



**STATI
GENERALI
DELLO
SVILUPPO
COSTIERO**
DELLA PROVINCIA DI TRAPANI

PROPOSTA DI UNA STRATEGIA PER LO SVILUPPO COSTIERO

BLUTRAPANI 2018-2035

ANALISI DEGLI IMPATTI STRATEGICI ED OPERATIVI della
Legge 7 maggio 2026, n. 70
"Valorizzazione della Risorsa Mare"
G.U. n. 106 del 9 Maggio 2026



PORTUALITA'



TURISMO



CANTIERISTICA



PESCA



ISOLE



TERRITORIO

PREFAZIONE: L'OPPORTUNITÀ STORICA DELLA LEGGE 70/2026

Il 9 maggio 2026 l'Italia ha compiuto un passo strategico di portata storica con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Legge 7 maggio 2026, n. 70, recante «Valorizzazione della risorsa mare». Entrata in vigore il 10 maggio 2026, la legge rappresenta il primo organico intervento normativo nazionale che declina in modo sistematico — su 37 articoli articolati in 7 Capi — una visione integrata dello sviluppo marittimo italiano, dando forza legislativa ai principi già contenuti nel Piano del Mare 2023-2025 approvato dal CIPOM (COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE).

L'entrata in vigore della Legge 7 maggio 2026, n. 70, costituisce per la Provincia di Trapani un'occasione storica che non può essere colta in modo frammentato, settore per settore, ufficio per ufficio. La natura sistemica della legge — che in 37 articoli disciplina simultaneamente governance marittima, spazio marittimo, turismo subacqueo, nautica da diporto, cantieristica, pesca, isole minori e ricerca — richiede una risposta altrettanto sistemica da parte del territorio.

Per la Provincia di Trapani — territorio vocato al mare per storia, economia e identità culturale — questa legge non è semplicemente un aggiornamento normativo: è un cambio di paradigma che offre un'irripetibile finestra di opportunità per accelerare, consolidare e finanziare le traiettorie di sviluppo territoriale.

Il territorio trapanese possiede tutti i prerequisiti per trasformarsi nel **principale laboratorio applicativo della legge**: uno sviluppo costiero di oltre 200 km, le Isole Egadi e Pantelleria come isole minori di rilevanza nazionale, un distretto della cantieristica e della nautica da diporto in crescita, una filiera della pesca tra le più significative del Mediterraneo, borghi costieri di straordinario valore paesaggistico e un brand territoriale — «Trapani, la provincia che guarda il mare» — ancora da valorizzare appieno a livello nazionale e internazionale.

Sono almeno 4 i motivi che consigliano l'avvio di un processo di concertazione strategica sul territorio:

1. Legge 70/2026, richiede un interlocutore organizzato

La Legge 70/2026 non eroga risorse automaticamente e non produce effetti per inerzia. Le sue disposizioni più rilevanti — dagli incentivi regionali alla cantieristica (art. 24) agli sgravi contributivi per la pesca (art. 30), dalla semplificazione paesaggistica portuale (art. 27) all'istituzione delle Zone di Interesse Turistico Subacqueo (art. 14), fino al rafforzamento del Piano del Mare quadriennale (art. 1) — richiedono tutte un soggetto territoriale capace di attivarsi: predisponendo dossier di candidatura, aggiornando strumenti pianificatori, costruendo tavoli di coordinamento istituzionale, orientando le imprese verso i nuovi strumenti di accesso agli incentivi.

Un territorio che si presenta alla stagione attuativa della legge senza una programmazione integrata, rischia di raccogliere solo briciole — qualche agevolazione isolata, qualche intervento puntuale — mentre le opportunità strutturali vengono presidiate da altri. Un territorio che invece si presenta con una visione organizzata, con priorità chiare e con una governance istituzionale coesa, può candidarsi a diventare il principale distretto italiano dell'economia blu del Mediterraneo.

Il GAL della pesca Trapanese, intende compiere il primo passo: ha identificare i sei Pilastri della possibile strategia di intervento, che potrebbero costituire l'architettura strategica dello sviluppo costiero futuro del nostro territorio. Il secondo passo — oggi urgente e possibile — è trasformare quella architettura in un programma territoriale formalmente attivato, dotato di governance, risorse, tempi e indicatori.

2. Le opportunità offerte dalla Legge 70/2026 hanno natura sistemica

Le disposizioni della legge producono i loro effetti maggiori quando si combinano tra loro: per esempio: la costruzione di una marina turistica certificata nel trapanese, vale di più se:

- è servita da cantieri locali competitivi
- è inserita in un sistema di rotte subacquee certificate;
- raccontate da un brand territoriale forte.

Un intervento isolato sul una porto, senza il contesto degli altri interventi, rischierebbe di generare valore marginale.

3. La Legge 70/2026 attiva una competizione tra territori su scala nazionale

La Legge 70/2026 si applica all'intera costa italiana. Le Regioni e le Province che si organizzeranno per prime (attivando i programmi regionali di incentivi per la cantieristica, candidando i propri siti alle ZITS, aggiornando i propri strumenti pianificatori) avranno un vantaggio strutturale nell'accesso alle risorse e nel posizionamento nazionale. La finestra temporale è stretta: gli sgravi contributivi per la pesca sono previsti per il biennio 2026-2027, i programmi regionali di incentivi richiederanno istruttorie e delibere, le candidature alle ZITS (**Zone di Interesse Turistico Subacqueo**) richiederanno dossier tecnico-scientifici. Chi arriva dopo raccoglie meno.

4. La Legge 70/2026 richiede l'attivazione di una risposta che abbia credibilità istituzionale

Una territorio che si presenta al CIPOM (COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE), alla Regione Siciliana, ai Ministeri competenti e agli investitori privati con un programma integrato, coerente e documentato nei suoi sei pilastri, ha una forza negoziale e una capacità di attrazione incomparabilmente superiori rispetto a un territorio che avanza richieste episodiche e non coordinate. La programmazione integrata è lo strumento con cui il nostro territorio potrebbe guadagnarsi un posto al tavolo delle decisioni nazionali sulla governance del mare.

LA PROPOSTA: ATTIVARE UN PERCORSO DI PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE

Alla luce di quanto esposto, si propone che il GAL della Pesca Trapanese proceda alla formale attivazione di un **Programma Territoriale di Sviluppo Costiero** articolato nei seguenti elementi costitutivi.

1) STRUTTURA DEL PIANO:

OBIETTIVO GENERALE:

Trasformare la costa trapanese nel principale Distretto Mediterraneo della Blue Economy, del turismo nautico e dell'economia del mare del Sud Italia

La Provincia di Trapani si pone un obiettivo ambizioso ma fondato: diventare, entro il 2030, il territorio di riferimento del Mezzogiorno italiano per lo sviluppo integrato dell'economia del mare, costruendo un modello di crescita blu che coniughi competitività economica, sostenibilità ambientale, qualità della vita e identità culturale.

Quest'obiettivo non nasce da una visione astratta. Nasce dalla lettura onesta di ciò che il territorio già è e di ciò che potrebbe diventare se le sue vocazioni naturali venissero finalmente sostenute da una programmazione coerente, da strumenti normativi adeguati e da una governance istituzionale all'altezza della sfida.

Possibile articolazione dei pilastri di intervento:

PILASTRO 1 — PORTI PRODUTTIVI E TURISTICI

Il sistema portuale della Provincia di Trapani — articolato nei porti di Trapani, Mazara del Vallo, Marsala, Pantelleria e nelle strutture minori delle Egadi — rappresenta la spina dorsale infrastrutturale dell'intera economia del mare provinciale. Questo pilastro mira a trasformare i porti trapanesi da semplici infrastrutture di servizio a motori attivi di sviluppo economico, capaci di integrare funzioni produttive — commerciali, logistiche, ittiche — con funzioni turistiche di qualità. L'obiettivo è costruire un sistema portuale unitario, gerarchizzato e specializzato, nel quale ciascuno scalo esprima la propria vocazione

peculiare, dialogando con gli altri in una logica di complementarietà e non di concorrenza interna: Trapani come hub passeggeri, commerciale e nautico; Mazara del Vallo come polo della pesca mediterranea, della logistica ittica e della cantieristica; Marsala come porta del turismo velico e della nautica da diporto, anche in funzione dei collegamenti con le Egadi; Pantelleria e le Egadi come nodi di accessibilità e presidio della continuità territoriale insulare. La forza del pilastro non sta nella somma dei singoli porti, ma nella loro capacità di funzionare come un solo sistema costiero, capace di parlare con una voce sola alla Regione, allo Stato e all'Unione europea.

Questa visione unitaria incontra, tuttavia, un limite istituzionale di fondo, che il pilastro assume come priorità da risolvere prima ancora che come sfondo di contesto: dell'intero sistema portuale provinciale, solo il porto di Trapani appartiene all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. I porti di Mazara del Vallo e di Marsala ne sono privi, così come restano esterni al perimetro dell'AdSP gli approdi di Pantelleria e delle Egadi, nonostante questi ultimi costituiscano, per le isole minori della provincia, l'infrastruttura abilitante di ogni politica di continuità territoriale, di sviluppo turistico e di sicurezza degli approvvigionamenti. Questa asimmetria comporta che gran parte degli strumenti di programmazione, finanziamento e semplificazione collegati all'azione delle Autorità di sistema — a partire dal Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e dal Piano regolatore portuale (PRG) di cui all'art. 5 della legge 84/1994, e dalla semplificazione paesaggistica introdotta dall'art. 27 della Legge 70/2026 — non sono oggi attivabili per Mazara del Vallo, Marsala, Pantelleria e le Egadi.

In questo quadro si inserisce l'iniziativa, già avviata in sede comunale a Mazara del Vallo e a livello parlamentare (proposta di modifica dell'Allegato A della legge 84/1994), diretta a richiedere l'ingresso del solo porto mazarese nell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. Si tratta di un impulso utile, ma parziale: se condotto in modo isolato, senza una regia provinciale, rischia di tradursi nell'ingresso di un singolo scalo in un sistema più ampio senza un ruolo funzionale definito, lasciando immutata l'esclusione degli altri porti e con essa la frammentazione di governance che il pilastro intende invece superare.

