

Proponente



IONIO FUEL S.r.l.
Riviera di Chiaia, 276 - 80121 NAPOLI



DEPOSITO COSTIERO DI RIGASSIFICAZIONE PER IL GNL (Gas Naturale Liquefatto) nel Comune di Crotona area industriale CO.R.A.P. "Ionio Fuel - Crotona LNG"

Società di Ingegneria incaricata per la progettazione

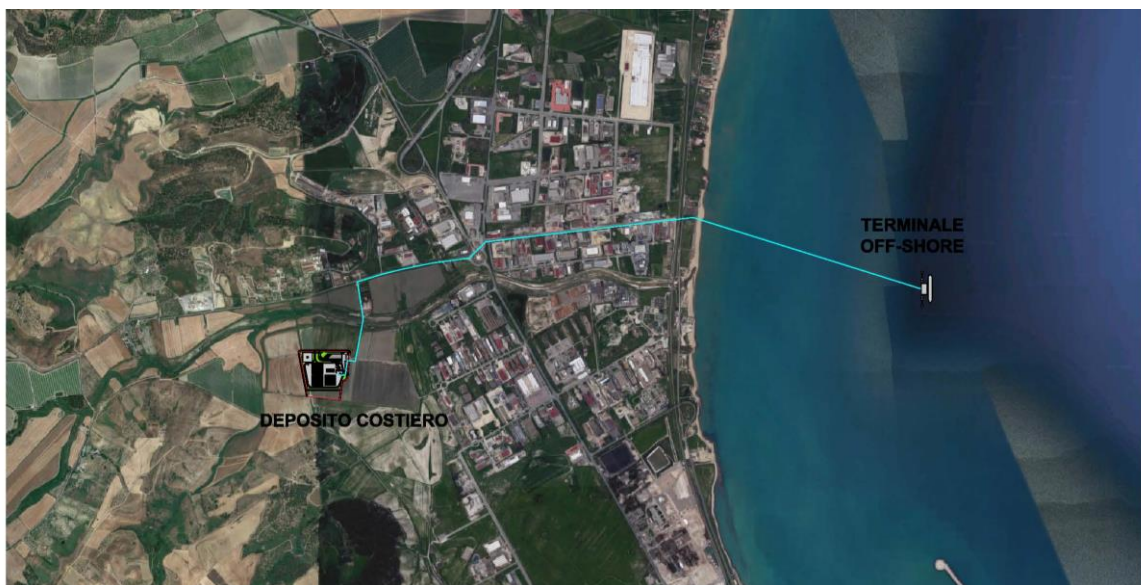


LASTPROJECT

LAST PROJECT S.R.L.
Sede legale ed uffici:

80121 Napoli (NA) – Riviera di Chiaia n.°276
Tel +39 081 0607954 – Fax +39 081 19361324
P.IVA: 07557711210

DEPOSITO COSTIERO DI RIGASSIFICAZIONE DI GNL DA 20.000 MC NEL COMUNE DI CROTONE IN ZONA INDUSTRIALE CO.R.A.P. PROVINCIA DI CROTONE



People, Skills, Equipment.

Saipem S.p.A.



Festa S.p.A.

MOLINO • FACCHINELLI • ZERBINI
& PARTNERS
CORPORATE FINANCE

Molino Facchinelli Zerbinì & Partners S.r.l.



ICARO S.r.l.

Gruppo di lavoro Last Project S.r.l.

Studio di Impatto Ambientale

Arch. Maddalena Proto

Opere Antincendio

Arch. Luigi Vartuli

Opere Strutturali

Ing. Alfredo Stompanato

Sicurezza Cantieri

Arch. Rosa Vartuli

Opere Civili

Arch. Maddalena Proto

Arch. Luigi Vartuli

Ingegneria Gestionale

Dott. Ing. Valentina Vartuli

Consulenze specialistiche

Studio di fattibilità

Dott. Luca Lamagna

Geologia e Geotecnica

Geol. Alessandro Amato

Opere Idrauliche

Ing. Giovanni Bruno

Opere marittime

Ing. Roberto De Rosa

Studio di Impatto acustico ed elettromagnetico

Ing. Carmine Iandolo

Rapporto preliminare di sicurezza

ICARO S.r.l.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

PROCEDURA DI V.I.A.
ai sensi degli artt.23-26 D.lgs n°152/2006 come modificato dall'art.22 del D.Lgs n°4/2008
redatto in conformità all'Allegato VII del D.Lgs n°4 del 16 gennaio 2008

12- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico - Quadro di Riferimento Progettuale - Quadro di Riferimento Ambientale

NOME FILE					FORMATO							
P.12_IA_02_SIA_R01					Progetto Definitivo							
CODICE ELAB					A4							
<table border="1"> <tr> <td>P</td><td>12</td><td>IA</td><td>02</td><td>SIA</td><td>R01</td> </tr> </table>					P	12	IA	02	SIA	R01	REV. B	
P	12	IA	02	SIA	R01							
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO							
B	Aggiornamento del Progetto Definitivo a seguito delle osservazioni del C.T.R. di Catanzaro - IV ^a integrazione del 30/06/2020 di cui al prot. 5233/2020 COM-KR-Comando Provinciale VVF Crotona	Febbraio 2021										



INDICE

1. PREMESSA	4
1.1. INTRODUZIONE	4
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	6
2.1. FINALITÀ E METODOLOGICA DI LAVORO.....	7
2.2. SISTEMA ENERGETICO NAZIONALE E DELL'UNIONE E CONTESTO DELLE POLITICHE DEL PIANO NAZIONALE	8
2.2.1. Il mercato del gas naturale	11
2.2.2. Gas naturale - distribuzione	13
2.2.3. Il mercato internazionale del gas naturale.....	14
2.2.4. Sviluppo delle infrastrutture SSLNG	15
2.2.5. Small scale LNG in Europa	15
2.2.6. Il quadro strategico nazionale	18
2.2.7. Prospettive energetiche mondiali - Agenda 21 e convenzione di Kyoto	20
2.2.8. Politiche energetiche europee	21
2.2.9. Politiche energetiche nazionali	23
2.2.10. Piano strategico nazionale sull'utilizzo del GNL in Italia	24
2.2.11. Politiche energetiche regionali e locali	25
2.3. INSERIMENTO AMBIENTALE DELL'OPERA IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE GENERALE	26
2.3.1. Legge Urbanistica Regionale 19/02.....	26
2.3.2. Il Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale (QTPR)	27
2.3.3. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Crotona	33
2.3.4. Piano Regolatore Industriale di Crotona (P.R.I.)	42
2.3.5. Piano Regolatore Generale di Crotona (P.R.G.)	51
2.3.6. Il sistema portuale di Crotona	54
2.4. INSERIMENTO AMBIENTALE DELL'OPERA IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE A VALENZA AMBIENTALE	57
2.4.1. Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)	57
2.4.2. Piano di Tutela delle Acque (PTA).....	62
2.4.3. Piano Gestione Acque del Distretto Idrografico Appennino Meridionale	67



2.4.4. Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale	73
2.4.5. Piano Versace.....	75
2.4.6. Aree protette - Siti Natura 2000: SIC E ZPS	77
2.5. REGIME VINCOLISTICO DEL TRATTO DI COSTA ED ACQUE MARINE DELLA REGIONE CALABRIA NEL TRATTO RELATIVO ALL'AREA DI PERTINENZA RELATIVA AL PROGETTO	79
2.5.1. Aree naturali protette costiere	80
2.5.2. Parchi Nazionali.....	80
2.5.3. Parchi naturali regionali ed interregionali.....	81
2.5.4. Riserve naturali	82
2.5.5. Zone umide di interesse internazionale (convenzione RAMSAR)	82
2.5.6. Siti di Interesse Comunitario e Zone a Protezione Speciale (Rete Natura 2000).....	83
2.5.7. Aree marine protette (AMP)	84
2.5.8. Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM).....	86
2.5.9. Aree Marine istituite	87
2.5.10. Zone di ripopolamento e Zone di tutela biologica (ZTB)	87
2.5.11. Zone marine e costiere interessate da "Important Bird Areas" (IBA)	89
2.5.12. Aree archeologiche marine	90
2.5.13. Siti di Interesse Nazionale costieri (SIN).....	92
2.5.14. Aree vincolate in base a specifiche ordinanze emesse dalla Capitaneria di Porto	93
2.5.15. Aree soggette a vincoli paesaggistici	97
2.5.16. Aree marine militari	98

1. PREMESSA

1.1. INTRODUZIONE

Il mercato energetico globale sta attraversando una fase di profondi cambiamenti, dovuti in particolare all'aumento di attenzione da parte della comunità internazionale, nei confronti dell'efficienza energetica.

Tale tendenza traspare chiaramente da alcune scelte operate in tempi recenti dalle maggiori potenze industriali, quali il ridimensionamento dell'utilizzo dell'energia nucleare in Giappone ed il ripensamento della Cina in merito all'utilizzo del carbone come combustibile nella produzione di energia elettrica a causa dei seri problemi ecologici legati alle emissioni di CO₂. Dall'inizio del XXI secolo il mondo dell'energia sta vivendo delle radicali trasformazioni che ne stanno alterando profondamente struttura e dinamiche: l'avvento delle fonti rinnovabili, il progressivo abbandono del carbone, il declino del petrolio o la crescita esponenziale del gas naturale sono solo alcuni dei fenomeni che stanno interessando il settore energy.

La mappa geopolitica dell'energia, infatti, sta mutando per effetto:

- del sostanziale incremento della produzione di petrolio e gas naturale in America settentrionale;
- del ripensamento circa il contributo della produzione di elettricità da fonte nucleare che, a seguito dell'incidente di Fukushima, interessa numerosi Paesi;
- dello sviluppo sempre più consistente delle fonti energetiche alternative e, in particolare, dell'eolico e del solare fotovoltaico;
- del contributo crescente del gas naturale come input energetico, anche per effetto delle scoperte di ingenti riserve non convenzionali (shale gas).

Questi fattori, unitamente alla sempre maggior attenzione della comunità internazionale ai temi dell'efficienza energetica, potrebbero realmente tradursi in un mutamento strutturale del sistema.

Il GNL sta diventando ormai un'alternativa sempre più diffusa ai carburanti tradizionali per le navi e anche per i mezzi stradali pesanti, una tendenza favorita dalle nuove norme della Convenzione Internazionale MARPOL (Annesso VI) dell'International Maritime Organization (IMO), che obbligano ad utilizzare a livello mondiale carburanti navali con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5 % m/m (massa per massa). Lo scopo è quello di migliorare la qualità dell'aria e diminuire drasticamente l'inquinamento ambientale prodotto dalle navi commerciali che oggi utilizzano combustibile con tenore di zolfo al 3,5%.

