dei cittadini, nel rispetto delle Linee Guida del Ministero

dell'Ambiente di cui alla L. n. 10 del 14/01/2013. In tale ottica la riduzione del consumo del suolo e l'aumento di ampi spazi verdi, parchi e giardini devono diventare elemento caratterizzante della squallida periferia. Obiettivo principale sarà quello di rispettare il limite minimo imposto dal D.M. n. 1444/1968, e tendere a superarlo per adeguarci agli standard dei paesi europei, sempre nell'ottica della qualità della vita, di cui Trapani, purtroppo è fanalino di coda nelle classifiche nazionali.

5.3. città attiva

5.3.1. Riorganizzazione, qualificazione e potenziamento dell'area portuale di Trapani. Il primo dei compiti immediati della città di Trapani, proprio per riaffermare il proprio ruolo in campo provinciale e regionale, ha a che fare con la riorganizzazione e il potenziamento dell'area portuale e del suo rapporto con la città e il territorio: qualificando l'affaccio sul centro storico, potenziando la logistica portuale a sud, assegnando spazi specializzati più ampi e meglio attrezzati alla cantieristica e alla nautica da diporto nell'ambito di una riorganizzazione complessiva del rapporto fra città e litorale. Le difficoltà recenti, ad esempio nel movimento merci e nella cantieristica ma anche nella gestione dei flussi migratori, richiedono un complessivo progetto di rilancio e riqualificazione dell'area portuale che coinvolga tutta la città e il territorio in uno sforzo congiunto; il porto è infatti, senza alcun dubbio, una leva strategica per la tenuta e lo sviluppo socio-economico della città, assieme all'aeroporto.

In tale ottica l'attenzione sulla progettazione urbanistica ed in particolare della viabilità, dovrà riservare ai cittadini e turisti gli spazi fra centro storico e porto, privilegiando percorsi ciclabili, pedonali e di servizio pubblico. Mentre tutto il traffico pesante, delle merci e della cantieristica dovrà essere dirottato nella zona periferica del porto, limitrofa alla zona industriale (ASI), migliorando il collegamento stradale fra tale zona e quella dell'interporto previsto dal vigente PRG nella zona di Milo.

5.3.2. Riqualificazione dell'area demaniale del vecchio aeroporto di Milo creando un polo di servizi, aventi valenza sovracomunale quali il già previsto interporto legato alla logistica di grande percorrenza, centro di Protezione Civile Regionale,

Uffici pubblici o strutture scolastiche o altre infrastrutture rivolte ad un ampio bacino di utenza del territorio.

5.3.3. Piano Commerciale per la razionalizzazione e potenziamento delle attività commerciali. Il piano commerciale previsto dalla normativa regionale di settore deve accompagnare il nuovo PRG e deve essere sullo stesso modulato e disciplinato sulla base di tutti quegli elementi che possono e devono, in parte a priori e in parte a posteriori, determinare la corretta individuazione dei siti delle attività commerciali che, in ragione delle diverse tipologie (medie e grandi strutture di vendita, centri commerciali, ecc.) devono essere ipotizzate, nella corretta collocazione in questa o in altra parte della città.

5.3.4. Il PRG deve essere uno strumento aperto e flessibile. In funzione dei complessi obiettivi sopra illustrati in nuovo PRG dovrà abbandonare l'antica idea del piano urbanistico quale strumento di regolazione dell' "uso del suolo" che definiva indici, limiti e norme; questa concezione del piano non è più sufficiente per la complessità delle questioni in gioco. E' necessario, invece, che si introduca un nuovo concetto di piano, inteso come "processo di cambiamento", "aperto e flessibile", in grado di adattarsi alle mutevoli previsioni dei diversi strumenti di pianificazione (PRG del Porto, Piani Strategici, PDUM, etc.) non ultimo il Piano Paesaggistico Ambito 2 e 3 recentemente adottato ed in fase di approvazione. Un piano che sia uno strumento di "Governo del territorio", laddove la capacità di "governare" i processi di mutamento, territoriale, sociale ed economico, rappresenti la vera capacità di attuazione. In questa ottica innovativa, di un piano flessibile, ma con poche regole certe. il nuovo PRG dovrà prevedere alcune fondamentali componenti quali l'esclusione dell'uso di un nuovo suolo, valutazione ambientale ed economica delle scelte strategiche nella quale alla sostenibilità economica delle opere previste, recupero urbano e ambientale, regolazione dell'uso del suolo con l'introduzione della perequazione urbanistica .