Le due vie per il superamento dell'asimmetria: una scelta che non blocca il risultato

Il pilastro individua due vie percorribili per superare questa asimmetria, non in alternativa rigida, ma come due velocità di uno stesso percorso, da attivare contestualmente: una via di lungo periodo, che modifica l'assetto istituzionale, e una via di breve periodo, che produce risultati operativi a legislazione vigente, senza attendere il perfezionamento della prima. L'obiettivo del pilastro non è la scelta tra le due vie, ma il risultato: un sistema portuale provinciale che funzioni come tale, qualunque sia, allo stato, il suo assetto formale di governance.

Prima via — l'assoggettamento integrale all'Autorità di Sistema. Consiste nell'estensione del perimetro dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale all'intero sistema portuale della Provincia di Trapani, isole comprese, mediante la modifica dell'Allegato A della legge 84/1994 — non riferita al solo porto di Mazara del Vallo, come nell'iniziativa oggi in corso, ma all'insieme degli scali provinciali, preceduta da un accordo sui ruoli funzionali di ciascun porto e su un'adeguata rappresentanza negli organi dell'AdSP. È la via che assicura il pieno accesso a DPSS, PRG, semplificazione paesaggistica e canali di finanziamento riservati al sistema portuale nazionale, ma richiede una norma di rango primario e tempi parlamentari non comprimibili, oltre alla disponibilità dell'AdSP esistente a rinegoziare i propri equilibri interni.

Seconda via — un documento programmatico unitario destinato a trovare soluzione in sede regionale. Consiste nella costruzione, a legislazione vigente e con effetto immediato, di un Piano Strategico Unitario della Portualità Trapanese (PSUPT), concertato tra Regione Siciliana, AdSP, Libero Consorzio Comunale di Trapani, Comuni di Trapani, Mazara del Vallo, Marsala, Pantelleria e Favignana, e Capitaneria di Porto, mediante un Protocollo d'intesa ai sensi dell'art. 15 della legge 241/1990. Il PSUPT non trasferisce competenze né richiede l'ingresso in AdSP: individua la vocazione funzionale di ciascun porto, le priorità infrastrutturali condivise e il riparto delle risorse, e viene recepito da ciascun ente secondo i propri strumenti — dall'AdSP nel proprio DPSS per Trapani, dai Comuni e dalla Regione per gli altri scali. È in questa sede regionale che il pilastro individua il passaggio tecnico-giuridico risolutivo: l'inserimento, nel Piano Paesaggistico Regionale, degli ambiti portuali di Mazara, Marsala e delle isole tra le aree di rilevante infrastrutturazione ai sensi dell'art. 143, c. 4, lett. b), del Codice dei beni culturali, in modo da riprodurre per questi scali, in sede regionale, un effetto di semplificazione analogo a quello che l'art. 27 della Legge 70/2026 riserva agli ambiti AdSP. A completamento di questa via, l'AdSP può mettere a disposizione dei porti non ricompresi la propria capacità tecnica mediante convenzioni di assistenza, può essere istituita una Consulta consultiva permanente che garantisca voce e continuità informativa ai Comuni non AdSP, e il PSUPT può essere agganciato a un Accordo di Programma Quadro o a un Contratto Istituzionale di Sviluppo sui fondi PR FESR Sicilia e, in prospettiva, sul QFP 2028-2034, per programmare un pacchetto unico di interventi sull'intero sistema costiero provinciale indipendentemente dalla titolarità amministrativa di ciascuno scalo.

L'indicazione operativa del pilastro

Le due vie non si escludono: il pilastro raccomanda di attivare immediatamente la seconda — il Protocollo d'intesa e il PSUPT, a costo e tempo contenuti — come cornice unitaria entro cui ricondurre anche l'iniziativa già avviata su Mazara del Vallo, e di avviare in parallelo, come obiettivo di medio periodo, l'istruttoria per la prima via, da percorrere quando la concertazione regionale avrà maturato un accordo solido sui ruoli funzionali e sulla rappresentanza di ciascun porto. In questo modo il territorio non resta in attesa di una riforma legislativa per cominciare a funzionare come sistema unitario, e l'eventuale futuro ingresso nell'AdSP non avverrà come acquisizione frammentata di uno status amministrativo, ma come consolidamento istituzionale di un sistema portuale che avrà già imparato, nei fatti, a programmare e a investire come un solo territorio.

PILASTRO 2 — TURISMO COSTIERO DIFFUSO

Il turismo costiero della Provincia di Trapani possiede una dotazione di risorse naturali e culturali tra le più straordinarie del Mediterraneo, ancora largamente inesprese nella loro piena capacità di generare valore economico. Questo pilastro mira a costruire un'offerta turistica marina organizzata, certificata e destagionalizzata, capace di distribuire i flussi lungo l'intera costa provinciale e di moltiplicare la spesa media del visitatore attraverso esperienze integrate: immersioni subacquee nei siti storici delle Egadi, navigazione nelle riserve marine, turismo gastronomico del pesce fresco, escursioni nelle saline e nei borghi costieri, charter velico verso le isole. La Legge 70/2026 fornisce la cornice normativa essenziale: le Zone di Interesse Turistico Subacqueo certificano i fondali come destinazione di eccellenza, la semplificazione del noleggio e del charter abbassa le barriere di accesso al turismo nautico, e la disciplina degli operatori subacquei garantisce standard di qualità e sicurezza che rendono l'offerta competitiva a livello internazionale.

PILASTRO 3 — DISTRETTO CANTIERISTICA E NAUTICA

La cantieristica navale e la nautica da diporto rappresentano per il Territorio del GAL della Pesca Trapanese un settore produttivo con radici storiche profonde e prospettive di crescita significative, a condizione che il tessuto di piccole e medie imprese locali — concentrate nell'area di Marsala, Mazara del Vallo e Trapani — venga sostenuto con incentivi adeguati, qualificato con formazione specializzata e organizzato in una logica distrettuale capace di esprimere una massa critica competitiva. Questo pilastro mira a costruire un distretto cantieristico-nautico integrato, specializzato nella costruzione di imbarcazioni da diporto e da pesca, nel refitting, nella manutenzione e nei servizi tecnici avanzati. La Legge 70/2026 apre una stagione nuova per questo settore: l'articolo 24 attribuisce alle Regioni il potere esplicito di incentivare la modernizzazione cantieristica, mentre la semplificazione del mercato nautico genera una domanda strutturalmente crescente su cui i cantieri locali possono costruire specializzazioni produttive durature.

PILASTRO 4 — FILIERA PESCA EVOLUTA

Mazara del Vallo è il primo porto peschereccio d'Italia e d'Europa per volume di pescato e dimensione della flotta: un primato che porta con sé una responsabilità strategica enorme e che negli ultimi anni ha sofferto la pressione combinata del caro carburante, delle misure europee di riduzione dello sforzo di pesca e della crisi di redditività del settore. Questo pilastro mira a traghettare la filiera della pesca trapanese verso un modello evoluto, nel quale la sostenibilità ambientale non è un vincolo ma una leva competitiva: pesca certificata come sostenibile, prodotto ittico valorizzato nei mercati premium nazionali e internazionali, welfare dei lavoratori del mare garantito, flotta rinnovata e tecnologicamente aggiornata. La Legge 70/2026 sostiene questa transizione con strumenti concreti: sgravi contributivi per il reimbarco, integrazione salariale strutturata, rappresentanza nelle aree marine protette e supporto scientifico alla gestione sostenibile delle risorse ittiche.

PILASTRO 5 — ISOLE INTELLIGENTI

Le isole minori della Provincia di Trapani — l'Arcipelago delle Egadi con Favignana, Levanzo e Marettimo, e Pantelleria — sono luoghi di straordinaria bellezza e fragilità che oggi stanno perfezionando l'adesione al nostro GAL della Pesca Trapanese (solo da formalizzare) nei quali la qualità ecologica e paesaggistica di rango mondiale convive con una condizione strutturale di svantaggio infrastrutturale e logistico che

penalizza la residenzialità, limita lo sviluppo economico e comprime la qualità dei servizi ai cittadini. Questo pilastro mira a trasformare le isole trapanesi in laboratori avanzati di sviluppo sostenibile integrato — «isole intelligenti» nel senso più pieno del termine — dotate di servizi idrici garantiti per legge, connettività digitale avanzata, mobilità marina sostenibile, gestione smart dei flussi turistici e un modello di economia insulare replicabile nel contesto mediterraneo. La Legge 70/2026 fornisce la base normativa essenziale, risolvendo strutturalmente il problema del rifornimento idrico e mobilitando gli strumenti della ricerca marina e del turismo subacqueo certificato.

PILASTRO 6 — BRAND TERRITORIALE UNICO

Il Brand Territoriale Unico (Itinerari del Gusto del GAL della Pesca Trapanese) è il pilastro trasversale che dà identità, narrazione e visibilità internazionale all'intero sistema. Senza brand, i porti sono infrastrutture anonime, i siti subacquei sono sconosciuti, il pesce di Mazara è indistinguibile da quello di qualsiasi altro porto mediterraneo. Con un brand forte — fondato non su suggestioni promozionali ma su evidenze oggettive di qualità, unicità e sostenibilità certificate dalla Legge 70/2026 — ogni investimento negli altri cinque pilastri vale il doppio, perché viene comunicato, percepito e capitalizzato come parte di un sistema riconoscibile e desiderabile. Questo pilastro mira a costruire e affermare nei mercati nazionali e internazionali l'identità di «Trapani — Distretto Mediterraneo della Blue Economy»: una destinazione dove il mare è tutelato per legge, i fondali sono patrimonio dell'umanità, il pesce è certificato come sostenibile, le imbarcazioni sono costruite con maestria artigianale e le isole sono modelli di vita intelligente a misura d'uomo.