Premesso che, all'attuale stato dell'arte mondiale, la domanda e il consumo di LNG è in crescita, è opportuno quindi che il mercato italiano del LNG spinga in modo deciso nella direzione di incrementare la disponibilità di LNG sul territorio nazionale anche come soluzione per migliorare l'impatto ambientale dei mezzi pesanti su gomma e via mare. È conveniente ricordare che a partire dal 1° gennaio 2020 il settore dello shipping è stato obbligato ad affrontare l'introduzione di una ancor più severa limitazione del tenore di zolfo nei combustibili navali il cui limite è stato ridotto su scala mondiale a non più dello 0,5%. A tal proposito, gli

..

armatori sono stati portati dalla normativa ad assumere decisioni importanti in termini di investimenti nel nuovo naviglio e nelle tecnologie a servizio della propulsione navale. Dati statistici relativi al 2019 mostrano che, a livello internazionale, sono già operative oltre 170 navi a propulsione GNL (escluse le metaniere), e due tra le maggiori compagnie crocieristiche, MSC e Costa Crociere, hanno iniziato a dirottare i loro ordini verso le navi a LNG, di cui le prime navigano già nel Mediterraneo. Alla luce di queste trasformazioni, nell'arco dei prossimi anni, nei porti italiani crescerà la richiesta di approvvigionamento di navi, di dimensioni sempre maggiori, alimentate a LNG: una sfida che viene proposta al nostro sistema portuale e logistico. Attualmente, per assenza di punti di approvvigionamento di LNG nei nostri porti, il nostro Paese è decisamente rimasto indietro rispetto al Nord Europa nell'offerta infrastrutturale dei depositi per lo stoccaggio e rifornimento di LNG. In tale ottica gli investimenti sulle infrastrutture dovranno essere strategici e mirati su infrastrutture necessarie per il fabbisogno nazionale, con un piano che tenga in considerazione il ciclo di vita della flotta armatoriale attualmente in esercizio nonché l'evoluzione del sistema navale e logistico integrato, ferrovia e gomma. Proprio il trasporto merci su gomma e quindi il mondo dell'autotrasporto si inseriscono a pieno titolo nella filiera potenzialmente interessata dal LNG.

La società IONIO FUEL S.r.l. intende realizzare all'interno dell'area industriale di Crotone, un Deposito costiero LNG (Liquefied Natural Gas) da 20.000 mc. Il progetto prevedrà l'implementazione di una filiera per il trasporto del gas naturale liquido (GNL) a mezzo di navi metaniere sino al Deposito di ricezione per lo stoccaggio, e la successiva distribuzione mediante l'utilizzo di autocisterne e di imbarcazioni (LNG tankers).

Il Deposito costiero di IONIO FUEL sarà caratterizzato da un Terminale di ricezione GNL Off- Shore per la connessione e lo scarico del GNL dalle navi metaniere, un complesso di tubazioni criogeniche per il trasporto del fluido sia nella zona d'impianto (area industriale C.O.R.A.P. della Provincia di Crotone) sia in quella Off- Shore (localizzata a circa 1,8 Km dalla costa) e un sistema di stoccaggio (18 serbatoi criogenici da 1.226 mc), pompaggio (9 gruppi di pompaggio) e rigassificazione (40 vaporizzatori ad aria ambiente (AAV) con capacità pari a 5.000 mc/h) di una parte del GNL stoccato, più una stazione per il filtraggio, la misura e l'odorizzazione del gas naturale per l'immissione nelle reti di trasporto.

Attraverso le baie di carico per le autocisterne si potrà trasportare il GNL su gomma sul territorio o rifornire le navi, attuando così le direttive europee sull'utilizzo del GNL come combustibile per le imbarcazioni.

L'impianto nasce con l'obiettivo di fornire un carburante a basso impatto ambientale quale metano inteso come carburante per il trasporto navale e commerciale.

L'opera prevede la realizzazione degli interventi infrastrutturali e impiantistici necessari a: consentire l'attracco delle navi metaniere e il trasferimento del prodotto liquido (LNG) dalle stesse ai serbatoi di stoccaggio attraverso tubazioni criogeniche; permettere la misura del LNG e consentirne la distribuzione attraverso operazioni di bunkering su imbarcazione ("terminal to ship") e autocisterne ("terminal to truck"). L'intervento nel suo complesso va interpretato non solo come occasione per dotare l'area industriale di



Crotone e la sua Provincia di un *Deposito costiero LNG da 20.000 mc*, ma tale progetto farà parte di un più vasto intervento che in collaborazione con l'Istituto di Scienze e Tecnologie per l'Energia e la Mobilità Sostenibili (STEMS – CNR di Napoli) ed il Dipartimento di Scienze e Tecnologie dell'Università Parthenope di Napoli, vedrà la realizzazione attraverso una start up innovativa del Gruppo la società LNGI S.r.l. di un impianto pilota “power to gas” in grado di produrre il metano biologico attraverso un processo di metanazione. Tale processo attraverso l'anidride carbonica + 4 atomi di idrogeno darà luogo alla produzione di metano CH₄ che attraverso la liquefazione con l'azoto darà spazio al LNG biologico. L'iniziativa precede lo stoccaggio del suddetto LNG biologico nel Deposito di Crotone al fine di rifornire le navi metaniere fornendo loro un metano green a emissioni zero.

Entrambi gli interventi si inseriscono nel quadro più ampio della **riduzione delle emissioni di anidride carbonica** con un approccio trasversale conciliando l'esigenza di individuare nuove e più efficienti forme di conservazione dell'energia con la possibilità di produrre gas rinnovabili come idrogeno e metano biologico **al fine di generare LNG biologico** e si completeranno con un sistema di azioni e procedure mirate alla sensibilizzazione e l'informazione nel territorio di Crotone e Provincia.

Al fine di dare attuazione alla realizzazione del Deposito costiero, la società proponente nel presente Studio svilupperà **soltanto il Deposito costiero LNG**, rinviando ad uno studio successivo la trattazione dell'impianto power to gas.

Nel settembre 2019 la Società proponente Ionio Fuel S.r.l. ha presentato il progetto al Comitato Tecnico Regionale (C.T.R.) della Regione Calabria per richiedere il Nulla Osta di Fattibilità (NOF). In data 28/07/2020 la Società ha ottenuto il NOF favorevole di cui al D.Lgs. 105/2015

Sulla base delle osservazioni emerse durante le Conferenze con il C.T.R., ricevute tra l'altro formalmente nelle varie richieste di integrazioni, il progetto è stato aggiornato apportando una modifica sulla linea criogenica dell'impianto e sullo spostamento del Terminale Off-Shore con l'allontanamento dello stesso di ulteriori 300 m dalla costa ionica.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento Programmatico si propone come finalità quello di esaminare le relazioni tra il progetto e gli strumenti di pianificazione territoriale e programmazione energetica e con la normativa vigente.

Il Quadro di Riferimento Programmatico considera innanzi tutto lo stato degli atti e degli strumenti programmatici a livello europeo, nazionale, regionale, provinciale e locale relativi al progetto in questione ed all'area interessata dalla sua realizzazione; esamina poi il progetto sulla base degli strumenti

programmatici, al fine di verificarne la conformità agli indirizzi e alle prescrizioni dei vari atti, anche alla luce di loro eventuali modificazioni.

2.1. FINALITÀ E METODOLOGICA DI LAVORO

Finalità

Le finalità del Quadro di riferimento programmatico, nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) è quello di esaminare le relazioni tra il progetto, gli strumenti di pianificazione territoriale, la programmazione energetica e la normativa vigente.

Dall'analisi dei contenuti degli strumenti di pianificazione si individuano i rapporti di coerenza dell'opera con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione presi in esame.

Il quadro della pianificazione relativo all'area di interesse comprende gli ambiti di tutela e i vincoli ambientali.

Le attività da condurre nell'ambito del suddetto piano si articolano in due fasi:

- Fase ricognitiva
- Fase valutativa.

La prima indaga le politiche energetiche a diversi livelli e lo stato di pianificazione, raccogliendo i documenti relativi ad entrambe.

La seconda studia i documenti acquisiti nella fase precedente e ne individua i rapporti di coerenza con l'opera.

Il progetto è realizzato in ottemperanza alle seguenti normative di riferimento:

- La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Convenzione Marpol 73/78): accordo internazionale per prevenire l'inquinamento del mare. In essa convergono due trattati internazionali del 1973 e ambientali internazionali, nata con lo scopo di ridurre al minimo l'inquinamento del mare derivante dai rifiuti marittimi, idrocarburi e gas di scarico, ha come obiettivo quello di preservare l'ambiente marino attraverso la completa eliminazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive e la riduzione al minimo dello sversamento accidentale di tali sostanze.
- Il D.Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016 rappresenta la disciplina di attuazione della direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2014/94/EU del 22 Ottobre 2014, riguardante lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi (DAFI), la quale ha previsto che gli Stati Membri si dotassero, entro il 2016, di piani di sviluppo delle diverse fonti alternative per il settore dei trasporti. Riguardo il GNL, la Direttiva prevede che gli Stati realizzino entro il 31 dicembre 2025 un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi appartenenti alla rete centrale TEN-T ("Trans-European Transport Network"). Tale decreto richiama la legge n. 239 del 23 agosto 2004

che definisce come strategiche le infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, nonché il decreto del Presidente della Repubblica n. 327 dell'8 giugno 2001 che definisce tali infrastrutture e insediamenti come di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti.

Metodologia di lavoro

Nel descrivere le relazioni dell'opera progettata con le politiche energetiche e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale si fa riferimento solo a quelli che possono avere attinenza con il progetto stesso. Per individuare i rapporti di coerenza tra opera e politiche energetiche, sono state analizzate e descritte le politiche a livello internazionale, nazionale, regionale e locale in materia di energia e sostenibilità ambientale.

Per l'individuazione degli strumenti di pianificazione esistenti, si fa riferimento ai contenuti del DPCM 27/12/1988, il quale, con riferimento alla descrizione dei rapporti di coerenza, prescrive che vengano evidenziate *"...le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni"*.

In pratica, la norma in questione, volendo contestualizzare i contenuti programmatici dei Piani rispetto alla situazione attuale, vuole verificare la loro rispondenza agli orientamenti espressi dagli organi di governo, rappresentativi delle istanze delle collettività territoriali.

Ciò detto, si è ritenuto più efficace escludere fin da subito gli strumenti che non rispondono agli attuali orientamenti degli organi di governo.

L'analisi dei rapporti di coerenza tra opera e obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione è stata condotta attraverso una sintesi descrittiva per individuare:

- i piani che concorrono al perseguimento degli stessi obiettivi dell'opera;
- i piani che definiscono obiettivi funzionali all'opera.

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione del settore ambientale attinenti all'Opera, il presente Quadro di Riferimento riporta i principali strumenti di pianificazione e i loro contenuti.