5.3.5. Perequazione. Individuare dei meccanismi alternativi all'esproprio per la previsione dei necessari servizi pubblici di Piano (standards urbanistici), al fine di limitare o eliminare, per l'Amministrazione Comunale, l'entità degli esborsi finanziari per la corresponsione degli indennizzi ai proprietari della aree interessate, che la Legge riconosce. Il nuovo Piano dovrà farsi carico, all'interno delle Norme

vigenti, di trovare soluzioni adeguate a risolvere il problema della sperequazione tra le aree ed, inoltre, dovrà prevedere una gamma di possibili modalità alternative per la realizzazione dei servizi pubblici a costo zero. In particolare i servizi potranno realizzarsi consentendo agli operatori privati, tramite convenzioni, di attuare le previsioni di Piano, che già il Piano attuale prevede per l'attuazione per le zone F e per i servizi, attraverso l'introduzione di compensazioni urbanistiche (perequazione), con il ricorso a diritti edificatori sulle aree destinate a servizi, trasferibili, che potranno essere esercitati nelle aree residenziali o produttive del Piano, sia di nuova realizzazione sia di trasformazione urbanistica. In tal modo, sarà possibile rendere le previsioni concretamente attuabili e consentire di formalizzare una disciplina di Piano di concreta e specifica attuazione.

5.4 città accessibile

5.4.1 Favorire la partecipazione dei cittadini, delle imprese e la concertazione istituzionale. La partecipazione dei cittadini ai processi decisionali e politici che riguardano l'ambiente e le scelte economiche è stato riconosciuto come uno dei pilastri su cui si fonda lo Sviluppo sostenibile. La partecipazione dei cittadini ai processi decisionali nel campo delle politiche territoriali ed ambientali si sta affermando ovunque come una strada obbligata per produrre piani ed azioni che siano il portato di scelte condivise da parte delle comunità locali. Il sempre più ampio ricorso a forme di pianificazione partecipata rappresenta oggi la migliore risposta alla inefficacia degli strumenti di pianificazione tradizionale caratterizzati dalla imposizione di regole spesso non comprese e non condivise dai contesti sociali che dovevano applicarle; le vicende di tanti piani regolatori di molte città meridionali, con lo sviluppo dell'edilizia abusiva, ne sono la drammatica conferma. Da qui la necessità di praticare forme di pianificazione e progettazione in grado di produrre regole ed azioni condivise, ovvero in grado di raccogliere il consenso di una ampia maggioranza dei cittadini. I nuovi modelli di governance delineano per le politiche urbane un quadro nel quale la partecipazione cessa di essere una buona pratica volontaria e diviene un passaggio vincolante di ogni processo decisionale, un prezioso ed indispensabile strumento per utilizzare l'enorme bagaglio di conoscenze che può venire dal tessuto sociale, dai saperi che esso

esprime, dalla sua cultura. Costruire scelte condivise, ovvero norme e regole condivise, renderà più semplice la loro applicazione e di conseguenza l'attuazione del piano. Costruire e rafforzare il senso di identità e di appartenenza, il senso di comunità che nasce dalla "conoscenza" del proprio luogo, della sua storia, dalla consapevolezza che il luogo in questione sia il prodotto di decisioni a cui la comunità ha partecipato.

Questo percorso è già iniziato, per esempio, con il confronto avuto con le rappresentanze delle professioni tecniche (architetti, ingegneri, agronomi, geologi, ecc.) che operano sul territorio e rappresentano l'interfaccia con i proprietari. Anche attraverso l'istituzione formale del Tavolo Permanente delle Professioni Tecniche, con il quale l'Amministrazione ha da tempo avviato un confronto.

La partecipazione continuerà sia con incontri diretti Amministrazione-Cittadini sia con dialoghi virtuali predisponendo un banner all'interno del sito ufficiale del Comune.