2) POSSIBILE PERCORSO DI ATTIVAZIONE:

Un **atto di indirizzo politico** — delibera del Consiglio di Amministrazione del GAL della Pesca Trapanese — che assuma i sei Pilastri come quadro strategico ufficiale dell'azione provinciale in materia di sviluppo costiero e marittimo, dichiarando esplicitamente l'intenzione di attuarli facendo leva sugli strumenti offerti dalla Legge 70/2026.

Una **struttura di governance** dedicata, nella forma di un Tavolo Permanente dello Sviluppo Costiero, da attivare presso il CENTRO PERMANENTE PER LA PROGRAMMAZIONE DELLE POLITICHE DELLA PESCA DEL GALP, che ne gestisca i lavori e che riunisca Provincia, Comuni costieri, Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale, Ente Gestore dell'AMP Egadi, associazioni di categoria della pesca, della nautica e del turismo, enti di ricerca e rappresentanze civiche insulari.

Il tavolo permanente, avrà l'obiettivo di pervenire ad:

- Un **Piano Operativo** per ciascun Pilastro, con azioni prioritarie, soggetti responsabili, risorse identificate e scadenze definite in coerenza con i tempi attuativi della Legge 70/2026 e dei programmi europei e regionali ad essa correlati.
- Un **sistema di monitoraggio** degli avanzamenti, con indicatori di risultato riferiti tanto agli output amministrativi quanto agli impatti economici e sociali attesi sul territorio.

Conclusione

La Legge 70/2026 ha dato all'Italia una visione organica del mare. Spetta ora ai territori trasformare quella visione in sviluppo concreto.

Il territorio di attuazione della Strategia del GAL della Pesca Trapanese, ha la possibilità di proporre ai partner una possibile strategia di intervento pronta (Cfr. pilastri successivi), coerente con la legge e radicata nelle vocazioni autentiche del territorio.

Attivarla formalmente, oggi, non è un atto burocratico: è la scelta più importante che il GAL della Pesca possa compiere per il futuro della costa trapanese e delle comunità che la abitano.

Di seguito, la proposta di sviluppo territoriale articolata in nr. 6 Pilastri di intervento.

PILASTRO 1 — PORTI PRODUTTIVI E TURISTICI

1.1 Analisi degli Impatti della Legge 70/2026

Il sistema portuale della Provincia di Trapani — articolato nei porti di Trapani, Mazara del Vallo, Marsala, Pantelleria e nelle strutture minori delle Egadi — trova nella Legge 70/2026 un quadro normativo di riferimento che ne consolida il ruolo strategico e semplifica significativamente i procedimenti amministrativi che hanno storicamente frenato gli investimenti.

L'articolo 27 costituisce probabilmente la disposizione di maggiore impatto immediato per i porti trapanesi: la possibilità di escludere dall'autorizzazione paesaggistica gli interventi di recupero e riqualificazione nelle aree portuali già individuate dai piani regolatori portuali come «**rilevante e significativa infrastrutturazione**» elimina uno dei principali colli di bottiglia burocratici che hanno rallentato per anni i progetti di adeguamento delle banchine e dei terminal. Per Trapani e Mazara del Vallo, dove la necessità di riqualificazione delle strutture portuali convive con vincoli paesaggistici di grande complessità, questa norma vale quanto anni di tentativi di semplificazione procedurale.

Il potenziamento del CIPOM (COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE) (art. 1) e l'inclusione esplicita — voluta dal legislatore al comma b) — della valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico negli indirizzi strategici del Piano del Mare quadriennale conferisce al porto di Trapani una nuova centralità: come nodo dello spazio marittimo pianificato a livello nazionale, il porto può aspirare a classificazioni e investimenti di livello superiore rispetto al passato.

L'articolo 2, sulle modifiche alla pianificazione dello spazio marittimo (PSM), crea le basi per una governance integrata porto-mare-territorio che per Trapani rappresenta l'occasione di posizionarsi come hub logistico del Canale di Sicilia.

L'articolo 19, che introduce parametri tariffari minimi e massimi per la raccomandazione marittima, garantisce certezza del diritto e trasparenza nelle operazioni portuali, migliorando il clima di fiducia per gli operatori e riducendo il contenzioso.

L'articolo 20 sulla protezione delle praterie di Posidonia oceanica, pur introducendo regole più stringenti sull'ancoraggio, offre paradossalmente un vantaggio competitivo ai porti strutturati come quello di Trapani rispetto agli approdi improvvisati: canalizzare la nautica verso infrastrutture certificate diventa un imperativo normativo che favorisce lo sviluppo delle marine turistiche.

1.2 Principali Implicazioni Strategiche e Operative

Implicazioni Strategiche

Opportunità di posizionamento strategico generate dalla L. 70/2026:

- › Inserimento del Porto di Trapani nella rete nazionale dei nodi strategici del Piano del Mare quadriennale, con ruolo di hub del Canale di Sicilia.
- › Candidatura dei porti di Mazara del Vallo e Marsala a poli specializzati della filiera ittica (Mazara del Vallo) e nautica (Marsala) nell'ambito della PSM (pianificazione dello spazio marittimo).
- › Costruzione di un sistema portuale provinciale integrato e gerarchizzato, capace di attrarre investimenti nazionali e UE grazie alla nuova governance CIPOM (COMITATO INTERMINISTERIALE PER LE POLITICHE DEL MARE).

- › Valorizzazione dell'area portuale di Trapani come piattaforma di economia blu (turismo, pesca, nautica, ricerca) riconosciuta a livello normativo.

Implicazioni Operative

Azioni operative prioritarie da avviare entro 12-18 mesi:

- › Necessità di avviare una procedura per l'individuazione e perimetrazione delle aree portuali qualificabili come **'rilevante infrastrutturazione'** ai sensi dell'art. 27, con aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali, per sbloccare i progetti di riqualificazione delle banchine¹.
- › Attivazione di un tavolo di coordinamento Provincia-Autorità di Sistema Portuale-Comuni costieri per l'adeguamento della documentazione strategica ai nuovi indirizzi del Piano del Mare².
- › Predisposizione di un dossier di candidatura del sistema portuale trapanese per il riconoscimento nell'ambito della pianificazione dello spazio marittimo nazionale³.
- › Sviluppo di un progetto di marina turistica certificata presso il porto di Trapani, sfruttando la semplificazione paesaggistica dell'art. 27 e i nuovi standard di sicurezza della navigazione da diporto⁴.
- › Aggiornamento dei regolamenti portuali locali per recepire le nuove tariffe di raccomandazione marittima (art. 19) e i requisiti di protezione della Posidonia (art. 20)⁵.
- › Studio di fattibilità per la creazione di un terminal specializzato per la nautica da diporto nel porto di Marsala, in sinergia con il Pilastro 3 (Cantieristica e Nautica)⁶.

¹ L'articolo 27 della Legge 70/2026 modifica il Codice dei Beni Culturali (d.lgs. 42/2004), precisando che nelle aree portuali già individuate dai piani regolatori come caratterizzate da «rilevante e significativa infrastrutturazione», gli interventi di recupero e riqualificazione possono essere esclusi dall'autorizzazione paesaggistica. Per i porti di Trapani e Mazara del Vallo — dove progetti di adeguamento banchine, realizzazione di pontili galleggianti e rifacimento di terminal passeggeri sono stati sistematicamente bloccati da procedimenti paesaggistici pluriennali — questa disposizione apre uno sblocco immediato, a condizione che le aree interessate vengano formalmente perimetrate nei Piani Regolatori Portuali vigenti. L'azione prioritaria è quindi l'avvio di una procedura tecnico-amministrativa congiunta tra Provincia, Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale e Soprintendenza per l'identificazione puntuale delle zone qualificabili, seguita dall'aggiornamento dei PRP (Piano Regolatore Portuale) e dalla pubblicazione degli elenchi delle opere cantierabili in regime semplificato.

² La Legge 70/2026 ridisegna il CIPOM come cabina di regia nazionale delle politiche marittime, attribuendogli il compito di elaborare un Piano del Mare quadriennale che include esplicitamente la valorizzazione della navigazione commerciale e del diporto nautico. Perché il territorio trapanese sia presente — e non subalterno — in questa pianificazione, è necessario che i documenti strategici locali parlino il linguaggio del Piano del Mare. Il tavolo di coordinamento proposto ha il compito di allineare il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'AdSP della Sicilia Occidentale, i Piani Urbanistici Comunali dei comuni costieri e la programmazione provinciale con gli indirizzi strategici del PDM, assicurando coerenza verticale tra scala nazionale e scala locale. Il tavolo costituisce inoltre la sede istituzionale per la formulazione di proposte e osservazioni nei confronti del CIPOM durante le fasi di elaborazione e aggiornamento biennale del Piano, trasformando Trapani da destinataria passiva a protagonista attiva della governance marittima nazionale.

³ L'articolo 2 della Legge 70/2026 aggiorna il decreto legislativo 201/2016 che recepisce la Direttiva europea 2014/89/UE sulla pianificazione dello spazio marittimo (PSM), rafforzando l'obbligo di una mappatura integrata degli usi del mare — commerciale, turistico, ittico, ambientale, energetico — entro orizzonti temporali definiti. Il sistema portuale trapanese, per la sua posizione geografica nel Canale di Sicilia — crocevia tra Mediterraneo occidentale e orientale, tra Europa e Nord Africa — possiede una vocazione strategica multiuso che merita un riconoscimento esplicito nella PSM nazionale. Il dossier di candidatura deve documentare in modo sistematico questa vocazione: volumi di traffico commerciale e passeggeri, flotta peschereccia, flussi nautici, biodiversità marina, patrimonio culturale sommerso, connessioni con le isole minori e potenziale di sviluppo dell'economia blu. Un dossier ben costruito non è solo uno strumento amministrativo: è l'argomento con cui Trapani siede al tavolo della pianificazione nazionale rivendicando risorse, priorità infrastrutturali e tutele normative commisurate al proprio peso strategico nel Mediterraneo.