2.2. SISTEMA ENERGETICO NAZIONALE E DELL'UNIONE E CONTESTO DELLE POLITICHE DEL PIANO NAZIONALE

Fin dalla sottoscrizione del Protocollo di Kyoto, l'Unione europea e i suoi Stati membri si sono impegnati in un percorso finalizzato alla lotta ai cambiamenti climatici attraverso l'adozione di politiche e misure comunitarie e nazionali di decarbonizzazione dell'economia. Percorso confermato durante la XXI Conferenza delle Parti della Convenzione Quadro per la lotta contro i cambiamenti climatici, svoltasi a Parigi nel 2015, che con decisione 1/CP21 ha adottato l'Accordo di Parigi. L'Accordo stabilisce la necessità del contenimento dell'aumento della temperatura media globale ben al di sotto dei 2°C e il perseguimento



degli sforzi di limitare l'aumento a 1.5°C, rispetto ai livelli preindustriali. L'Italia ha firmato l'accordo il 22 aprile 2016 e lo ha ratificato l'11 novembre 2016. L'Accordo, che è entrato in vigore il 4 Novembre 2016, è stato ratificato, alla data di stesura del presente documento, da 184 delle 197 Parti della Convenzione Quadro. A livello comunitario, con il Consiglio europeo di marzo 2007 per la prima volta è stato previsto un approccio integrato tra politiche energetiche e per la lotta ai cambiamenti climatici, con il Pacchetto Clima-Energia 2020. Gli obiettivi del Pacchetto, alcuni dei quali vincolanti, sono stati recepiti nelle legislazioni nazionali degli Stati membri a partire dal 2009. Tra gli obiettivi vincolanti, l'Italia ha un target di riduzione delle emissioni di gas serra per i settori non regolati dalla Direttiva ETS del 13% entro il 2020 rispetto ai livelli del 2005. Per quanto riguarda la promozione delle fonti di energia rinnovabile l'Italia ha l'obiettivo di raggiungere nel 2020 una quota pari al 17% di energia da rinnovabili nei Consumi Finali Lordi di energia e un sotto-obiettivo pari al 10% di energia da rinnovabili nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti.

Si conferma il buon livello di efficienza energetica nel nostro Paese nel 2016.

Nel 2017 con il decreto interministeriale 10 novembre 2017 si mette in atto la Strategia energetica nazionale (SEN). La **SEN 2017** si muove nel quadro degli obiettivi di politica energetica delineati a livello europeo, poi ulteriormente implementati con l'approvazione da parte della Commissione UE del Clean Energy Package. La SEN 2017 ha previsto i seguenti macro-obiettivi di politica energetica:

- migliorare la competitività del Paese,
- raggiungere in modo sostenibile gli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione al 2030 definiti a livello europeo,
- migliorare la sicurezza di approvvigionamento e la flessibilità e sicurezza dei sistemi e delle infrastrutture,
- riduzione CO₂,
- sicurezza energetica,
- aumentare l'efficienza della spesa energetica grazie all'innovazione tecnologica,
- competitività dei mercati energetici,
- accelerazione nella decarbonizzazione.

Il cammino dell'Italia verso la sostenibilità oltre il 2020 seguirà il solco tracciato dalla Strategia per un'Unione dell'energia - basata sulle cinque dimensioni: decarbonizzazione (incluse le rinnovabili), efficienza energetica, sicurezza energetica, mercato dell'energia completamente integrato, ricerca, innovazione e competitività - e dal nuovo Quadro per l'energia e il clima 2030 approvato dal Consiglio europeo nelle conclusioni del 23 e 24 ottobre 2014 e successivi provvedimenti attuativi. Alla luce del contesto, in vista del 2030 e della roadmap al 2050, l'Italia sta compiendo uno sforzo per dotarsi di strumenti di pianificazione finalizzati all'identificazione di obiettivi, politiche e misure coerenti con il quadro europeo e funzionali a migliorare la sostenibilità ambientale, la sicurezza e l'accessibilità dei costi dell'energia.

Con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico e del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il 10 novembre 2017 è stata adottata la nuova Strategia Energetica Nazionale (SEN), che, come dichiarato dai Ministri che l'hanno approvata, costitutiva non un punto di arrivo, ma un punto di partenza per la preparazione del Piano integrato per l'energia e il clima (PNIEC), utile per l'istruttoria tecnica di base e per la consultazione svolta.

La **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)**, approvata dal CIPE il 22 dicembre 2017, disegna una visione di futuro e di sviluppo incentrata sulla sostenibilità, quale valore condiviso e imprescindibile per affrontare le sfide globali del nostro paese. La Strategia rappresenta il primo passo per declinare a livello nazionale i principi e gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, assumendone i 4 principi guida: integrazione, universalità, trasformazione e inclusione. La SNSvS è strutturata in cinque aree, corrispondenti alle cosiddette "5P" dello sviluppo sostenibile proposte dall'Agenda 2030: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partnership. Una sesta area è dedicata ai cosiddetti vettori per la sostenibilità, da considerarsi come elementi essenziali per il raggiungimento degli obiettivi strategici nazionali. Il documento propone in modo sintetico una visione per un nuovo modello economico circolare, a basse emissioni di CO₂, resiliente ai cambiamenti climatici e agli altri cambiamenti globali causa di crisi locali come, ad esempio, la perdita di biodiversità, la modificazione dei cicli biogeochimici fondamentali (carbonio, azoto, fosforo) e i cambiamenti nell'utilizzo del suolo.

Nel 2019, la nuova presidentessa della Commissione europea ha posto sfide ambiziose per il prossimo futuro dell'UE. In particolare, ha indicato come tratto distintivo del suo mandato un "**Green New Deal Europeo**", ossia il ripensamento degli attuali paradigmi economici e dei modelli comportamentali, per un'Europa sostenibile per le future generazioni, che punti a divenire leader mondiale nell'economia circolare e nelle tecnologie pulite.

Il Governo italiano condivide questo approccio avviando a sua volta un "Green New Deal", inteso come patto verde con le imprese e i cittadini, che consideri l'ambiente come motore economico del Paese, orientando il sistema produttivo nazionale in direzione della sostenibilità. Dando seguito agli intenti del "Green New Deal", la nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2019 (naDEF2019) prevede incentivi e agevolazioni che perseguiranno l'obiettivo di proteggere l'ambiente e favorire la crescita e l'economia circolare.

La **Legge di Bilancio 2020** ha dato seguito alle previsioni della naDEF2019; le misure adottate in tal senso sono descritte nelle parti del Piano di pertinenza. È, tuttavia, utile segnalare in questa sezione l'istituzione dei titoli di Stato cosiddetti "Green". Le emissioni di titoli di Stato Green saranno proporzionate agli interventi orientati al contrasto ai cambiamenti climatici, alla riconversione energetica, all'economia circolare, alla protezione dell'ambiente e alla coesione sociale e territoriale finanziati dal bilancio dello Stato.

La **Legge 12 dicembre 2019, n.141**, che ha convertito il Decreto Legge 14 ottobre 2019, n.111, introduce misure per migliorare la qualità dell'aria, in coordinamento con il PNIEC, e predispone politiche per l'incentivazione di comportamenti ecosostenibili (misure per incentivare la mobilità sostenibile nelle aree metropolitane, disposizioni per la promozione del trasporto scolastico sostenibile, etc.).

L'Italia inoltre è tenuta a presentare alla Commissione europea la propria Strategia di lungo termine, in attuazione dell'articolo 15 del Regolamento (UE) Governance, la Strategia individua i possibili percorsi per la **“neutralità climatica” entro il 2050**, in linea con gli orientamenti politici europei e nazionali.

2.2.1. Il mercato del gas naturale

Come è noto in termini di fonti primarie, il gas naturale attualmente contribuisce a soddisfare la domanda nazionale per oltre un terzo (34%), grazie all'importante contributo nei settori residenziale, terziario e industriale. Peraltro, nell'ultimo decennio, anche il suo contributo nella produzione termoelettrica è andato sempre più assumendo un ruolo dominante rispetto alle altre fonti fossili, a seguito dell'aumento di consistenza del parco centrali a ciclo combinato a gas. Di fatto, negli ultimi quattro anni, mentre il consumo complessivo lordo di gas naturale in Italia è cresciuto del 14%, i consumi di gas naturale nel settore termoelettrico sono cresciuti del 23%. Il mercato nazionale è dunque caratterizzato da un ruolo del gas in continua crescita. *Trend* che si riscontra anche a livello europeo dove emerge che il gas naturale rappresenta attualmente la seconda fonte energetica più importante rispondendo al 25% dei primari bisogni di energia per crescere fino al 30% nel 2020, secondo le previsioni di Eurogas.

Pur con una percentuale di copertura del fabbisogno totale di energia molto diverso da un Paese membro all'altro, anche nel contesto europeo la domanda di gas naturale risulta in incremento in tutti i settori dell'economia, con un uso particolarmente forte nella generazione termoelettrica, dove viene usato al posto di altri combustibili fossili, grazie a tecnologie di conversione ad alta efficienza, basso impegno finanziario e impatto ambientale relativamente contenuto.

In Italia, la domanda di gas naturale nel 2004 ha fatto registrare una crescita del 3,8% rispetto al 2003, attestandosi a circa 80 miliardi di metri cubi. Si tratta di una variazione molto più elevata di quella che ha caratterizzato la crescita economica (1,1%) e la domanda di energia nel suo complesso (0,8%). Crescita sostenuta dal settore termoelettrico (+9%), dove il gas si conferma fonte leader (raggiungendo nel 2004 il record storico di 28 Gm³) con una quota che ha raggiunto il 49% del totale dei prodotti impiegati, continuando il trend di crescita che perdura ormai da molti anni.

In relazione al mercato, dopo quasi cinque anni dall'entrata in vigore del decreto legislativo 164/00, Decreto Letta, che ha dato via alla liberalizzazione del mercato del gas naturale, gli indici mostrano dinamiche incoraggianti sotto vari punti di vista: è incrementato il numero di soggetti che hanno avuto il conferimento della capacità agli *entry* e di quelli che hanno chiesto l'autorizzazione o fatto comunicazione al Map per



importare gas naturale, oltre che il numero di transazioni all'interno delle reti. Nonostante questi segnali positivi la liberalizzazione del settore gas risulta un processo ancora profondamente incompleto, in virtù del forte peso dell'operatore dominante che rende poco liquido e scarsamente competitivo il mercato. Situazione che, sulla base delle attuali tendenze, permarrà anche per i prossimi anni, nonostante i tetti antitrust. Nasce quindi la necessità di trovare soluzioni idonee a dare liquidità al mercato in quanto un mero rinnovo dei tetti antitrust posti a carico dell'operatore dominante, e che scadono nel 2010, non sembrano sufficienti al sistema, perchè gli stessi già da tempo hanno dimostrato di non essere in grado di migliorare la competitività del mercato del gas.