Tutti i cittadini, le associazioni di categoria e le associazioni ambientaliste potranno presentare proposte e suggerimenti.

In alcuni casi, per i progetti più importanti, potranno inoltre essere convocati incontri ad hoc per la discussione condivisa. Gli stake-holders potranno presentare pre-progetti per la discussione e confrontarsi non solo con l'Amministrazione ma anche con gli stessi cittadini.

5.5. città attraente

5.5.1. Creazione nella costa settentrionale della città di un distretto turistico e balneare ad alta qualificazione. Fattore cruciale per una acquisizione di peso e di capacità promozionale della città di Trapani nell'ambito provinciale e regionale è la creazione da progettare di un distretto balneare ad alta qualità recuperando e valorizzando tutto il litorale a nord della città introducendo aree per attività ricettive, servizi, spazi attrezzati, percorsi pedonali e arredi funzionali ad una fruizione della marina tutto l'anno, in particolare dalla primavera all'autunno. La creazione di un'offerta integrata orientata a migliorare la balneazione e, più in generale, la qualità dell'affaccio costiero e la percorribilità pedonale per una fruizione piacevole del litorale della città richiede, come già richiamato, a sud una ri-

progettazione integrale dell'area portuale e del suo rapporto con l'ambito ad elevata qualità ambientale delle saline. In tale attività di riqualificazione si dovrà programmare la delocalizzazione di alcune attrezzature su aree pubbliche per potere insediare servizi ed attrezzature funzionali allo sviluppo turistico dell'area.

Il progetto della città vivibile trova già una sua anticipazione molto importante nel "Progetto del Parco Urbano della Tonnara di San Giuliano in località Punta Tipo (del 6° Settore del Comune Lavori Pubblici). Il progetto riguarda la riqualificazione ed il recupero di una porzione di litorale Trapanese: il promontorio costiero a Nord del centro urbano di elevato valore naturalistico e paesaggistico per la presenza di nuclei vegetali di *Calendula maritima* di Guss e dei ruderi della Tonnara di S. Giuliano, una testimonianza storica di architettura industriale.

L'obiettivo dell'intervento è la formulazione di una proposta progettuale che coniughi il soddisfacimento delle esigenze di funzionalità e di qualificazione architettonica paesaggistica del sito con la sua elevata valenza ecologico-ambientale, attraverso azioni di valorizzazione delle preesistenze, connessione con il contesto insediativo, caratterizzazione della vocazione ludico-ricreativa del Parco, controllo dei sistemi di fruizione, tutela e valorizzazione dell'ambito naturale, caratterizzato dalla presenza della specie floristica della *Calendula maritima* Guss, specie protetta con D.P. 13/09/2019 pubblicato nella GURS n. 46 del 11/10/2019.

5.6 città vivibile

5.6.1 Migliorare il sistema della mobilità. Al fine di sostenere le potenzialità turistiche si pone i seguenti obiettivi:

- Il potenziamento della rete stradale e ferroviaria, al fine di migliorare l'accessibilità ed accrescere la competitività del territorio
- L'accrescimento della dotazione e della funzionalità dei nodi infrastrutturali per favorire l'intermodalità ed il trasporto di merci e persone
- L'implementazione del sistema del trasporto pubblico al fine di ridurre la mobilità con mezzo proprio.

Un miglioramento delle connessioni fra porto e aeroporto è fondamentale per il rilancio del ruolo e delle capacità di attrazione dell'aeroporto di Birgi sia per la città di Trapani che in ambito provinciale e regionale.