⁴ Il porto di Trapani detiene una posizione geografica e paesaggistica di eccezionale valore — affacciato sulle Egadi, a poche miglia da Pantelleria, punto di partenza naturale per le rotte del Canale di Sicilia — che non ha ancora trovato una corrispondente valorizzazione nella nautica turistica di qualità. La Legge 70/2026 offre la combinazione normativa giusta per colmare questo gap. La semplificazione paesaggistica dell'art. 27 sblocca gli interventi di riqualificazione del waterfront portuale e la realizzazione di pontili attrezzati senza i lunghi iter autorizzativi che hanno finora scoraggiato gli investitori. Parallelamente, le nuove norme sulla navigazione da diporto — digitalizzazione dei documenti, semplificazione del noleggio e del charter, aggiornamento dei requisiti di sicurezza — ampliano il mercato di riferimento della marina, attraendo una fascia di utenza internazionale sempre più numerosa e con elevata capacità di spesa. Il progetto di marina certificata dovrebbe mirare agli standard Blue Flag e alla certificazione ICOMIA, integrando servizi di ormeggio, assistenza tecnica, accoglienza e connettività digitale, posizionando Trapani come scalo di riferimento per la crocieristica velica e il turismo nautico nel Mediterraneo centro-occidentale.

⁵ L'articolo 19 della Legge 70/2026 introduce per la prima volta parametri tariffari minimi e massimi per i compensi della raccomandazione marittima, ponendo fine a una zona grigia normativa che generava contenziosi, distorsioni competitive e incertezza operativa nei porti minori. Per i porti trapanesi — dove l'attività di raccomandazione è esercitata da operatori locali spesso in regime di concorrenza non regolamentata — l'adeguamento dei regolamenti portuali comunali e dell'AdSP ai nuovi parametri è un atto dovuto che garantisce trasparenza, tutela degli operatori professionali e maggiore fiducia da parte degli armatori internazionali. L'articolo 20, introducendo obblighi stringenti di gestione degli ancoraggi nelle praterie di Posidonia oceanica, impone ai porti e agli approdi del trapanese — dove le praterie sono estese e di straordinaria qualità ecologica, in particolare lungo le coste di Marsala e nelle acque egadine — l'installazione di sistemi di ormeggio ecosostenibili e la definizione di zone di ancoraggio consentito. Recepire queste norme nei regolamenti locali non è un adempimento burocratico: è l'occasione per trasformare la tutela ambientale in vantaggio competitivo, certificando la qualità ecologica degli approdi trapanesi come elemento distintivo dell'offerta nautica provinciale.

⁶ Il porto di Mazara del Vallo è storicamente identificato come il principale porto peschereccio del Mediterraneo, e questa vocazione ha finora oscurato le potenzialità di una sua evoluzione verso la nautica da diporto. La Legge 70/2026 offre le condizioni normative perché questa evoluzione diventi concreta: la semplificazione delle procedure autorizzative portuali (art. 27), la crescita del mercato del noleggio e del charter (art. 16) e gli incentivi regionali alla cantieristica navale (art. 24) convergono nel rendere Mazara un candidato naturale per un terminal diportistico specializzato, complementare — e non concorrente — alla sua funzione peschereccia. Lo studio di fattibilità deve analizzare la disponibilità di spazi portuali riconvertibili, la domanda potenziale di ormeggi da parte della nautica di passaggio nel Canale di Sicilia, il modello gestionale ottimale e le sinergie con i cantieri navali locali, che potrebbero offrire al terminal servizi integrati di manutenzione, rimessaggio e refitting, trasformando Mazara in un polo nautico completo capace di attrarre imbarcazioni da tutto il Mediterraneo centro-occidentale.

PILASTRO 2 — TURISMO COSTIERO DIFFUSO

2.1 Analisi degli Impatti della Legge 70/2026

Il turismo costiero rappresenta il settore più direttamente e trasversalmente investito dalla Legge 70/2026. Per la Provincia di Trapani — che vanta tra le coste più belle del Mediterraneo, con le spiagge di San Vito Lo Capo, le riserve di Torre Salsa e dello Zingaro, il sistema delle Egadi e l'arcipelago pantesco — la legge offre strumenti normativi del tutto nuovi per qualificare, regolamentare e promuovere un'offerta turistica costiera che oggi è spesso informale, stagionale e non in grado di esprimere appieno il proprio valore.

Il Capo III della legge (artt. 8-15) introduce per la prima volta nell'ordinamento italiano una disciplina organica dell'attività subacquea a scopo ricreativo. Per Trapani, che detiene nel Mediterraneo uno dei più ricchi patrimoni di siti di immersione — dalle secche di Capo Feto ai fondali delle Egadi, dal relitto di Pantelleria al Museo del Mare di Mazara — questa disciplina è rivoluzionaria: istituisce formalmente le «zone di interesse turistico subacqueo» (art. 14), crea i requisiti per istruttori, guide e centri di immersione (artt. 11-12), e fornisce alle autorità locali strumenti sanzionatori per tutelare il patrimonio culturale sommerso (art. 15).

L'articolo 14 sulle Zone di Interesse Turistico Subacqueo (ZITS) è particolarmente strategico: l'istituzione formale di queste zone consente di organizzare e valorizzare i fondali come attrattore turistico certificato, con garanzie di sicurezza e tutela ambientale. Trapani, con i suoi relitti storici della battaglia delle Egadi (241 a.C.), possiede un patrimonio subacqueo di unicità assoluta — i rostri di bronzo dei triremi romani, unici al mondo — che può diventare il cuore di un turismo subacqueo culturale di eccellenza a scala internazionale.

Gli articoli 16 e seguenti sulla navigazione da diporto, con la massiccia semplificazione amministrativa introdotta — digitalizzazione dei documenti, nuove regole per locazione e noleggio, semplificazione delle procedure per le unità commerciali — ampliano enormemente il mercato della nautica turistica, con effetti diretti sull'economia delle strutture ricettive costiere e dei servizi marini del trapanese. La semplificazione del noleggio consente, in particolare, lo sviluppo di formule di turismo nautico esperienziale (bareboat charter, skipper su richiesta, gite guidate) che completano l'offerta costiera diffusa.

L'articolo 20 sulla tutela della Posidonia oceanica, regolamentando in modo stringente l'ancoraggio nelle praterie, valorizza indirettamente le zone costiere dotate di ormeggi ecosostenibili e infrastrutture nautiche a basso impatto — un vantaggio competitivo per i comuni costieri trapanesi che intendano investire in approdi «verdi».

2.2 Principali Implicazioni Strategiche e Operative

Implicazioni Strategiche

Traiettorie strategiche aperte dalla L. 70/2026 per il turismo costiero:

- › Creazione di un «Sistema delle Zone di Interesse Turistico Subacqueo» della Provincia di Trapani, candidabile come primo cluster subacqueo regionale in Sicilia.
- › Posizionamento internazionale del sito sommerso delle Egadi (battaglia del 241 a.C.) come destinazione di turismo subacqueo culturale di livello mondiale.
- › Sviluppo di un'economia nautica turistica integrata (charter, noleggio, guide, diving) che moltiplichi la capacità di spesa dei visitatori marini.
- › Costruzione di una rete di approdi ecosostenibili capaci di ospitare il traffico nautico in crescita nel rispetto degli standard di tutela ambientale.

- › Certificazione della qualità dell'offerta subacquea e nautica provinciale come fattore differenziante nella competizione mediterranea.

Implicazioni Operative

Azioni operative prioritarie:

- › Avvio del processo di istituzione delle ZITS nell'arcipelago delle Egadi e nelle acque prospicienti la Riserva dello Zingaro, con dossier storico-scientifico sui siti subacquei, in collaborazione con la Soprintendenza del Mare.
- › Istituzione di un registro provinciale di centri di immersione, guide e istruttori subacquei certificati ai sensi degli artt. 11-12, come strumento di controllo di qualità e promozione.
- › Sviluppo di un progetto pilota di «rotta subacquea della battaglia delle Egadi» in partnership con musei, università e operatori turistici internazionali.
- › Creazione di un sistema di boe di ormeggio ecosostenibili nelle praterie di Posidonia dei comuni costieri (art. 20), con finanziamento tramite fondi FEAMPA o PNRR.
- › Aggiornamento dei regolamenti comunali di uso del demanio marittimo per recepire i nuovi standard di noleggio e locazione delle unità da diporto (art. 16).
- › Campagna di promozione turistica internazionale basata sulla certificazione normativa dei siti subacquei e sull'eccellenza ambientale della costa trapanese.
- › Formazione degli operatori locali (guide subacquee, skipper, istruttori) per l'adeguamento ai nuovi requisiti professionali della legge.

PILASTRO 3 — DISTRETTO CANTIERISTICA E NAUTICA

3.1 Analisi degli Impatti della Legge 70/2026

Il Capo V della Legge 70/2026 — interamente dedicato alla «Navigazione Marittima e Cantieristica» — e l'articolo 24 sul «Sostegno alla Cantieristica Regionale» rappresentano per il distretto cantieristico-nautico della Provincia di Trapani un'opportunità strutturale di primo piano. Il trapanese ospita un tessuto di piccole e medie imprese cantieristiche, concentrate soprattutto nell'area di Marsala, Mazara del Vallo e Trapani, che negli ultimi anni ha mostrato segnali di crescita nella nautica da diporto e nel refitting, ma che sconta ancora una frammentazione produttiva e una difficoltà di accesso agli incentivi pubblici.

L'articolo 24 è la norma chiave. Per la prima volta nell'ordinamento italiano, viene attribuito esplicitamente alle Regioni il potere di adottare misure di sostegno per la «modernizzazione e lo sviluppo della cantieristica navale» — agevolazioni fiscali sui tributi propri, contributi per l'innovazione tecnologica e la formazione professionale specializzata — in coerenza con il Codice degli Incentivi (d.lgs. 184/2025) e nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato. Per la Sicilia, questa norma apre la strada a un programma regionale di supporto alla cantieristica che potrebbe beneficiare anche dell'amplificazione operata dai Fondi strutturali europei.