Lo scenario di previsione della domanda di gas, secondo l'AIEE, è basato sulla sostanziale continuazione delle tendenze recenti del sistema economico ed energetico italiano. Esso si fonda su alcune ipotesi relative all'evoluzione demografica ed economica del Paese e alla dinamica dei diversi fattori che condizionano la domanda di questa fonte, quali, ad esempio, l'evoluzione strutturale del comparto produttivo, la crescita del settore elettrico, la composizione del parco elettrico e gli effetti delle azioni di risparmio. Emerge uno scenario di evoluzione della domanda di gas naturale che vede una crescita complessiva piuttosto marcata, a un ritmo medio annuo di circa il 2,5% dal 2004 al 2010, passando da una quota del 33% ad una quota di oltre il 38% dei consumi complessivi di energia in Italia, in termini di fonti primarie. Crescita che prosegue a tassi del 2% fino al 2015 e di poco inferiori al 2% fino al 2020. Elemento trainante della previsione di evoluzione della domanda di gas in Italia, secondo l'AIEE, sarà la crescita della domanda di energia elettrica, che caratterizzerà tutti i settori economici, soprattutto il civile, e apparirà più rigida rispetto a variazioni di prezzo. Crescita che si sviluppa in un contesto, quale quello termoelettrico, in fase di profonda trasformazione, con l'affermarsi di due tecnologie vincenti sulle quali il sistema elettrico poggerà per i prossimi due decenni: quella dei cicli combinati a gas naturale (CCGT) e quella degli impianti a vapore a condensazione, specialmente con caldaie del tipo Ultra-Super-Critico (USC) alimentate da polverino di carbone.

La struttura attuale del settore di generazione elettrica mostra, infatti, un quadro in cui la produzione elettrica da olio combustibile è in netto calo per questioni soprattutto di convenienza economica, mentre la produzione elettrica da carbone e da altri combustibili di basso pregio è in crescita, ma con forti limitazioni per l'impatto ambientale, la scarsa accettabilità sociale ed il rischio industriale legato agli ingenti capitali richiesti. D'altro canto la produzione idroelettrica è prossima al pieno sfruttamento del potenziale e non avrà un ruolo quantitativamente rilevante nel sostegno alla crescita della domanda. Le altre fonti rinnovabili, pure in netta crescita, giocano un ruolo importante ma marginale per le quantità in gioco relativamente esigue.

L'elaborazione dei diversi scenari di evoluzione della domanda di gas sconta dunque due elementi di non facile valutazione: uno è la crescita della domanda elettrica, in relazione alla quale i nuovi impianti a ciclo combinato a gas naturale potranno essere realizzati, e l'altro è l'effettivo utilizzo dei nuovi impianti e la



struttura del settore che si verrà a definire, che dipende molto dalle “condizioni al contorno”: prezzi all’ingrosso dell’elettricità, funzionamento del mercato elettrico, eventuale aumento delle importazioni di elettricità (incluse *merchant lines*), prezzi del gas naturale e degli altri combustibili, evoluzione del profilo del carico elettrico, limiti ambientali di esercizio, ecc..

Nel 2015 si ha che a fronte di una previsione di domanda di gas naturale di 102 miliardi di metri cubi l’anno, il volume di gas complessivamente contrattato non sarebbe sufficiente a coprire il fabbisogno di importazione, in quanto sarebbero necessarie importazioni per circa 100 miliardi, in considerazione del modesto apporto previsto della produzione nazionale.

La situazione al 2020 dimostra ancor più le necessità di iniziative importanti per l’approvvigionamento di gas del Paese. Chiaramente se lo scenario alternativo di domanda gas ipotizzato si concretizzasse, la situazione offerta/domanda si aggraverebbe drammaticamente sia nel 2015 e sia soprattutto nel 2020. Pertanto, in un contesto in cui la domanda di gas crescerà in tutti i comparti, il prossimo decennio sarà senz’altro caratterizzato da un’intensa attività commerciale al fine di potersi assicurare capacità di trasporto sulle infrastrutture e relativi volumi contrattuali d’importazione. Forse sarà proprio in questa fase che si avrà una vera competizione tra gli operatori sempre chè vengano rimossi gli ostacoli all’importazione. Risulta comunque fondamentale considerare il mercato del gas sempre più in un’ottica europea anziché solamente nazionale.

Infatti, in un contesto in cui venissero realizzate tutte o anche molte delle infrastrutture di ricezione gas (gasdotti e terminali di GNL) previsti in Italia, la capacità potrebbe essere molto superiore al fabbisogno interno.

In questo caso sarebbe utile, anzi opportuno, valutare le possibilità che possono scaturire dalle dinamiche domanda-offerta di gas a livello europeo, offrendo spazi per trasformare il nostro Paese da un importatore netto di gas ad un Paese di transito e quindi riesportatore di gas verso l’Europa Continentale, dove si prospetta un deficit di offerta, secondo le previsioni Eurogas, dell’ordine dei 50 miliardi al 2010 e di 125 miliardi di mc al 2015.

Vi sono dunque ottime possibilità per il nostro Paese di diventare un “hub” e quindi un’area di transito del gas, che venendo dal Sud e dall’Est (e cioè dal Nord Africa e dai Balcani) potrebbe essere rivenduto ai gasieri dell’Europa Continentale.

2.2.2. Gas naturale - distribuzione

La riforma del settore della distribuzione del gas naturale, avviata a partire dal 2000 con il d. lgs. n.164/00 il c.d. Decreto Letta, ha inteso liberalizzare tale segmento della filiera gas prevedendo che la concessione comunale del servizio venga affidata tramite gara pubblica ad operatori del settore per periodi non superiori a 12 anni. Successivamente con l’art. 46 bis della legge n. 222/2007, il Legislatore ha previsto

che tali gare fossero svolte per l'assegnazione del servizio, non più a livello comunale ma a livello di Ambito Territoriale Minimo (ATEM), ossia aggregazioni sovracomunali di dimensioni "ottimali" con riferimento a criteri di efficienza ed economicità del servizio.

Il Ministero dello sviluppo economico ha emanato la normativa di attuazione dell'art. 46 bis richiamato, in tre decreti che hanno stabilito il numero degli Ambiti (177 suddivisi in 8 raggruppamenti, con DM 19 gennaio 2011), i comuni facenti parti di ciascun Ambito (DM 18 ottobre 2011), i criteri sulla base dei quali deve essere svolta la gara d'Ambito (DM n. 226/2011 "Regolamento criteri" e schemi tipo); inoltre ha posto le regole per la tutela occupazionale del personale coinvolto (DM 21 aprile 2011).

Infine, il MiSE ha emanato Linee guida per assistere le stazioni appaltanti nella corretta valutazione economica degli asset coinvolti nel passaggio dell'affidamento ai nuovi operatori aggiudicatari della gara d'ambito (DM 22 maggio 2014), con l'intento di agevolare tali valutazioni risultate da subito piuttosto controverse e fonte di contraddittorio.

2.2.3. Il mercato internazionale del gas naturale

Il mercato internazionale del gas naturale continua a far segnare tassi di crescita significativi con una domanda in aumento di 119 miliardi di metri cubi (mld mc) nel 2017, una crescita superiore del 67% rispetto alla media del periodo 2000-2016 (circa 71 mld mc). Grazie ad approvvigionamenti relativamente abbondanti e a basso costo, l'incremento dei consumi di gas naturale (3%) è risultato nel complesso superiore a quello della domanda energetica mondiale (2,1%) e quasi doppio rispetto a quello della domanda di petrolio (1,6%).

La crescita dell'offerta sui mercati internazionali ha visto anche l'espansione del commercio di gas naturale liquefatto (GNL) via navi metaniere, che da ormai due decenni è in continuo aumento arrivando a rappresentare circa un terzo del commercio internazionale di gas. Nel 2017, il mercato globale del GNL ha quindi raggiunto 293 milioni di tonnellate (mln ton), segnando un aumento record di circa l'11% rispetto all'anno precedente e triplicando rispetto ai livelli del 2000.

Nello stesso anno le importazioni di GNL sono cresciute di 29 mln ton, il 30% in più rispetto alle previsioni, dopo che la Cina, come in molti altri settori energetici, ha superato la Corea del Sud divenendo il secondo importatore di GNL al mondo dopo il Giappone. A livello regionale, Asia (+17 mln ton) ed Europa (+ 10 mln ton) si confermano i principali mercati del GNL con una dinamica delle importazioni crescente, che per l'Europa è stata doppia rispetto alle previsioni 2017. Dal lato dell'offerta tra il 2000 e il 2017, il numero dei paesi produttori è passato da 12 a 19, mentre nello stesso periodo il numero dei paesi importatori si è quasi quadruplicato. Australia, Stati Uniti ed Africa hanno guidato l'aumento delle esportazioni mondiali di GNL degli ultimi anni e il trend positivo delle decisioni finali di investimento prese in queste aree porterà al completamento di nuova capacità produttiva di GNL tra il 2017 e il 2020 per un totale di 120 mln ton/anno.



Inoltre, in base agli scenari elaborati dalle principali organizzazioni internazionali, nei prossimi anni si prevede che l'offerta di GNL crescerà ad un tasso superiore a quello dell'offerta di gas naturale. Mentre infatti per il gas naturale è previsto un tasso medio di crescita del 2% all'anno nel prossimo quindicennio (circa il doppio del tasso di crescita della domanda totale di energia), la domanda di GNL è destinata ad aumentare in media del 4% all'anno.

2.2.4. Sviluppo delle infrastrutture SSLNG

In parallelo all'aumento del commercio internazionale di gas naturale liquefatto, un elemento di novità degli ultimi anni, che ha trovato conferma anche nel 2017, è stato la crescita del ruolo dei grandi trader di *commodities* nel commercio di GNL. Infatti, lo scorso anno, il 9% del GNL venduto a livello globale è stato scambiato dai quattro principali trader internazionali Trafigura, Vitol, Gunvor e Glencore. L'ingresso di questi attori nel settore del "big GNL" sta favorendo una maggiore flessibilità e liquidità sui mercati: da un sistema di scambi che poggiava su contratti di lungo periodo stipulati per le forniture di gas naturale tradizionale via pipeline, si passa ad un modello costituito da accordi commerciali più flessibili in termini di durata e volumi da acquistare

Una tale evoluzione dell'offerta di GNL è certamente sinergica con lo sviluppo delle infrastrutture *Small Scale LNG* (SSLNG) ovvero impianti di stoccaggio e soluzioni per la distribuzione e rifornimento di "piccola taglia" del metano liquido che stanno supportando la diffusione degli utilizzi del gas naturale anche in settori non tradizionali, quali trasporti terrestri pesanti su lunga distanza, trasporti marittimi, impianti industriali *off-grid*, reti isolate. Queste infrastrutture richiedono infatti rifornimenti di dimensioni minori e più flessibili rispetto al "big GNL" (grandi impianti di stoccaggio-rigassificazione).

Lo *Small Scale LNG* si sta sviluppando sempre più in Europa insieme allo sviluppo di soluzioni tecnologiche che stanno consentendo anche riduzioni dei costi di realizzazione e una sempre maggiore sicurezza. Il monitoraggio effettuato dal Gas Infrastructure Europe (GIE) - l'organizzazione che raccoglie in circa 25 paesi europei più di 60 operatori del settore - sui progetti avviati in ambito europeo nel settore dello SSLNG, riporta tra giugno e novembre del 2017 un incremento significativo delle infrastrutture di SSLNG sia a supporto dei trasporti pesanti terrestri (+139%) sia dei trasporti marittimi (+170%).