La Città, per la presenza di grandi polarità istituzionali (quali le sedi di Provincia, Università, Comune, nonché di uffici statali), dei servizi a carattere anche sovra-comunale di cui la Città dispone (ad esempio nel campo della sanità, della giustizia, della scuola, della cultura e dello sport) e anche le realtà commerciali – determina fenomeni di pendolarismo diffusi che si aggiungono agli spostamenti effettuati dalla popolazione residente. Le endemiche carenze del trasporto pubblico e l'esiguità della mobilità ciclopedonale determina un'accentuata prevalenza della mobilità privata su gomma. Tale situazione è causa di un decadimento della qualità urbana. La rete degli itinerari ciclabili stenta a proporsi come una valida alternativa alla mobilità motorizzata a causa della sua scarsa capillarità e sicurezza e necessita di maggiori sforzi di pianificazione, di infrastrutturazione e, soprattutto, di sensibilizzazione della cittadinanza. La ferrovia costituisce un'essenziale infrastruttura di collegamento a scala provinciale, determina elementi positivi per l'accessibilità e per il contenimento del traffico veicolare, anche se costituisce un elemento di cesura della maglia urbana con negative refluenze (in termini di congestione) sugli assi stradali (e sulle zone circostanti).

Ritenendo opportuno mantenere la stazione ferroviaria nell'attuale posizione, positiva sarà la proposta progettuale di Ferrovie di realizzare un sottopasso, già valutato positivamente dall'Amministrazione Comunale con l'approvazione della delibera del Consiglio Comunale N. 2 del 21/01/2021.

Si rileva altresì un'insufficiente dotazione di connessioni stradali trasversali tra i grandi assi (Lungomare Sud e Lungomare Nord) che, dipartendo dal Centro storico, caratterizzano fortemente la struttura stradale. Il raccordo tra queste assi è oggi assicurato esclusivamente dalle vie in corrispondenza di piazza Vittorio. L'assenza di un numero adeguato di collegamenti trasversali determina allungamenti dei percorsi ed elementi di congestione aggiuntivi.

Il tema dell'accessibilità alla città sarà coordinato con il PUMS. Non è il caso di proporre grandi opere "strategiche" ma si deve ragionare sulle criticità presenti avendo come riferimento costante le risorse disponibili o attivabili. Il tema si incrocia con le potenzialità che dovrebbero assumere le tre infrastrutture principali: l'aeroporto, la ferrovia ed il porto.

Vi è poi la viabilità di rango sovracomunale: la autostrada di collegamento con Palermo e la strada di collegamento veloce con Marsala e la costa sud-Sicilia.

Con Ferrovie dello Stato è aperto un Tavolo di confronto che porterà alla individuazione della chiusura dei passaggi a livello nel tratto Aeroporto_Trapani, contribuendo a liberare e alleggerire il traffico veicolare di passaggio per gli agglomerati lungo la provinciale. In questo modo diventa anche più veloce il sistema di spostamento metropolitano da e verso l'aeroporto.

La riqualificazione della SP 21, strada provinciale che si innesta con strade comunali è stato oggetto di programmazione del Governo Regionale, come da Accordo Istituzionale (ex art. 15 L. 241/1990) tra la Regione Siciliana, il Libero Consorzio di Trapani e i Comuni di Trapani, Marsala, Paceco e Misiliscemi, per l'attuazione dell'intervento denominato "Opere di Manutenzione straordinaria e di miglioramento della transitabilità della S.P. 21 e delle relative vie di accesso". La SP21, che collega Trapani e Marsala attraverso Misiliscemi e Paceco e lambendo la Riserva Naturale delle Saline e delle Isole dello Stagnone, si configura quale infrastruttura fondamentale allo sviluppo turistico del trapanese.

Parallelamente, grande attenzione ci dovrà essere anche per la pista ciclabile, già nei programmi della città di Trapani in seno al finanziamento di Agenda Urbana, che costeggiando il mare potrà attraversare uno dei luoghi più affascinanti e magici dell'area della Riserva.

La collaborazione tra i vari Enti dovrà contribuire al miglioramento ed al potenziamento delle tre vie di collegamento (carrabile, ciclabile e ferroviaria) di una delle zone di maggiore attrattività turistica della provincia.

Un secondo tema è l'avvicinamento al Porto Passeggeri e al Porto Merci. Qui non si può far altro che agire sulle risorse esistenti attraverso una miglioria sulla circolazione che, probabilmente, sarà risolta con il Piano della Mobilità Sostenibile in itinere ed in fase di completamento. Si dovrà riservare ai cittadini e turisti spazi privilegiando il servizio pubblico e la mobilità dolce (ciclabile e pedonale). Il traffico delle merci sarà deviato nella zona limitrofa alla zona industriale (ASI), migliorando il collegamento stradale fra tale zona e quella dell'interporto previsto dal vigente PRG nella zona di Milo.