Il Capo IV e V introduce una semplificazione radicale del quadro normativo per le unità da diporto: digitalizzazione dei documenti di bordo, semplificazione delle procedure di registrazione e passaggio di proprietà (art. 18), aggiornamento delle patenti nautiche, riduzione degli adempimenti burocratici per le unità adibite a uso commerciale (charter, noleggio). Questa semplificazione produce un effetto indiretto fondamentale: abbassa la barriera all'ingresso per nuovi operatori nautici, espande la domanda di imbarcazioni e servizi di refitting, e stimola la crescita del mercato su cui operano i cantieri locali.

L'articolo 17 sull'«Archivio Telematico Centrale delle Unità da Diporto» crea un catasto digitale nazionale delle imbarcazioni da diporto: un'infrastruttura informativa che, rendendo più trasparente e accessibile il mercato,

favorisce le transazioni (vendita, noleggio, charter) e stimola indirettamente la domanda di interventi di manutenzione e ammodernamento su cui si specializzano i cantieri locali.

Le disposizioni del Capo V sulle modifiche al Codice della Navigazione — in particolare quelle sulla sicurezza degli apparati di bordo (art. 23) e sui requisiti tecnici delle navi — creano un mercato di adeguamento obbligatorio che i cantieri locali possono presidiare con servizi specializzati, a condizione di investire nelle competenze tecniche necessarie.

3.2 Principali Implicazioni Strategiche e Operative

Possibili implicazioni Strategiche

Orientamenti strategici per il distretto cantieristico:

- › Attivazione del percorso regionale previsto dall'art. 24 per l'ottenimento di agevolazioni fiscali e contributi per l'innovazione tecnologica a favore dei cantieri siciliani, con Trapani e Mazara del Vallo come primi distretti beneficiari.
- › Costruzione di un «Distretto Regionale della Cantieristica e della Nautica» formalmente riconosciuto, capace di presentare progetti aggregati e accedere al Codice degli Incentivi.
- › Specializzazione del distretto trapanese nel segmento del refitting e della manutenzione di imbarcazioni da diporto e da pesca, sfruttando la crescita del mercato nautistico indotta dalla semplificazione normativa.
- › Integrazione della filiera cantieristica con i servizi di turismo nautico (Pilastro 2) e con la filiera della pesca (Pilastro 4) per creare un ecosistema marittimo integrato.
- › Sviluppo di competenze specializzate nell'adeguamento degli apparati radioelettrici e dei sistemi di sicurezza di bordo, in vista degli obblighi normativi dell'art. 23.

Possibili implicazioni Operative

Azioni operative da avviare:

- › Costituzione di un tavolo di lavoro Provincia-Regione Siciliana per la definizione del programma di incentivi per la cantieristica navale ex art. 24, con coinvolgimento delle associazioni di categoria (Confindustria Sicilia, CNA Nautica, Confartigianato).
- › Mappatura dei cantieri navali del territorio provinciale, delle loro specializzazioni produttive e dei fabbisogni di investimento tecnologico e formativo, come base per le domande di accesso alle agevolazioni regionali.
- › Progetto di formazione professionale specializzata per tecnici della cantieristica navale (saldatori, tecnici elettronici di bordo, progettisti nautici) in collaborazione con gli istituti tecnici locali e le università.
- › Sviluppo di un'offerta integrata di servizi cantieristici per la nautica turistica, combinando rimessaggio, manutenzione, refitting e assistenza in mare.
- › Attivazione di un protocollo di collaborazione con il CNR-IRBIM di Mazara del Vallo per l'innovazione tecnologica applicata alla cantieristica della pesca.
- › Partecipazione ai bandi del Sustainable Blue Economy Partnership (SBEP) per progetti di innovazione cantieristica sostenibile (art. 29).

PILASTRO 4 — FILIERA PESCA EVOLUTA

4.1 Analisi degli Impatti della Legge 70/2026

La pesca è il settore per il quale la Legge 70/2026 prevede il maggior numero di disposizioni operative dirette, tutte concentrate nel Capo VI (artt. 30-33). Per Mazara del Vallo — primo porto peschereccio d'Italia e d'Europa per volume di pescato e flotta — e per l'intero sistema della pesca trapanese, queste norme rappresentano un'ancora di salvezza per un settore che negli ultimi anni ha subito la pressione combinata del caro carburante, delle misure europee di riduzione dello sforzo di pesca e della crisi di redditività.

L'articolo 30 introduce uno sgravio contributivo del 50% per gli anni 2026-2027 sugli oneri previdenziali a carico dei datori di lavoro nel caso di nuove assunzioni di pescatori provenienti da imbarcazioni demolite nell'ambito del programma FEAMPA. Questa misura è di estremo interesse per Mazara del Vallo, che ha il maggiore parco di imbarcazioni anziane del Mediterraneo e che ha già acceduto ai programmi di demolizione: consentire la riassunzione del personale imbarcato su navi demolite a costi contributivi ridotti facilita il rinnovo della flotta e la conservazione del capitale umano specializzato.

L'articolo 31 risolve un nodo tecnico-giuridico che ha bloccato per anni la piena applicazione della Cassa Integrazione Speciale Operai Agricoli (CISOA) al settore della pesca: il rinvio a un decreto ministeriale per la definizione delle causali di intervento specifiche per il settore ittico finalmente dà certezza normativa alla protezione sociale dei pescatori durante le sospensioni dell'attività (maltempo, fermi biologici, arresti temporanei). Per le comunità marinare trapanesi, che contano migliaia di lavoratori imbarcati, questo si traduce in un rafforzamento concreto del welfare di settore.

L'articolo 33 sulla rappresentanza delle associazioni di pesca nelle commissioni di riserva delle aree marine protette ha un impatto rilevante per Trapani: le Egadi ospitano la più grande area marina protetta del Mediterraneo, e la partecipazione formale delle associazioni di pescatori alle commissioni di gestione dei prelievi nelle riserve garantisce che le esigenze della pesca professionale locale vengano integrate nelle decisioni gestionali, riducendo i conflitti e aprendo la strada a meccanismi di pesca sostenibile certificata.

L'articolo 32 aggiorna le norme del Regolamento di Esecuzione del Codice della Navigazione in materia di pesca, con effetti semplificatori sull'attività operativa delle imbarcazioni. Il Piano del Mare quadriennale (art. 1), con l'inclusione esplicita della valorizzazione commerciale tra gli indirizzi strategici, rafforza il contesto di governance entro cui la filiera della pesca può ottenere riconoscimenti e fondi nazionali.

4.2 Principali Implicazioni Strategiche e Operative

Possibili Implicazioni Strategiche

Linee strategiche per la filiera della pesca evoluta:

- › Sfruttamento degli sgravi contributivi ex art. 30 come leva per accelerare il rinnovo della flotta peschereccia di Mazara, trasformando la crisi strutturale in opportunità di modernizzazione.
- › Costruzione di un modello di «pesca sostenibile certificata» nelle acque dell'AMP Egadi, valorizzato nel brand provinciale e nei mercati premium nazionali e internazionali.
- › Rafforzamento del welfare dei lavoratori del mare attraverso la piena attuazione della CISOA alla pesca (art. 31), come fattore di attrattività professionale e di riduzione del turnover.
- › Integrazione della filiera ittica con l'industria della trasformazione e con il turismo gastronomico costiero (Pilastro 2), per aumentare il valore aggiunto del pescato locale.

- › Presidio delle commissioni di riserva dell'AMP Egadi da parte delle associazioni di pesca locali (art. 33), per influenzare le politiche di gestione in favore della pesca artigianale sostenibile.

Possibili Implicazioni Operative

Azioni operative prioritarie per la filiera pesca:

- › Monitoraggio delle domande di accesso allo sgravio contributivo ex art. 30 per le imprese di pesca di Mazara del Vallo e Trapani, con sportello di assistenza dedicato.
- › Avvio delle procedure per la piena attuazione dell'art. 31 in raccordo con i Ministeri competenti, con proposta delle causali specifiche al settore della pesca (maltempo, fermi biologici, crisi di mercato).
- › Designazione delle rappresentanze delle associazioni di pesca nelle commissioni di riserva dell'AMP Egadi ai sensi dell'art. 33, con un processo partecipato tra le sigle sindacali di settore.
- › Progetto di certificazione «Pesca Sostenibile Egadi» in collaborazione con l'Ente Gestore dell'AMP, le cooperative di pesca e la Grande Distribuzione Organizzata.
- › Studio di fattibilità per un mercato ittico di primo approdo digitalizzato a Mazara del Vallo, che integri le opportunità offerte dall'archivio telematico delle unità da pesca (art. 17).
- › Percorsi formativi per i pescatori su nuove tecniche di pesca a basso impatto ambientale, in collaborazione con il CNR-IRBIM, per qualificare il pescato locale come prodotto premium.
- › Sviluppo di filiere corte di distribuzione del pesce fresco locale verso la ristorazione turistica costiera, creando sinergia con il Pilastro 2 del turismo.

PILASTRO 5 — ISOLE INTELLIGENTI

5.1 Analisi degli Impatti della Legge 70/2026

La Provincia di Trapani comprende alcune delle isole minori più significative d'Italia: l'Arcipelago delle Egadi (Favignana, Levanzo, Marettimo), Pantelleria e le Isole dello Stagnone. Queste realtà vivono una condizione strutturale di doppia fragilità — economica e logistica — che la Legge 70/2026 affronta con misure specifiche di ampio respiro, dedicate proprio alle isole minori nel Capo VI.

L'articolo 26 risolve in via definitiva il problema del servizio di rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia, storicamente di competenza dello Stato ma di fatto mai adeguatamente finanziato, intervenendo sul Codice dell'Ordinamento Militare per attribuire al Ministero della Difesa la funzione di ente esecutore tramite affidamento esterno a operatori economici idonei. Per Pantelleria e le Egadi, la certezza di un servizio idrico strutturato e contrattualizzato — anziché dipendente dalla disponibilità di navi portacqua militari sempre meno numerose — rimuove uno dei principali fattori di incertezza infrastrutturale che penalizzano la residenzialità e lo sviluppo economico insulare.