2.2.5. Small scale LNG in Europa

Lo SSLNG si sta sviluppando sempre più in Europa, insieme allo sviluppo di soluzioni tecnologiche che stanno consentendo anche riduzioni dei costi di realizzazione ed una sempre maggiore sicurezza. Nella Direttiva 2012/33/UE sull'utilizzo di carburanti alternativi per ridurre le emissioni inquinanti nel settore dei trasporti, il GNL è stato considerato uno dei potenziali combustibili da utilizzare.



La strategia energetica dell'Unione Europea, come espresso dalla Commissione nella Comunicazione No. 49 del 16 Febbraio 2016, propone di sfruttare il potenziale del GNL e del relativo stoccaggio per rendere il sistema europeo del gas maggiormente diversificato e flessibile, contribuendo in tal modo al raggiungimento dell'obiettivo chiave di forniture di gas sicure e competitive. Il monitoraggio effettuato dal Gas Infrastructure Europe (GIE), organizzazione che raccoglie in circa 25 Paesi europei più di 60 operatori del settore sui progetti avviati in ambito europeo nel settore dello SSLNG, mette in luce un incremento significativo, avvenuto tra Giugno e Novembre del 2017, delle infrastrutture di SSLNG sia a supporto dei trasporti pesanti terrestri (+139%) sia dei trasporti marittimi (+170%). La Tabella seguente riassume i risultati di uno studio svolto dal GIE sullo stato dell'arte dei servizi SSLNG in Europa nel 2018.

Tabella 1 - Numero di Installazioni Small Scale LNG per Tipologia di Servizio (Escluse le Autobotti) in Europa (GIE, 2018)

Small Scale LNG per tipo di installazione	Status al Giugno 2018 (escluse le autobotti)		
	In esercizio	In costruzione	Annunciati o in studio
Terminali di rigassificazione (grandi e piccoli)			
Reloading large scale GNL	19	6	12
Transhipment	7	-	4
Reloading small scale GNL	15	10	12
Truck loading	25	7	7
Rail loading	-	-	5
Piccoli impianti di liquefazione	21	n.a.	4
Impianti di rifornimento costieri per navi	39	12	12
Navi bunker	11	1	6
Impianti di rifornimento GNL per veicoli	167	8	63
Impianti satellite (per usi industriali, ecc.)	>1,000	n.a.	n.a.

Reloading large scale, transhipment, reloading small scale LNG, truck loading e rail loading, sono i cinque nuovi servizi offerti dai terminali di rigassificazione GNL europei. Negli ultimi 6 anni, il numero di installazioni europee per il reloading, che consiste nel trasferimento del GNL dal deposito di un terminale a una metaniera (large o small scale), è triplicato ed è in continuo sviluppo considerando il numero di unità operative in costruzione e in previsione. La tabella seguente mostra i principali attori europei nell'ambito dello sviluppo dello SSLNG.

Tabella 2 - Numero di Installazioni Small Scale LNG per Paese (Escluse le Autobotti) in Europa (GIE, 2018)

Installazioni per Paese (Top.10)	Numero di installazioni al Giugno 2018 (esclusi impianti satellite)		
	In esercizio	In costruzione	Annunciati o in studio

Spagna	43	1	4
Regno Unito	40	-	8
Norvegia	32	-	-
Paesi Bassi	31	-	17
Francia	17	-	29
Italia	14	2	2
Svezia	13	2	3
Germania	10	5	6
Portogallo	9	-	3
Belgio	6	3	1

I primi 3 paesi, in cui si registra il maggior numero di installazioni in esercizio, sono la Spagna, il Regno Unito e la Norvegia. L'Italia al momento si trova al sesto posto. La seguente tabella contiene degli approfondimenti relativi al numero di installazioni, per tipologia di servizio in Italia, in servizio, in studio e in costruzione.

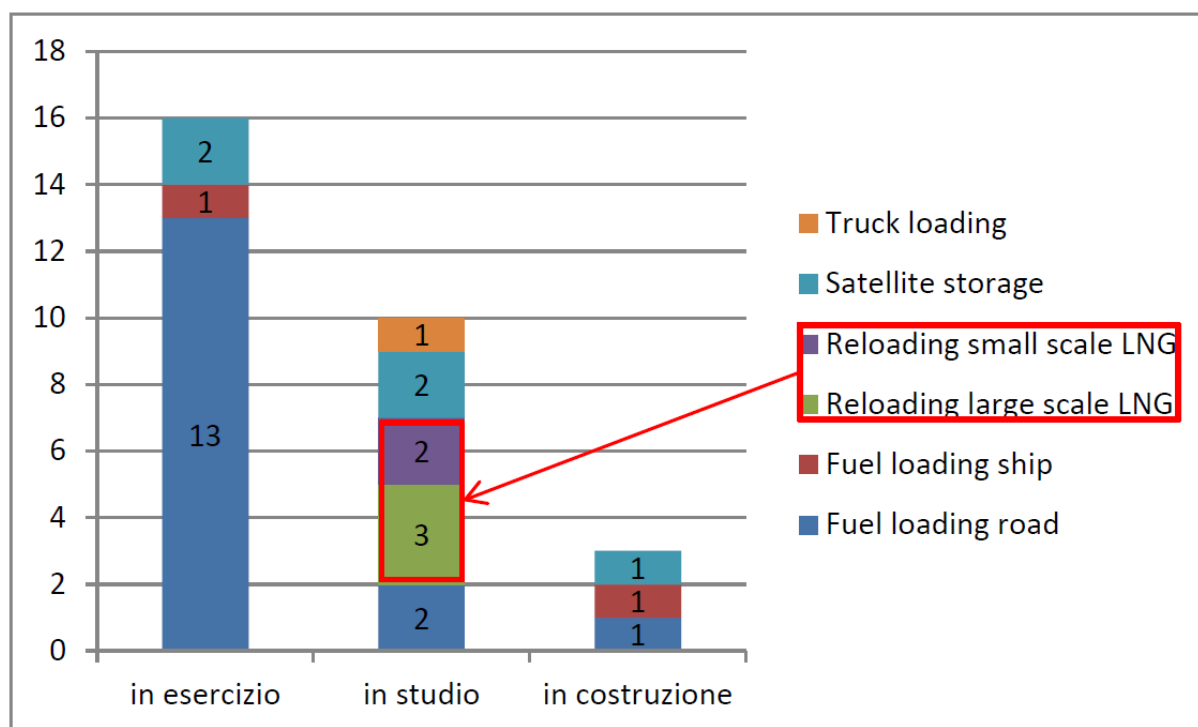


Figura 1 - Numero di Installazioni per Tipologia di Servizio in Italia (GIE, 2018)

Le installazioni previste destinate al reloading sono in tutto 5, tra queste, come sarà descritto nel paragrafo seguente in merito al Quadro Strategico Nazionale, c'è anche il Terminale di rigassificazione offshore "FSRU Toscana".

2.2.6. Il quadro strategico nazionale

In Italia il mercato del gas è stato teatro di profondi cambiamenti negli ultimi anni. A seguito della crisi economica del 2009 si è registrato, infatti, un calo significativo della domanda di gas sia in Europa che in Italia. Si è passati da un mercato con una prevalenza di contratti di approvvigionamento e rigassificazione di lungo periodo ad un aumento di transazioni di breve periodo di tipo “spot” e “short-term”, nella direzione di un mercato flessibile e dinamico. La Direttiva 2014/94/UE (DAFI - Deployment of alternative fuels infrastructure) ha previsto, per ogni Stato membro, l'adozione di un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, tra cui il GNL, nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura.

Con il Decreto Legislativo No. 257 del 16 Dicembre 2016, l'Italia ha recepito la Direttiva DAFI e ha adottato il Quadro Strategico Nazionale; la norma prevede che il QSN sia aggiornato con cadenza triennale. L'Allegato III – Sezione C del Decreto contiene il “Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo del mercato, per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti marittimi e interni e la realizzazione della relativa infrastruttura”. Il Piano evidenzia che la distribuzione di GNL in Italia rappresenta un'attività strategica per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e per la riduzione delle emissioni di sostanze pericolose per l'ambiente e per la salute dei cittadini. La Strategia Energetica Nazionale ha evidenziato inoltre come il GNL rappresenti il combustibile su cui puntare ed ha sancito l'importanza strategica di avere un numero di terminali di rigassificazione con una capacità tale da permettere di ridurre la dipendenza dai Paesi Produttori ai quali l'Italia è legata tramite gasdotti; ciò permetterebbe una flessibilità maggiore di approvvigionamento da diverse fonti per ottenere prezzi più vantaggiosi. La Strategia mette inoltre in evidenza come il raggiungimento di una distribuzione efficiente ed efficace di GNL passi necessariamente per la realizzazione di infrastrutture, opportunamente dislocate sul territorio nazionale, capaci di rendere disponibile il caricamento delle autobotti con il prodotto in forma liquida. Il Piano ha valutato la necessità di installare punti di rifornimento per il GNL nei porti anche all'esterno della rete centrale della TEN-T e ha contemplato la necessità di individuare 2 o 3 siti portuali idonei per la realizzazione di depositi e rigassificatori, al fine di creare, in previsione di un utilizzo importante e diffuso del GNL, strutture di distribuzione per i corridoi Tirrenico ed Adriatico nonché per la rotta da Suez a Gibilterra. La valutazione dell'opportunità di inserire i porti nella rete di distribuzione del GNL è stata fatta sulla base:) della presenza o meno nel porto di servizi di stoccaggio e distribuzione di combustibili tradizionali siano essi finalizzati ai mezzi di trasporto o ad altro utilizzo;) della sostenibilità dello sviluppo delle necessarie infrastrutture per il GNL in termini di investimento economico, domanda prevista e prospettica, accessibilità per i mezzi di trasporto che fruirebbero e disponibilità di spazi atti alle operazioni di buncheraggio. I porti “Core” individuati dal Piano, sulla base dei punti sopra esposti, sono stati divisi in tre



gruppi, a seconda della posizione ed in base alla possibilità di rifornimento da terminali esistenti o previsti: } Tirreno Settentrionale (rifornimento dal Terminale di Rigassificazione offshore OLT “FSRU Toscana” e dal Terminale di GNL Italia di Panigaglia): Genova, Livorno, La Spezia; } Nord Adriatico (rifornimento dal Terminale di Rovigo): Venezia, Ravenna, Ancona, Trieste; } Mari del Sud Italia (rifornimento di combustibile da un terminale presunto nel Sud Italia): Napoli, Palermo, Bari, Gioia Tauro, Taranto.