Ma la tematica viabilistica deve essere affrontata anche per le strade esistenti riconoscendo le strade da “30” come richiede il Codice della Strada. In altri casi il progetto deve prevedere la risagomatura della sezione stradale. E’ il caso dello “stradone” che assomiglia ad una pista aeroportuale e deve diventare invece una strada-boulevard di ingresso alla città da sud .

Ma lo stesso asse di scorrimento (proveniente da est) che presenta nel tratto finale inidonee caratteristiche autostradali e che, invece, potrebbe diventare una strada-verde affiancandosi con un vero e proprio parco lineare in adiacenza all’abitato di Villa Rosina.

5.6.2. Risoluzione problematica cimitero La problematica urbanistica del cimitero fonda su due ordini di motivi. Da una parte si rileva l’esigenza di aumentare la capacità ricettiva al fine di superare le criticità che sono emerse negli ultimi anni, dall’altra si pone evidente l’opportunità di riqualificare l’area del cimitero, inglobata all’interno del tessuto urbano e che si affaccia sulla litoranea Nord. Infine la verifica della fascia di rispetto cimiteriale lungo tutto il perimetro, considerato il problema degli edifici compresi nella stessa, dovrà apportare riduzioni (rispetto a quanto previsto dalla normativa vigente) nelle zone in cui sussistono elementi di contrasto con le attuali leggi sanitarie.

La struttura del cimitero esistente, con il previsto ampliamento del vigente P.R.G., è oggetto di un project financing, in corso di valutazione, che potrà consentire, per alcuni anni, di sostenere le esigenze dell’intero territorio di Trapani e Misiliscemi.

5.6.3. Riqualificazione urbanistica ed integrazione urbana della periferia. L’area periferica all’esterno del raccordo autostradale è stata oggetto di edificazione dopo gli anni ’70, (area villa Rosina) e resta separata dalla città dalla strada di collegamento extraurbano che ne costituisce segno di cesura. Nell’ambito del programma Italia City Branding, tra le varie misure interessanti la mobilità sostenibile conseguite da questa Amministrazione comunale, al riguardo va annoverata la progettazione del “sovrappasso”. La periferia richiede una verifica, anche qualitativa, dei servizi pubblici e privati esistenti e previsti, nell’ottica della riqualificazione della città esistente. Tale verifica dovrà ricomprendere anche l’analisi dell’offerta commerciale, di servizi sociali, di aree verdi attrezzate, di strutture

per le attività sportive anche all'aria aperta, del miglioramento della mobilità sostenibile con la creazione di piste ciclabili. Rigenerare un quartiere residenziale costruito con criteri di bassa qualità edilizia, architettonica e urbanistica, è utile a rilanciare l'immagine territoriale a livello estetico, dando nuovo respiro dal punto di vista culturale, economico e sociale e chiaramente con attenzione anche agli aspetti ambientali e sociali per favorirne l'integrazione con il resto della città.

5.6.4. Attrezzature sanitarie Il territorio esige che venga prevista un'area da destinare a struttura sanitaria polifunzionale pubblica facilmente accessibile dagli abitanti sia del centro urbano di Trapani che della periferia, delle frazioni e da Misiliscemi. Tale area potrebbe essere individuata nell'area di proprietà dell'Azienda Sanitaria limitrofa alla stazione ferroviario di Milo che per la posizione potrebbe assicurare ottime condizioni di accessibilità, salubrità, fornendo una facile ed economica soluzione alle carenze delle strutture sanitarie del territorio tutto. Come dichiarato dagli amministratori dell'A.S.P., una nuova struttura progettata e realizzata secondo i canoni dei moderni ospedali, facilmente raggiungibile, potrà essere realmente l'ospedale di riferimento di tutto il territorio, garantendo una migliore qualità della salute anche a un bacino più ampio di quello provinciale.

IL DIRIGENTE
arch. Vincenza Canale