Gli articoli 25, commi 1 e 2, introducono rispettivamente un punteggio aggiuntivo per il personale docente e la possibilità di valorizzare l'attività del personale sanitario e sociosanitario prestata nelle isole minori. Sebbene queste misure abbiano un'incidenza operativa limitata sull'attrattività del servizio nelle isole minori, il loro significato simbolico e politico è rilevante: rappresentano il riconoscimento formale da parte del legislatore della specificità e della difficoltà del servizio nelle isole, aprendo la strada a misure più strutturali in sede di contrattazione collettiva.

L'intero impianto della legge produce effetti indirettamente ma potentemente trasformativi per le isole del trapanese. La disciplina delle Zone di Interesse Turistico Subacqueo (art. 14) è praticamente scritta su misura per le Egadi, i cui fondali sono tra i più ricchi e incontaminati del Mediterraneo. La semplificazione del diporto nautico (art. 16) facilita il collegamento boat-to-island tra Trapani e le isole. L'articolo 14 sulle ZITS consente di proteggere e valorizzare simultaneamente i siti subacquei egadini.

Il concetto di «Isola Intelligente» che la programmazione provinciale persegue — un sistema integrato di servizi digitali, mobilità sostenibile, energia rinnovabile e gestione smart delle risorse — trova nella Legge 70/2026 un quadro normativo coerente: la digitalizzazione dei documenti nautici, la pianificazione dello spazio marittimo integrato, il sostegno alla ricerca (art. 29) per la gestione sostenibile delle risorse marine e delle aree costiere sono tutti strumenti funzionali alla visione smart island.

5.2 Principali Implicazioni Strategiche e Operative

Possibili Implicazioni Strategiche

Visione strategica per le isole intelligenti:

- › Trasformazione delle Egadi nel primo arcipelago italiano a ottenere il riconoscimento integrato di AMP con ZITS certificate, patrimonio subacqueo valorizzato e servizi insulari garantiti per legge.
- › Posizionamento di Pantelleria come isola pilota per un modello di sviluppo sostenibile integrato (energie rinnovabili + turismo di qualità + servizi certificati), sostenuto dal quadro normativo della L. 70/2026.
- › Costruzione di una governance insulare partecipata che utilizzi le risorse della legge (servizi idrici, welfare scolastico-sanitario, rappresentanza nella gestione delle riserve marine) come leva per attrarre residenti e imprese.
- › Integrazione delle isole nel sistema della pianificazione dello spazio marittimo provinciale, con un ruolo di «sentinelle» dell'ecosistema marino del Canale di Sicilia.

Possibili Implicazioni Operative

Azioni operative per le isole intelligenti:

- › Attivazione del percorso amministrativo per la definizione contrattuale del servizio di rifornimento idrico delle isole egadi e di Pantelleria ex art. 26, in raccordo con il Ministero della Difesa.
- › Progetto di Smart Island Management System per Favignana: piattaforma digitale integrata per la gestione dei flussi turistici, la mobilità sostenibile, il monitoraggio ambientale dei fondali e l'erogazione dei servizi ai residenti.
- › Istituzione delle Zone di Interesse Turistico Subacqueo nelle acque delle Egadi in raccordo con l'Ente Gestore dell'AMP, con definizione di calendari di accesso, operatori autorizzati e tariffe.
- › Piano di miglioramento dell'offerta scolastica nelle isole minori, utilizzando i punteggi aggiuntivi ex art. 25 come leva per il reclutamento di docenti qualificati e la stabilizzazione del personale.
- › Convenzione con il CNR-IAS e altri enti di ricerca per attività di monitoraggio marino e supporto tecnico alla gestione delle risorse insulari (art. 29).
- › Progetto di connettività nautica intelligente Trapani-Egadi-Pantelleria basato sulla semplificazione del diporto commerciale (art. 16), con servizi di trasporto marittimo leggero a basso impatto.

PILASTRO 6 — BRAND TERRITORIALE UNICO

6.1 Analisi degli Impatti della Legge 70/2026

Il Pilastro 6 — il Brand Territoriale Unico della Provincia di Trapani — è il pilastro trasversale per eccellenza, quello che dà identità, narrazione e visibilità a tutto il sistema. La Legge 70/2026 non contiene disposizioni specificamente dedicate al branding territoriale, ma la sua portata complessiva genera un contesto normativo

e reputazionale che eleva il «valore percepito» del mare italiano — e del mare trapanese in particolare — agli occhi degli investitori, dei turisti e dei mercati internazionali.

Il riconoscimento formale dell'Italia come paese che ha una legge organica sul mare — uno dei pochi in Europa ad aver adottato una disciplina così ampia e sistemica — rappresenta di per sé un fattore di brand building nazionale che si riversa sui territori costieri. Per Trapani, che compete con le destinazioni costiere del Mediterraneo orientale e settentrionale, avere alle spalle un framework normativo di tutela, certificazione e valorizzazione del patrimonio marino è un argomento di marketing potentissimo.

Le Zone di Interesse Turistico Subacqueo (art. 14) istituite nelle acque del trapanese diventano automaticamente asset del brand: «Trapani — Capitale della Battaglia delle Egadi», «Trapani — Paradiso Subacqueo Certificato», «Trapani — il Mare tutelato per legge» sono claim fondati normativamente e non semplici affermazioni promozionali. Allo stesso modo, la certificazione degli operatori subacquei (artt. 11-12) e dei centri di immersione permette di costruire un sistema di qualità attestato che può essere comunicato al mercato con autorevolezza.

L'articolo 27 sull'autorizzazione paesaggistica portuale, snellendo le procedure per il recupero e la riqualificazione dei fronti a mare, consente di trasformare i waterfront portuali — oggi spesso degradati — in spazi di qualità urbana e turistica che migliorano l'immagine complessiva della destinazione. Un porto bello è già brand.

La ricerca scientifica marina promossa dall'art. 29 — con la rete degli enti pubblici di ricerca e delle università che collaborano alla gestione sostenibile delle risorse marine — offre contenuti scientifici e di reputazione che alimentano il racconto del territorio come luogo di eccellenza e conoscenza del mare. La presenza del CNR-IRBIM a Mazara del Vallo, del Parco marino delle Egadi, di Stazione Zoologica Anton Dohrn — enti che la legge mobilita esplicitamente — diventa un argomento di brand nel segmento del turismo scientifico e del turismo naturalistico di fascia alta.

6.2 Principali Implicazioni Strategiche e Operative

Possibili implicazioni Strategiche

Pillars del brand territoriale sostenuti dalla L. 70/2026:

- › Costruzione di un brand system «Trapani — Il Mare della Legge» che faccia leva sulla certificazione normativa della qualità, sicurezza e sostenibilità dell'offerta marina provinciale.
- › Sviluppo di una narrativa di destinazione integrata che posizioni Trapani come la provincia italiana che ha saputo cogliere per prima le opportunità della L. 70/2026, diventando modello per le altre regioni costiere.
- › Valorizzazione dell'unicità patrimoniale (battaglia delle Egadi, sale di Trapani, cous cous di Mazara, vini DOC di Marsala) come elementi del brand marino-culturale insostituibili e protetti normativamente.
- › Posizionamento di Trapani nelle reti internazionali del turismo costiero di qualità (Blue Flag, certified diving destinations, sustainable nautical tourism) grazie alla certificazione garantita dalla nuova legge.
- › Attrazione di investimenti nel comparto dell'economia blu (hospitality nautica, diving resort, laboratori di ricerca marina, startup blue economy) facendo leva sulla certezza del diritto offerta dalla L. 70/2026.

Possibili implicazioni Operative

Azioni operative per il brand territoriale:

- › Sviluppo di una strategia di destination branding provinciale che integri i contenuti normativi della L. 70/2026 nella narrazione del territorio: certificazioni, ZITS, sostenibilità, sicurezza.

- › Creazione di un portale unico «Trapani Mare» che riunisca l'offerta turistica, subacquea, nautica, gastronomica e culturale della costa e delle isole, con integrazione delle certificazioni di qualità previste dalla legge.
- › Partecipazione attiva alle fiere internazionali del turismo marino (Boot Düsseldorf, METS Amsterdam, TTG Rimini) con un padiglione provinciale che presenti il territorio come «prima destinazione italiana dell'economia blu».
- › Partnership con media nazionali e internazionali (National Geographic, Condé Nast Traveler, Skuola.net) per la comunicazione dei siti subacquei delle Egadi e della qualità della costa trapanese.
- › Istituzione di un «Osservatorio del Mare Trapanese» che produca dati, report e contenuti scientifici sulla qualità ecologica delle acque, utilizzati sia per la gestione che per la comunicazione del brand.
- › Progetto di educational tour per buyer turistici internazionali incentrati sull'esperienza unica offerta dalla destinazione: immersioni sui relitti romani, tour in barca nelle riserve, degustazioni di pesce fresco certificato.
- › Avvio di un percorso per il riconoscimento UNESCO del paesaggio marino e culturale delle Egadi, che la L. 70/2026 contribuisce a proteggere e documentare.

IL COORDINAMENTO CON LA NUOVA DISCIPLINA EUROPEA — ISOLE, COMUNITÀ COSTIERE E SUPERAMENTO DELL'INSULARITÀ

QUADRO UE — STRATEGIE PER LE ISOLE E PER LE COMUNITÀ COSTIERE (10 GIUGNO 2026)

Il 10 giugno 2026 la Commissione europea ha adottato, per la prima volta nella storia dell'Unione, due strategie dedicate — una per le isole europee e una per le comunità costiere — costruendo un approccio europeo coordinato a sostegno di territori che, fino ad oggi, erano stati affrontati soltanto in modo frammentario all'interno di politiche settoriali. Le due iniziative, presentate dal Vicepresidente esecutivo per la Coesione e le Riforme Raffaele Fitto e dal Commissario per la Pesca e gli Oceani Costas Kadis, si inseriscono nel solco del Patto europeo per gli oceani del 2025 e completano, sul versante europeo, il quadro che la **Legge 70/2026** ha aperto sul versante nazionale.