L'opportunità di utilizzare i serbatoi dei terminali di rigassificazione, o in senso lato i terminali di rigassificazione, per effettuare, insieme al servizio base, anche le attività di stoccaggio e di rifornimento del GNL dipende fortemente dalla tipologia di servizio che si vuole fornire e dalle caratteristiche dei terminali stessi. Nel 2020 il Piano prevede che siano operativi i seguenti depositi relativi al: } Terminale di rigassificazione Livorno (OLT) (oggetto del presente Studio); } Terminale di rigassificazione di Panigaglia; Terminale di rigassificazione Rovigo. Nel 2025 potrebbe entrare in esercizio un terminale di rigassificazione, nel Sud Italia, oppure potrebbe essere realizzato un terminale di ricezione. Al 2030, se le condizioni riguardanti il quadro regolatorio e quello fiscale saranno favorevoli, è auspicabile la realizzazione sul territorio nazionale di un'infrastruttura per la ricezione e utilizzazione del GNL, con installazione di apparecchiature sufficienti a coprire un volume globale di mercato di 3.2 Mton (4 Mtep). Un'ipotesi abbastanza verosimile potrebbe prevedere: No.5 depositi costieri di GNL da 30,000 – 50,000 m³; No.3 navi di cabotaggio da 25,000 – 30,000 m³; No.4 bettoline; circa 800 stazioni di servizio GNL, anche con L-CNG (come riportato nel Quadro Strategico Nazionale- Allegato III al Decreto Legislativo No. 257 del 16 Dicembre 2016).

Il settore dell'energia negli ultimi anni ha attraversato un periodo di profondi cambiamenti dovuti principalmente a:

- la liberalizzazione e la privatizzazione dei settori energetici;
- il soddisfacimento del fabbisogno energetico e la diversificazione dei prodotti energetici;
- la necessità del raggiungimento di una condizione di indipendenza energetica di alcuni Paesi e la sicurezza degli approvvigionamenti;
- la rivisitazione delle politiche ambientali.

Il presente capitolo svolge una sintesi degli atti di programmazione settoriale che accompagnano tali cambiamenti. Tale sintesi riguarda nello specifico:

- il Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile in attuazione dell'Agenda 21 e piani nazionali sul contenimento delle emissioni;
- la politica energetica dell'Unione Europea;
- le strategie energetiche nazionali;
- il Piano energetico e ambientale regionale;



- la pianificazione energetica in atto in ambito locale.

2.2.7. Prospettive energetiche mondiali - Agenda 21 e convenzione di Kyoto

L'Agenda 21 è un documento che individua le strategie e le azioni per uno sviluppo sostenibile in base a quanto stabilito dalla Conferenza ONU su Ambiente e Sviluppo del 1992. In esso si afferma che “*i governi [...] dovrebbero adottare una strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile [...] utilizzando e armonizzando le politiche settoriali. L'obiettivo è quello di assicurare uno sviluppo economico responsabile verso la società, proteggendo nel contempo, le risorse fondamentali e l'ambiente per il beneficio delle future generazioni*”. Questo significa che le attività antropiche dovrebbero essere finalizzate al raggiungimento di uno sviluppo economico ma programmate in maniera tale da assicurare la salvaguardia delle risorse ambientali per le generazioni future. In Italia è stato presentato il “*Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, in Attuazione dell'Agenda XXI*” (con Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 28 Dicembre 1993) che individua gli obiettivi e le azioni più idonee alla condizione ambientale, sociale ed economica del Paese.

L'approvvigionamento energetico sostenibile incide anche sul perseguimento degli obiettivi della *Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici*, approvata a New York il 9 Maggio 1992, che rappresenta come la soluzione, a livello internazionale, proposta per contrastare e ridurre al minimo gli effetti negativi dei cambiamenti climatici sul nostro pianeta. Tale convenzione persegue obiettivo di stabilizzare, a livello mondiale, la concentrazione dei gas ad effetto serra in grado di interferire ed alterare il clima globale.

Il *Protocollo di Kyoto*, firmato nel Dicembre 1997, si configura come lo strumento attuativo della Convenzione. Esso impegna i paesi industrializzati e quelli ad economia in transizione ad una riduzione delle emissioni dei principali gas ad effetto serra rispetto ai valori del 1990.

In occasione della sedicesima Conferenza dell'ONU sul clima (COP 16 - “Conferenza delle Parti”), conclusasi l'11 Dicembre 2010, è stato promosso l'intento di intensificare gli sforzi per evitare le emissioni di gas serra e istituito un fondo per il clima e la creazione di meccanismi contro uno sfruttamento dannoso delle foreste nei Paesi in via di sviluppo.

Relazioni con il progetto

Il progetto in esame consiste come già detto nella realizzazione di un Deposito costiero, per la successiva distribuzione via mare tramite operazioni di bunkeraggio navale e via terra tramite autocisterne.

Il Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile promuove, relativamente al discorso energia, la sostituzione dei combustibili ad alto potenziale inquinante con combustibili a basso tenore di carbonio e privi di zolfo come il metano. Inoltre il piano incoraggia la sostituzione delle fonti energetiche fossili con il gas naturale, favorendo gli obiettivi di tutela ambientale, in quanto il gas naturale a differenza delle altre fonti fossili, ha



un maggiore potere calorifico per unità di anidride carbonica emessa oltre a garantire una minore emissione di inquinanti.

Riguardo il Protocollo di Kyoto, recepito in Italia con la Legge N° 120 dell'1 Giugno 2002, il Ministero dell'Ambiente ha presentato al CIPE il "Piano d'Azione Nazionale per la Riduzione delle Emissioni dei Gas Serra e l'Aumento del loro Assorbimento al Minor Costo" (Art.2, Comma 1 della Legge N° 120/2002).

Tra le azioni proposte per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato viene indicata: *"la riduzione dei consumi energetici nei settori industriale/abitativo/terziario da attuarsi anche attraverso l'aumento della penetrazione di gas naturale negli usi civili e industriali"*.

In conclusione in relazione a quanto descritto finora il progetto in esame è in linea con gli indirizzi programmatici in tema di sviluppo sostenibile e contenimento delle emissioni, in quanto mira all'utilizzo del gas naturale come risorsa energetica favorendone l'introduzione nel mercato italiano.

2.2.8. Politiche energetiche europee

Per quanto riguarda la politica energetica europea, i principi cardine sono fissati dall'Articolo 194 (Titolo XXI – Energia) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), nella sua versione del 30 Marzo 2010, come modificato dal Trattato di Lisbona, firmato il 13 Dicembre 2007 ed entrato in vigore il 1 Dicembre 2009.

Tale articolo prospetta il raggiungimento dei seguenti obiettivi in ambito energetico:

- garantire il funzionamento del mercato dell'energia;
- garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico;
- promuovere l'efficienza energetica e lo sviluppo di nuove forme rinnovabili di energia;
- promuovere l'interconnessione delle reti energetiche.

La Commissione Europea, con la Comunicazione del 3 Marzo 2010, intitolata *"Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva"*, ha proposto una nuova strategia politica a sostegno dell'occupazione, della produttività e della coesione sociale, illustrando le misure per migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.

Gli obiettivi da raggiungere entro il 2020 sono:

- la riduzione del 20 o 30% delle emissioni di carbonio;
- aumentare del 20% la quota di energie rinnovabili;
- aumentare del 20% l'efficienza energetica.

La commissione del 28 Marzo 2011 ha raccomandato la riduzione della dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti attraverso una serie di iniziative, tra cui l'introduzione di combustibili alternativi e una riduzione del 60%, rispetto ai livelli del 1990, entro il 2050 delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti.

La Comunicazione del 24 Gennaio 2013, intitolata *“Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi”*, ha individuato come principali combustibili alternativi di lungo termine al petrolio: l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale (GNL) e il gas di petrolio liquefatti (GPL). Per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, nella cui fattispecie rientrano i punti di rifornimento di GNL, i requisiti minimi sono stabiliti dalla *Direttiva 2014/94/UE* del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 Ottobre 2014, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri. Inoltre la recente Comunicazione del 26 Febbraio 2015, intitolata *“Una strategia quadro per un'Unione dell'energia resiliente, corredata da una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici”*, prevede:

- la definizione di una specifica strategia europea nel settore GNL ai fini degli obiettivi di sicurezza e diversificazione degli approvvigionamenti;
- la predisposizione di un piano di azione per la decarbonizzazione nel settore trasporti che includerà, tra i suoi contenuti qualificanti, gli usi del GNL per il trasporto marittimo e quello pesante terrestre.

Il 2016 è stato l'anno in cui la strategia quadro per l'Unione dell'energia si è tradotta in iniziative legislative e non legislative concrete. Il passo successivo si auspica sia quello di tradurre in iniziative concrete anche la strategia per la mobilità a basse emissioni economico e sociale, al comitato delle regioni e alla banca europea per gli investimenti (Bruxelles, 1.2.2017 COM(2017) 53) si legge che *“l'Unione dell'energia va al di là dell'energia e del clima: intende accelerare la modernizzazione dell'economia europea nel suo complesso, trasformandola in un'economia a basse emissioni di carbonio ed efficiente nell'uso dell'energia e delle risorse, in modo socialmente equo”*.

L'obiettivo dell'istituzione dell'Unione dell'energia è quello di garantire che di questo processo possano beneficiare i consumatori, i lavoratori e le imprese. In particolare si vogliono incentivare gli investimenti delle imprese private a sostegno delle iniziative volte al sostegno di un'economia a basse emissioni di carbonio e più moderna.

Relazioni con il progetto

Il progetto in esame, favorendo l'importazione e la distribuzione di GNL, pertanto ha un obiettivo che è perfettamente in linea con quelli espressi e promossi dalle commissioni europee relativamente alla sostituzione del petrolio con combustibili alternativi e a basse emissioni. Inoltre tale iniziativa si sposa perfettamente con volontà della commissione europea di favorire e incentivare le azioni di investimento nel settore energetico da parte di imprese private. Il progetto, che prevede la distribuzione del GNL per bunkeraggio navale o via terra, tramite autocisterne, per la distribuzione nel mercato industriale locale, è in linea con gli indirizzi della politica energetica europea in materia di uso di risorse energetiche alternative al petrolio, volti alla riduzione della dipendenza da esso e quindi dalle importazioni e all'attenuazione dell'impatto ambientale dei trasporti con particolare riferimento a quello marittimo.



2.2.9. Politiche energetiche nazionali

I Ministeri dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare hanno approvato, con Decreto dell'8 Marzo 2013, la *Strategia Energetica Nazionale (SEN)*, che ha sostituito il precedente Piano Energetico Nazionale (PEN) del 1988.

La SEN definisce gli obiettivi strategici, le priorità di azione e i risultati attesi in materia di energia in ambito nazionale.

Tra gli obiettivi si rilevano (MATTM e MSE, 2013):

- l'utilizzo di energia più competitiva in termini di costi per le famiglie e le imprese;
- il raggiungimento degli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione proposti dal Pacchetto europeo Clima-Energia 2020 (cosiddetto "20-20-20") e dalla Roadmap 2050;
- la conquista di una maggiore sicurezza e indipendenza di approvvigionamento;
- il conseguimento di una crescita economica sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico.

Tali obiettivi, fissati per il 2020, si fondano sulle seguenti priorità:

- efficienza energetica;
- promozione di un mercato del gas più competitivo;
- sviluppo sostenibile delle energie rinnovabili;
- sviluppo del settore elettrico;
- miglioramento della raffinazione e ristrutturazione della rete di distribuzione dei carburanti;
- rilancio della produzione nazionale degli idrocarburi;
- modernizzazione del sistema di governance.

Lo scopo della suddetta strategia energetica è quello di produrre una graduale evoluzione del sistema nazionale di utilizzazione delle risorse energetiche, il quale attualmente prevede un'alternanza di fonti fossili e energie rinnovabili. Inoltre essa prevede per il 2020 un incremento dell'incidenza delle fonti rinnovabili.

Nell'ambito della SEN e delle sue priorità d'azione, lo sviluppo di un mercato competitivo ed efficiente del gas è un elemento chiave per consentire al Paese di recuperare competitività e migliorare il suo profilo di sicurezza.

Muovono le iniziative proposte in tal senso la necessità di assicurare un allineamento dei prezzi nazionali a quelli dei principali paesi europei, la necessità di garantire la sicurezza e la diversificazione delle fonti di approvvigionamento e la necessità di integrare completamente il Paese con il mercato europeo, trasformando l'Italia in un Paese di interscambio.

Gli interventi previsti saranno volti a:

- l'eliminazione del differenziale di prezzo con i mercati Nord europei e l'aumento della competitività del nostro mercato elettrico;
- l'incremento del margine di sicurezza del sistema italiano del gas.

Relazioni con il progetto

La principale iniziativa individuata dalla SEN volta a fare dell'Italia un mercato competitivo del gas e un hub Sud-Europeo è quella di realizzare nuove infrastrutture in posizioni strategiche per lo stoccaggio e la distribuzione del GNL. Di conseguenza *il progetto in esame risulta perfettamente coerente con gli indirizzi programmatici della politica energetica nazionale.*

2.2.10. Piano strategico nazionale sull'utilizzo del GNL in Italia

Con il Piano Strategico Nazionale sull'Utilizzo del GNL il governo italiano si è assunto l'impegno di adottare iniziative a favore della realizzazione di centri stoccaggio e distribuzione nonché norme per la realizzazione di distributori di GNL in tutto il territorio nazionale.

Allo scopo di adottare entro il 2016 piani di sviluppo che coinvolgano fonti alternative (tra cui il GNL) per il settore dei trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), attraverso la costituzione di un Gruppo di coordinamento nazionale che predisponesse studi normativi, tecnici ed economici, relativi alla sicurezza e all'impatto sociale per l'utilizzo del GNL nei trasporti marittimi e su gomma limitatamente al trasporto pesante (camion), ha avviato la stesura di un Piano Strategico Nazionale.

Il documento di consultazione redatto nel giugno 2015 allo scopo di predisporre e adottare il suddetto Piano riporta indicazioni su:

- tecnologie e normative di altri Paesi membri UE in materia di uso di GNL;
- esperienze pregresse nei Paesi membri che già utilizzano il GNL nei trasporti sia marittimi e terrestri, corredate di eventuali problematiche riscontrate e opportune soluzioni tecniche da adottare;
- stima della domanda di GNL per i diversi settori e per i potenziali bacini di utenza;
- individuazione, dal punto di vista logistico, su scala nazionale, della rete di distribuzione del GNL;
- eventuale riutilizzo di infrastrutture esistenti;
- costi per la riconversione a GNL di navi e camion;
- costi di esercizio e manutenzione nel settore dei trasporti marino e terrestre con l'utilizzo del GNL e confronto con l'utilizzo di combustibili tradizionali;
- valutazioni circa la possibilità di convertire alcuni dei 14 porti nazionali, previsti nella Trans European Networks - Transport (TEN-T), all'utilizzo del GNL o almeno una parte di essi;
- individuazione dei porti nazionali che, per dimensione, traffico, reti infrastrutturali e logistiche, sono più idonei all'installazione di infrastrutture di stoccaggio e caricamento del GNL sulle navi e di quelli che possono essere riforniti tramite "bettoline";
- individuazione dei bacini di utenza più attrattivi per l'installazione delle infrastrutture di GNL, per l'utilizzo nel trasporto su gomma;

- potenzialità di utilizzo di siti di stoccaggio di GNL di piccola taglia, alimentati dai serbatoi dei terminal vicini esistenti, per la distribuzione sul territorio nazionale in particolare per uso trasporto pesante;
- aspetti relativi alla sicurezza delle operazioni di rifornimento del GNL;
- incidenza economica dello sviluppo del GNL sul settore della cantieristica navale Italiana, dei mezzi pesanti per il trasporto e della componentistica del criogenico;
- soluzioni a possibili problematiche legate alla accettabilità sociale di tali infrastrutture ed all'uso del GNL nei diversi settori, con particolare attenzione volta alla divulgazione di informazioni corrette che possano prevenire eventuali fenomeni di opposizione immotivata.

Relazioni con il progetto

In conclusione anche le strategie nazionali in campo energetico puntano alla realizzazione, in porti di carattere nazionale, di infrastrutture di stoccaggio e caricamento del GNL su unità di trasporto marino (navi, bettoline) oppure terrestri (autobotti) per l'alimentazione di aree servite da GNL o non metanizzate.

Pertanto il progetto in esame, che consiste nella di un deposito GNL è perfettamente coerente con gli obiettivi stabiliti nel Piano nazionale.

2.2.11. Politiche energetiche regionali e locali

A livello Regionale e locale, a partire dalle leggi 9 e 10 del gennaio 1991 il tema energetico è stato affidato alle Regioni con l'obbligo di dotarsi di uno specifico Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) che dovrebbe essere in attuazione e specificazione di quello nazionale. Questi rimangono i principali strumenti normativi per definire a livello locale le aree idonee all'installazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili di energia.

Le Regioni, procedono all'indicazione di aree e siti non idonei all'installazione di specifiche tipologie di impianti e in attuazione delle linee guida assicurano un corretto inserimento degli impianti nel paesaggio.

Il Piano Energetico Ambientale Regionale rappresenta il principale strumento di pianificazione degli interventi nel settore dell'energia, adottato con delibera del Consiglio regionale 14 febbraio 2005, n. 315, mentre la successiva Delibera della Giunta Regionale n. 358 del 18 giugno 2009 ha considerato l'approvazione delle linee di indirizzo per l'aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)".

Il Piano individua azioni e strumenti idonei allo scopo di valorizzare le risorse energetiche presenti sul territorio regionale e di razionalizzare i consumi coinvolgendo, nello stesso tempo, sia soggetti pubblici che privati e fornisce elementi decisionali a supporto dell'assunzione delle determinazioni di competenza della Regione Calabria in merito a autorizzazioni, pareri e approvazioni previste dalla vigente normativa in materia di procedimenti per la localizzazione di nuovi insediamenti energetici.



Il Piano si pone l'obiettivo di definire le condizioni idonee allo sviluppo di un sistema energetico che dia priorità alle fonti rinnovabili ed al risparmio energetico come mezzi per una maggior tutela ambientale, al fine di ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera senza alterare significativamente il patrimonio naturale della Regione.

L'importanza del Piano Energetico Ambientale Regionale, come strumento irrinunciabile per l'integrazione del fattore "energia" nella pianificazione del territorio, è inconfutabile in ordine al raggiungimento di tre obiettivi fondamentali:

- il risparmio energetico, tramite la promozione di una vasta campagna di sensibilizzazione delle popolazioni e l'implementazione di una serie articolata di interventi soprattutto nei settori del terziario e dell'edilizia residenziale;
- l'impiego delle energie rinnovabili, con particolare riferimento al solare termico e fotovoltaico, alle bio-masse e all'energia eolica;
- l'eco-efficienza energetica, tramite la diffusione dell'innovazione tecnologica e gestionale, soprattutto nel sistema produttivo e della distribuzione.

In questo quadro, la realizzazione del progetto d'impianto in progetto risulta del tutto congruente con il perseguimento delle finalità di stimolo per l'imprenditorialità, di potenziamento dei sistemi produttivi locali e di valorizzazione del patrimonio tecnologico fatte proprie dal P.O.R..

2.3. INSERIMENTO AMBIENTALE DELL'OPERA IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE GENERALE

La pianificazione generale comprende gli strumenti aventi per finalità il governo del territorio, colto nella sua totalità e complessità. Appartengono a questa categoria i piani territoriali di area vasta di livello regionale e provinciale, e quelli urbanistici locali.

Ambito	Strumento
Regionale	Legge Urbanistica Regionale 19/02 "Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge Urbanistica della Calabria"
	Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
Comunale	Piano Regolatore Industriale
Comunale	Piano Regolatore Generale

2.3.1. Legge Urbanistica Regionale 19/02

La Legge Urbanistica Regionale n. 19 del 2002 reca come titolo "Norme per la tutela, governo ed uso del territorio". Essa rappresenta dunque una Legge tesa al governo del territorio (missione tradizionale dell'urbanistica) ma va a considerare anche altre finalità: l'analisi e la mitigazione dei rischi ambientali, la



tutela e la valorizzazione del paesaggio e lo sviluppo delle aree agricole, attraverso strumenti “di governo” di cui il territorio dovrà dotarsi.

La legge si presenta con una struttura complessa, articolata in 11 Titoli per un totale di 74 articoli. I Titoli I e II dettano alcuni importanti principi generali, mentre il Titolo IV definisce ed illustra gli strumenti di pianificazione ai diversi livelli, regionale, provinciale e comunale.

La Legge stabilisce un nuovo ruolo per la Regione, le cui azioni, secondo i nuovi dettami, sono ispirate ai principi di autonomia e sussidiarietà: ogni ente o comunità locale è responsabile delle scelte e decisioni che riguardano il proprio territorio, tenuto conto del fatto che là dove un determinato livello di governo non può efficacemente raggiungere gli obiettivi proposti, e questi sono raggiungibili in modo più soddisfacente dal livello di governo sovraordinato, è a quest'ultimo che spetta la responsabilità e la competenza di azione.

La pianificazione territoriale e urbanistica è tesa a conseguire gli obiettivi:

- sviluppare in modo ordinato il territorio, i tessuti urbani e il sistema produttivo;
- preservare il territorio e le sue componenti da trasformazioni irreversibili, e mantenere i connotati conferiti da vicende storico-culturali;
- miglioramento della qualità della vita e della salubrità degli insediamenti abitativi;
- ridurre e mitigare l'impatto degli insediamenti sui sistemi naturali e ambientali;
- promuovere la salvaguardia, il miglioramento e la valorizzazione delle qualità ambientali, architettoniche, culturali e sociali del territorio urbano.

Al Titolo IV della Legge, “Strumenti e contenuti della Pianificazione”, è definita l'organizzazione degli strumenti di Pianificazione, specificando per ciascuno la propria funzione ed il ruolo strategico, il campo di applicazione e la competenza normativa.