Per il territorio del GAI DELLA Pesca TRapanese questa convergenza è di importanza decisiva. La strategia per le isole riguarda circa 17 milioni di cittadini che vivono su oltre 4.000 isole in 16 Stati membri; la strategia per le comunità costiere riguarda circa 95 milioni di persone — un quinto della popolazione dell'Unione — distribuite lungo 70.000 km di coste in 22 Stati membri, un sistema che genera circa 265 miliardi di euro di valore aggiunto lordo all'anno. La Sicilia e le isole del trapanese — Favignana, Marettimo e Pantelleria — rientrano pienamente nel perimetro di entrambe le strategie, che non coprono invece le regioni ultraperiferiche, destinatarie di una distinta strategia ai sensi dell'art. 349 TFUE.

La rilevanza di questa nuova disciplina non risiede soltanto nelle risorse che potrà mobilitare, ma nel fatto che essa fornisce alla programmazione costiera trapanese un secondo ancoraggio istituzionale — quello europeo — che si salda con l'ancoraggio nazionale della Legge 70/2026. Là dove la legge nazionale produce gli strumenti operativi (semplificazioni, incentivi, ZITS, servizio idrico, welfare della pesca), la disciplina europea fornisce la cornice di legittimazione, le leve finanziarie della politica di coesione e il riconoscimento formale del costo dell'insularità come svantaggio strutturale da compensare.

Il costo dell'insularità: la leva quantitativa per la Sicilia e per le isole del trapanese

Il dato politicamente più rilevante delle nuove strategie è il riconoscimento esplicito, da parte della Commissione, che l'insularità non è un mero fatto geografico ma un costo economico reale e quantificabile — un onere che cittadini e imprese sostengono ogni giorno per il solo fatto di vivere e operare in un territorio insulare, con effetti negativi strutturali e di lungo periodo sul reddito e sulla competitività. Questo riconoscimento trasforma il «costo dell'insularità» in una leva di advocacy spendibile nei tavoli nazionali ed europei.

I parametri del costo dell'insularità documentati dalla Commissione (giugno 2026):

- › Costi di trasporto fino al 300% superiori rispetto alla terraferma.
- › Spesa pubblica per i servizi tra il 30% e il 50% più elevata.
- › Prezzi delle abitazioni dal 75% al 130% superiori, con effetti diretti sulla residenzialità e sulla disponibilità di alloggi per i lavoratori del turismo.
- › PIL della maggior parte delle isole europee pari a circa il 70% della media UE; tasso di occupazione medio pari a circa il 59% della media UE.
- › Per l'Italia, la Commissione stima che l'insularità riduca il PIL della Sicilia di circa il 7% (fino al 36% per la Sardegna).

Per Favignana, Marettimo e Pantelleria questi svantaggi si presentano in forma aggravata, trattandosi di isole minori all'interno di una regione già insulare — una condizione di «doppia insularità» che amplifica il differenziale di costo dei trasporti, dei servizi e degli approvvigionamenti. È esattamente su questo terreno che la disciplina europea e la Legge 70/2026 si rafforzano a vicenda: l'art. 26 (servizio idrico), l'art. 25 (personale

docente e sanitario) e gli artt. 14-16 (turismo subacqueo e diporto) offrono risposte operative ai medesimi svantaggi che la strategia europea riconosce e si impegna a compensare.

La Strategia UE per le Isole: i quattro pilastri applicati alle Egadi e a Pantelleria

La strategia per le isole è organizzata attorno a quattro pilastri, ai quali la programmazione provinciale può agganciarsi quasi punto per punto, trasformando il riconoscimento europeo dello svantaggio insulare in traiettorie concrete di sviluppo.

I quattro pilastri della Strategia UE per le Isole e la loro applicazione al trapanese:

- › Sviluppo economico, competitività e innovazione — sostegno all'imprenditorialità, alla diversificazione produttiva e all'innovazione: si salda con i Pilastri 2, 3 e 4 e con gli incentivi dell'art. 24 e le semplificazioni del diporto.
- › Sicurezza energetica, protezione ambientale e resilienza climatica — energie rinnovabili, adattamento al clima e tutela degli ecosistemi: trova in Pantelleria l'isola pilota ideale e nella tutela della Posidonia (art. 20) e dell'AMP Egadi un asset ambientale certificabile.
- › Comunità e demografia — contrasto allo spopolamento mediante servizi pubblici, sanità, istruzione e alloggi accessibili: si lega all'art. 25 (docenti e sanitari) e all'art. 26 (servizio idrico), oltre alla futura Piattaforma paneuropea per l'edilizia abitativa accessibile.
- › Sicurezza e preparazione alle crisi — capacità di risposta alle emergenze ambientali e logistiche, particolarmente sensibile per le isole minori del Canale di Sicilia.

La Strategia UE per le Comunità Costiere: prosperità, resilienza, vivibilità

La strategia per le comunità costiere è articolata in tre obiettivi — prosperità, resilienza e vivibilità — declinati in 13 azioni chiave, e riconosce la grande eterogeneità dei territori costieri, dai piccoli borghi di pescatori alle grandi città portuali, richiedendo soluzioni su misura anziché approcci standardizzati. Per la costa trapanese i tre obiettivi corrispondono con precisione alle traiettorie già tracciate nei sei Pilastri.

I tre obiettivi della Strategia UE per le Comunità Costiere e le leve della L. 70/2026:

- › Prosperità — economia blu diversificata e destagionalizzata (pescaturismo, bioeconomia blu, cluster, energie rinnovabili offshore): converge con i Pilastri 2 e 4 e con gli artt. 14-16 e 30.
- › Resilienza — adattamento climatico e tutela degli ecosistemi marini, con il supporto della BEI, delle Missioni UE (Adattamento al cambiamento climatico e Restore Our Ocean and Waters) e dell'iniziativa OceanEye; certificazione del «carbonio blu» legata al ripristino della Posidonia e delle zone umide: converge con l'art. 20 e con la ricerca dell'art. 29.
- › Vivibilità — servizi, patrimonio culturale marittimo e alloggi accessibili tramite la Piattaforma paneuropea per l'edilizia sviluppata con la BEI: converge con i Pilastri 5 e 6 e con il quadro insulare della legge.

La matrice di coordinamento strategico tra L. 70/2026 e disciplina europea

La tabella seguente sintetizza il coordinamento strategico tra le norme della Legge 70/2026 e la nuova disciplina europea, mostrando come ciascun ambito di intervento trovi simultaneamente un fondamento nazionale (operativo) e un fondamento europeo (programmatico e finanziario), con un effetto atteso specifico sulle isole e sulla costa trapanese.

Ambito strategico	Disciplina UE (Strategie 10/06/2026)	Leva L. 70/2026	Effetto coordinato — isole e costa trapanese
Continuità territoriale e connettività	Isole P1 (connettività): trasporti marittimi e aerei affidabili, annuali e accessibili; leve di coesione e BEI	Art. 2 (PSM); art. 19 (raccomandazione marittima)	Riduzione del costo dell'insularità per Favignana, Marettimo e Pantelleria; collegamenti più programmati e sostenibili.
Economia blu diversificata e destagionalizzata	Costiere (prosperità): pescaturismo, bioeconomia blu, cluster, rinnovabili offshore	Artt. 14-16 (subacquea e diporto); art. 30 (pesca)	Pilastri 2 e 4: diving certificato e pescaturismo come reddito complementare per le comunità insulari.
Sicurezza energetica e resilienza climatica	Isole P2 / Costiere (resilienza): rinnovabili, adattamento, carbonio blu, OceanEye	Art. 20 (Posidonia); art. 29 (ricerca)	Pantelleria isola pilota per le rinnovabili; certificazione del carbonio blu su Posidonia e AMP Egadi.
Demografia, servizi e vivibilità	Isole P3 / Costiere (vivibilità): servizi, sanità, istruzione, housing accessibile (Piattaforma BEI)	Art. 25 (docenti e sanitari); art. 26 (idrico)	Contrasto allo spopolamento; servizio idrico garantito e alloggi per residenti e lavoratori del turismo.
Turismo subacqueo e costiero certificato	Costiere (prosperità e patrimonio): turismo sostenibile, patrimonio culturale marittimo	Art. 14 (ZITS); artt. 11-12 (operatori)	ZITS delle Egadi come asset europeo; battaglia delle Egadi come destinazione subacquea di rango UE.
Filiera pesca e gestione AMP	Costiere (prosperità e resilienza): pesca sostenibile, doppio uso pescaturismo	Artt. 30-31-33 (sgravi, CISOA, riserve)	Pilastro 4: pesca certificata Egadi, welfare dei pescatori e governance partecipata dell'AMP.
Porti e spazio marittimo	Strategia portuale UE (4/3/2026) e Costiere: connettività marittima e reti di traghetti	Art. 2 (PSM); art. 27 (semplificazione paesaggistica)	Pilastro 1: Porto di Trapani hub del Canale di Sicilia integrato nel quadro europeo.
Ricerca, innovazione e brand	Horizon Europe e Missioni UE: innovazione marina, ripristino degli ecosistemi	Art. 29 (enti pubblici di ricerca)	Pilastri 5 e 6: CNR-IRBIM e AMP Egadi; brand «Mare tutelato per legge» rafforzato dalla cornice UE.

Implicazioni finanziarie e di programmazione: dal QFP 2028-2034 alla politica di coesione

Un elemento essenziale per impostare correttamente la strategia provinciale è la natura finanziaria delle due iniziative europee. La Commissione ha chiarito che le strategie non istituiscono un nuovo meccanismo di finanziamento dedicato: la loro attuazione poggia sulle risorse esistenti della politica di coesione, sui programmi nazionali e regionali e sugli strumenti collegati alle transizioni verde e digitale. Secondo i dati della Commissione, circa 12,5 miliardi di euro risultano già allocati a favore delle isole europee nell'attuale quadro finanziario.

Ne discende una conseguenza operativa precisa: il vantaggio competitivo non andrà ai territori che attendono un fondo dedicato, ma a quelli capaci di far confluire le priorità insulari e costiere dentro la programmazione già disponibile — il PR FESR Sicilia 2021-2027, il FEAMPA, gli strumenti della transizione — e dentro la programmazione futura. Il negoziato sul **Quadro Finanziario Pluriennale 2028-2034** diventa pertanto l'arena decisiva: è in quella sede che il riconoscimento europeo del costo dell'insularità dovrà tradursi in dotazioni e

criteri di riparto favorevoli alle isole minori. La Commissione invita espressamente gli Stati membri a integrare le politiche per le isole e per le coste nella propria pianificazione nazionale.

A queste leve si aggiungono due strumenti di particolare interesse per le isole del trapanese: la Piattaforma paneuropea di investimento per l'edilizia abitativa accessibile e sostenibile, sviluppata con la Banca europea per gli investimenti, che individua le comunità insulari e costiere tra i beneficiari prioritari; e i finanziamenti di Horizon Europe per l'innovazione marina e costiera, utilizzabili per i progetti di ricerca, monitoraggio e ripristino degli ecosistemi previsti dall'art. 29 della Legge 70/2026.

Implicazioni strategiche e operative per il territorio del GALP Trapanese

Implicazioni Strategiche

Traiettorie strategiche aperte dal coordinamento L. 70/2026 — disciplina europea:

- › Posizionamento della Provincia di Trapani come distretto pilota italiano per l'attuazione congiunta delle strategie UE per le isole e per le comunità costiere, primo territorio del Mezzogiorno a coniugare la Legge 70/2026 con il nuovo quadro europeo.
- › Utilizzo del costo dell'insularità — quantificato dalla Commissione e stimato in circa il 7% del PIL per la Sicilia — come argomento centrale nel negoziato sul QFP 2028-2034 e nelle interlocuzioni con la Regione e il Governo.
- › Allineamento dei sei Pilastrici provinciali ai quattro pilastri della Strategia UE per le Isole e ai tre obiettivi della Strategia per le Comunità Costiere, così da rendere la programmazione trapanese leggibile e finanziabile a livello europeo.
- › Candidatura di Favignana, Marettimo e Pantelleria come isole-laboratorio del modello «smart island» europeo, integrando servizio idrico (art. 26), connettività, rinnovabili e ZITS (art. 14).
- › Valorizzazione della tutela della Posidonia e dell'AMP Egadi nell'ambito della certificazione del «carbonio blu» promossa dalla strategia costiera europea.

Implicazioni Operative

Azioni operative prioritarie per attivare il coordinamento europeo:

- › Predisposizione di una matrice di allineamento programmatico che colleghi i sei Pilastrici, gli articoli della Legge 70/2026 e i pilastri/obiettivi delle due strategie UE, da utilizzare come base dei dossier di candidatura.
- › Attivazione di un'interlocuzione con la Regione Siciliana per integrare le priorità insulari e costiere del trapanese nel PR FESR 2021-2027, nel FEAMPA e nella programmazione del QFP 2028-2034.
- › Costituzione di un tavolo tecnico sul costo dell'insularità che produca dati e dossier quantitativi sulle isole egadine e su Pantelleria, a supporto delle richieste di compensazione.
- › Avvio di un percorso con la BEI e con la Piattaforma paneuropea per l'edilizia abitativa accessibile, per progetti di housing destinati a residenti e lavoratori del turismo nelle isole minori.
- › Partecipazione ai bandi di Horizon Europe, alle Missioni UE (Adattamento, Restore Our Ocean and Waters) e all'iniziativa OceanEye, in sinergia con l'art. 29 e con gli enti di ricerca del territorio (CNR-IRBIM, AMP Egadi).
- › Inserimento del riferimento alle due strategie europee in tutti i dossier provinciali — a partire da quello per il riconoscimento del Porto di Trapani — per rafforzarne la cornice di legittimazione istituzionale.

In questa prospettiva, la Legge 70/2026 e la nuova disciplina europea non vanno lette come due binari paralleli, ma come un unico sistema a doppio ancoraggio: la legge nazionale produce gli strumenti, l'Europa fornisce la cornice, le risorse e il riconoscimento dello svantaggio insulare da compensare. La sintesi dei sei Pilastrici che segue acquista, alla luce di questo coordinamento, una portata ancora più ampia.

CONCLUSIONI — LA VISIONE SINERGICA DEI SEI PILASTRI

La Legge 7 maggio 2026, n. 70 — «Valorizzazione della risorsa mare» — non è una legge settoriale: è una legge di sistema. La sua forza non risiede nelle singole disposizioni, ma nella capacità di creare un quadro normativo coerente e integrato che abilita simultaneamente più settori dell'economia del mare. Per la Provincia di Trapani, questa coerenza si riflette in modo speculare nella struttura stessa dei sei Pilastri della programmazione costiera provinciale, che non sono linee di azione indipendenti ma ingranaggi di un unico meccanismo di sviluppo.

Il Ruolo di Interrelazione dei Sei Pilastri

I sei Pilastri si articolano secondo due livelli di interrelazione: un livello orizzontale, che connette pilastri della medesima natura, e un livello verticale, che declina dal brand (Pilastro 6) all'operatività quotidiana (Pilastri 1-5).

Sul piano orizzontale, il Pilastro 1 (Porti) e il Pilastro 3 (Cantieristica) formano la coppia infrastrutturale del sistema: senza porti efficienti e sicuri non c'è mercato per i cantieri, e senza cantieri competitivi non si mantiene né si rinnova la flotta nautica e peschereccia che utilizza i porti. La Legge 70/2026 parla simultaneamente ad entrambi — semplificando le autorizzazioni portuali e incentivando la modernizzazione cantieristica — creando per la prima volta una leva normativa unitaria su questa coppia.

Il Pilastro 2 (Turismo Costiero) e il Pilastro 4 (Filiera Pesca) formano la coppia dell'economia vivente del mare: il pesce fresco certificato di Mazara finisce sulle tavole dei turisti di Favignana, le barche da diporto semplici da noleggiare grazie alla nuova legge portano i turisti a comprare direttamente dai pescatori, le guide subacquee certificate accompagnano i visitatori nei siti patrimonio della memoria marinaresca. La legge crea le condizioni normative perché questi flussi si organizzino formalmente, moltiplicando il valore prodotto da ciascun settore.

Il Pilastro 5 (Isole Intelligenti) è il laboratorio avanzato dell'intero sistema: le isole sono il luogo dove le sinergie tra porti, turismo, pesca, cantieristica e brand si manifestano nella loro forma più concentrata e visibile. Un'isola come Favignana che abbia servizi idrici garantiti per legge, ZITS certificate nei suoi fondali, una marina turistica moderna, un mercato ittico di qualità e un brand internazionale non è solo un'isola più bella: è la prova vivente che il modello di sviluppo costiero trapanese funziona.

Il Pilastro 6 (Brand Territoriale) è la sovrastruttura che dà senso e visibilità a tutto il resto: senza brand, i porti sono infrastrutture anonime, i siti subacquei sono sconosciuti, il pesce di Mazara è indistinguibile da quello di qualsiasi altro porto. Con un brand forte — e la Legge 70/2026 fornisce i mattoni normativi per costruirlo — ogni investimento negli altri cinque pilastri vale il doppio, perché viene comunicato, percepito e capitalizzato come parte di un sistema riconoscibile.

La Visione Sinergica

La Legge 70/2026 giunge in un momento in cui il nostro territorio sta avviando un percorso di riflessione strategica sul proprio futuro costiero. Non è una legge che impone un modello dall'esterno: è una legge che si allinea — quasi sorprendentemente — con le scelte già compiute nei sei Pilastri. Questa coincidenza non è casuale: riflette la convergenza, ormai matura a livello nazionale e locale, sulla necessità di un'economia del mare finalmente sistemica, sostenibile e governata.

La sfida per la Provincia di Trapani non è quindi capire se questa legge sia un'opportunità — è indiscutibilmente tale — ma organizzarsi per non perderla.

La finestra temporale è stretta: i programmi regionali di incentivi per la cantieristica (art. 24), gli sgravi contributivi per la pesca (art. 30), le procedure per le ZITS (art. 14) e per la semplificazione paesaggistica portuale (art. 27) hanno orizzonti temporali definiti, e i territori che si organizzeranno per primi avranno un vantaggio strutturale.

La visione sinergica che emerge dall'analisi è quella di un territorio (il territorio del GALP Trapanese) capace di presentarsi — entro il 2027 — come il principale distretto italiano dell'economia blu del Mediterraneo: una destinazione turistica certificata per qualità e sicurezza (Pilastro 2 e 6), un hub portuale integrato nella pianificazione dello spazio marittimo nazionale (Pilastro 1), un distretto cantieristico sostenuto da incentivi regionali (Pilastro 3), una filiera della pesca rinnovata e protetta da strumenti di welfare (Pilastro 4), e un arcipelago di isole intelligenti che sia modello replicabile per il Mediterraneo (Pilastro 5).

La Legge 70/2026 non garantisce da sola questo risultato. Ma offre gli strumenti normativi, finanziari e istituzionali perché diventi possibile. Spetta alla Provincia di Trapani, ai suoi Comuni, alle sue imprese e alle sue comunità costiere trasformare questa possibilità in realtà.

A questa visione si aggiunge oggi la cornice europea: con le strategie UE per le isole e per le comunità costiere del 10 giugno 2026, e con il riconoscimento del costo dell'insularità come svantaggio strutturale da compensare, la Provincia di Trapani dispone di un secondo ancoraggio — quello della politica di coesione e del negoziato sul QFP 2028-2034 — che si salda con gli strumenti della Legge 70/2026 e rende la strategia dei sei Pilastri pienamente coerente con le priorità dell'Unione.

«Il mare non divide, unisce. Chi lo conosce sa che non ci sono confini, solo orizzonti.»

Con la Legge 70/2026, l'Italia sceglie il suo orizzonte. Trapani è pronta a guidarlo.

Fondazione Torri e Tonnare del litorale Trapanese



Fondazione Torri e Tonnare del Litorale Trapanese
Piazza Vittorio Veneto n.1
91100 TRAPANI (TP)



info@galpescatrapanese.it
gactrapani@pec.it



www.galpescatrapanese.it