2.3.2. Il Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale (QTPR)

Il Quadro Territoriale Paesaggistico della Regione Calabria è pubblicato il 15 giugno 2013 sul Supplemento Straordinario n. 4 (Vol. I e II) del 15 giugno 2013 al BURC n. 11 del 1 giugno 2013 e adottato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 300 del 22 Aprile 2013.

Tale strumento, previsto dall'art. 25 della Legge Urbanistica Regionale 19/02, si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

- rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di “recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio”, finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale “risparmio di territorio”;

- considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;
- considerare il governo del territorio e del paesaggio come un “unicum”, in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio “di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica” all’interno del QTRP;
- considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

Il QTPR si compone dei seguenti elaborati:

- “a” – Indici e Manifesto degli Indirizzi;
- “b” – Rapporto ambientale;
- “c” – Esiti Conferenza di Pianificazione;
 - TOMO 1 – Quadro Conoscitivo;
 - TOMO 2 – Visione Strategica;
 - TOMO 3 – Atlanti degli ATPR;
 - TOMO 4 – Disposizioni Normative.

Il Manifesto degli indirizzi introduce il concetto secondo il quale la pianificazione territoriale ha inevitabilmente ricadute, in termini di effetti, impatto e trasformazioni sul paesaggio, causandone tutela o degrado e che la progettazione paesaggistica a sua volta ha incidenza sulle caratteristiche di un determinato territorio e dei processi che ne hanno definito le forme, riguardo soprattutto ai fattori naturali, storico-culturali e alle attitudini ad abitarlo, evidenziando la stretta e profonda interrelazione territorio/paesaggio.

In tal senso la considerazione del governo del paesaggio nel progetto di pianificazione da una parte favorisce la ricostruzione delle relazioni tradizionalmente esistenti tra società e territorio, dall'altra rafforza il sentimento di appartenenza e di radicamento, facilitando la conservazione delle singolarità dei luoghi e delle diversità territoriali in generale.

Il Quadro Conoscitivo (QC) rappresenta l'insieme organico delle conoscenze riferite al territorio e al paesaggio, su cui si fondano le previsioni e le valutazioni del piano.

La redazione del QC è stata effettuata in modo da essere progressivamente aggiornabile secondo procedure definite preventivamente. La base informativa sono i dati riportati nei diversi quadri conoscitivi del QTRP 2009, che comprendevano indicazioni sull'assetto del territorio, dell'ambiente e del paesaggio, sul sistema delle tutele, sulla difesa del suolo e sulla previsione dei rischi.

La Visione Strategica del QTRP nel definire una immagine di futuro del territorio calabrese, in coerenza anche con le politiche d'intervento e tenendo conto anche delle previsioni programmatiche regionale, individua le seguenti componenti territoriali specifiche:

1. la Montagna,
2. la Costa,
3. i fiumi e le fiumare,
4. i Centri urbani,
5. lo spazio rurale le aree agricole di pregio e la campagna di prossimità,
6. i Beni culturali,
7. il Sistema produttivo,
8. le infrastrutture, le reti e l'accessibilità.

Tali componenti rappresentano le risorse su cui la Regione deve far leva per la costruzione di un nuovo modello di sviluppo basato, fundamentalmente, sulla valorizzazione del patrimonio storico-culturale, naturalistico-ambientale ed insediativo del territorio regionale.

Per il raggiungimento di tale finalità il QTRP prevede l'implementazione di specifici Programmi Strategici. Tali programmi rappresentano un sistema integrato di Azioni finalizzate al raggiungimento delle politiche di intervento prioritarie definite dallo Scenario Strategico Regionale, in coerenza con quanto previsto dalla LR 19/09, dalle Linee guida, dai Documenti di Programmazione regionale e dalla Pianificazione di settore.

Nello specifico, i Programmi individuati dal QTRP sono:

1. Calabria un Paesaggio Parco da valorizzare,
2. Territori Sostenibili,
3. le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione,
4. Calabria in Sicurezza.

L'Atlante degli Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali, Azioni e Strategie per la Salvaguardia e la Valorizzazione del Paesaggio Calabrese è redatto in coerenza con la Convenzione Europea del Paesaggio e con il "Codice dei Beni Culturali e Paesaggistici".

Il territorio calabrese viene preso in esame con un progressivo "affinamento" di scala: dalla macroscale costituita dalle componenti paesaggistico-territoriali (costa, collina-montagna, fiumare), alla scala intermedia costituita dagli ATPR (16) sino alla microscala in cui all'interno di ogni ATPR sono individuate le Unità Paesaggistiche Territoriali (39 UPTR) di ampiezza e caratteristiche tali da rendere la percezione di un sistema territoriale capace di attrarre, generare e valorizzare risorse di diversa natura.

L'Atlante è inteso come uno strumento di conoscenza e contemporaneamente di progetto del nuovo QTRP, individua una parte di lettura e analisi e una parte progettuale-normativa, in cui sono contestualizzati i programmi strategici e le disposizioni normative del QTRP.



Nella parte di conoscenza è possibile cogliere i caratteri identitari di ogni ambito regionale, che portano alle conseguenti scelte progettuali, attraverso la definizione delle UPTR e attraverso la descrizione dei seguenti caratteri e/o aspetti:

- l'evoluzione storica, il profilo identitario e senso del contesto; gli aspetti geomorfologici, ecologici e urbani;
- l'accessibilità e le reti della mobilità; i servizi, le attività produttive, i detrattori, gli aspetti storico-culturali;
- le tutele ambientali e culturali (beni tutelati ai sensi delle L. 1089/39 e 1497/39).

L'Atlante degli Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali è stato condiviso in seno ai lavori attivati con l'istituzione del comitato Tecnico per la Copianificazione composto dalla Regione dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, e dalle Soprintendenze dei Beni Archeologici, Architettonici e Paesaggistici delle varie province calabresi e della Regione, quale base per la successiva elaborazione del Piano Paesaggistico.

Le Disposizioni Normative indicano un quadro di indirizzo per la gestione del territorio organizzato in : Disposizioni generali, attuazione dei programmi strategiche governo del territorio.

All'art. 26 si afferma che per i beni paesaggistici “valgono le norme di Salvaguardia e sono assoggettati ad un vincolo tutorio, ovvero ogni trasformazione è condizionata da nulla osta dell'autorità competente alla gestione del vincolo”.

Ogni trasformazione inoltre, secondo quanto stabilito dall'art. 27 è soggetta ad autorizzazione paesaggistica. “La valutazione di rilevanza dell'intervento sotto il profilo paesaggistico è attribuita all'autorità che autorizza l'intervento, con argomentazioni adeguatamente motivate.”.

Tutti i progetti sottoposti a procedura di Via sono comunque in ogni caso dichiarati paesaggisticamente rilevanti.

Al capitolo E “Governo del Territorio” l'art. 24 afferma che il QTRP si attua attraverso:

- la pianificazione provinciale, comunale e degli ASI;
- piani attuativi redatti da enti locali e privati, anche negoziati con gli interessi privati;
- piani di aree protette di cui all'articolo 145, comma 4, del D.Lgs. 42/2004 e smi;
- programmi d'area ai sensi dell'art.39 della LR.19/02;
- singoli progetti di trasformazione.

Negli elaborati riportati di seguito sono rappresentati alcuni stralci cartografici dell'area circostante l'impianto evidenziando la morfologia, le aree protette e Rete Natura, beni culturali e paesaggistici, le unità di paesaggio, l'uso del suolo e le infrastrutture.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

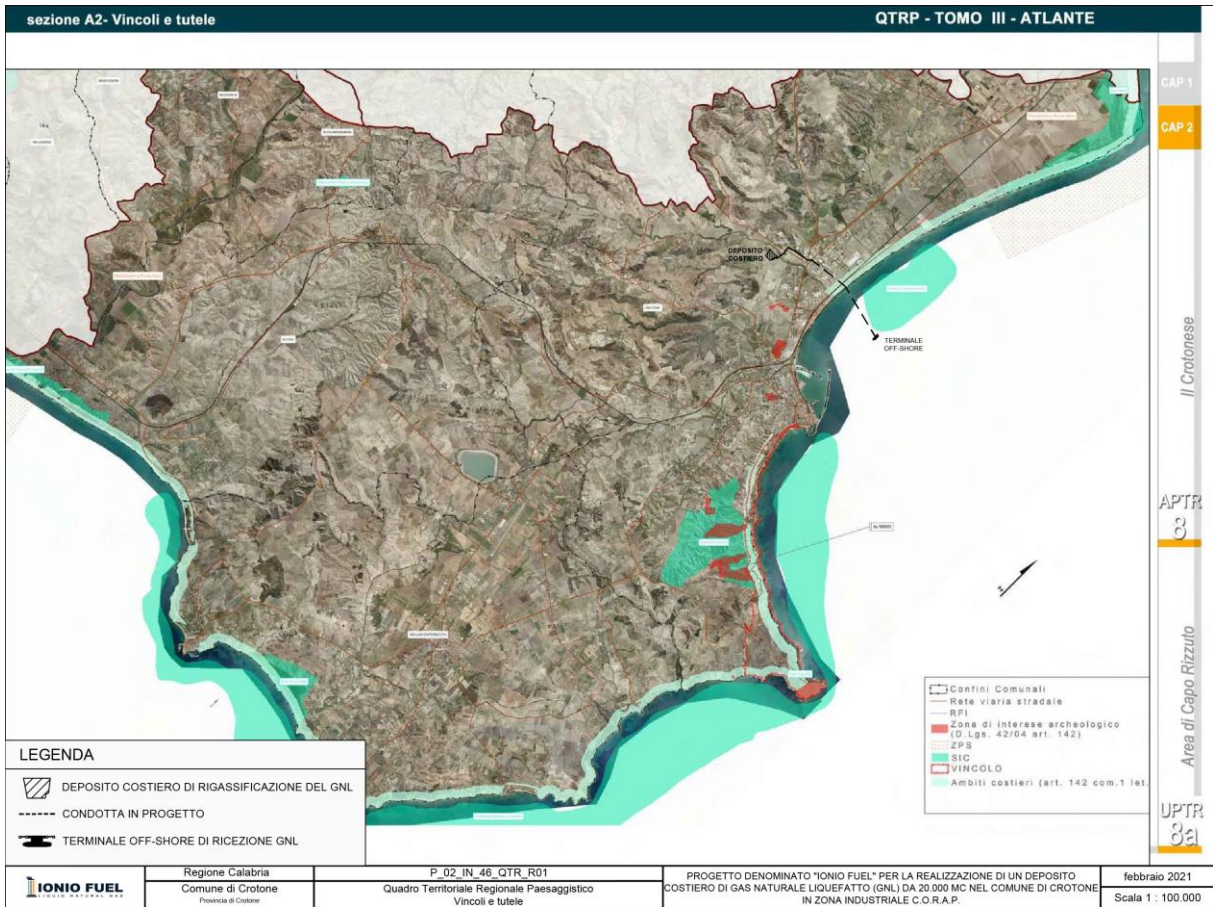


Figura 2 – P_02_IN_46_QTR_R01 - Quadro Territoriale Regionale Provinciale: Vincoli e tutele

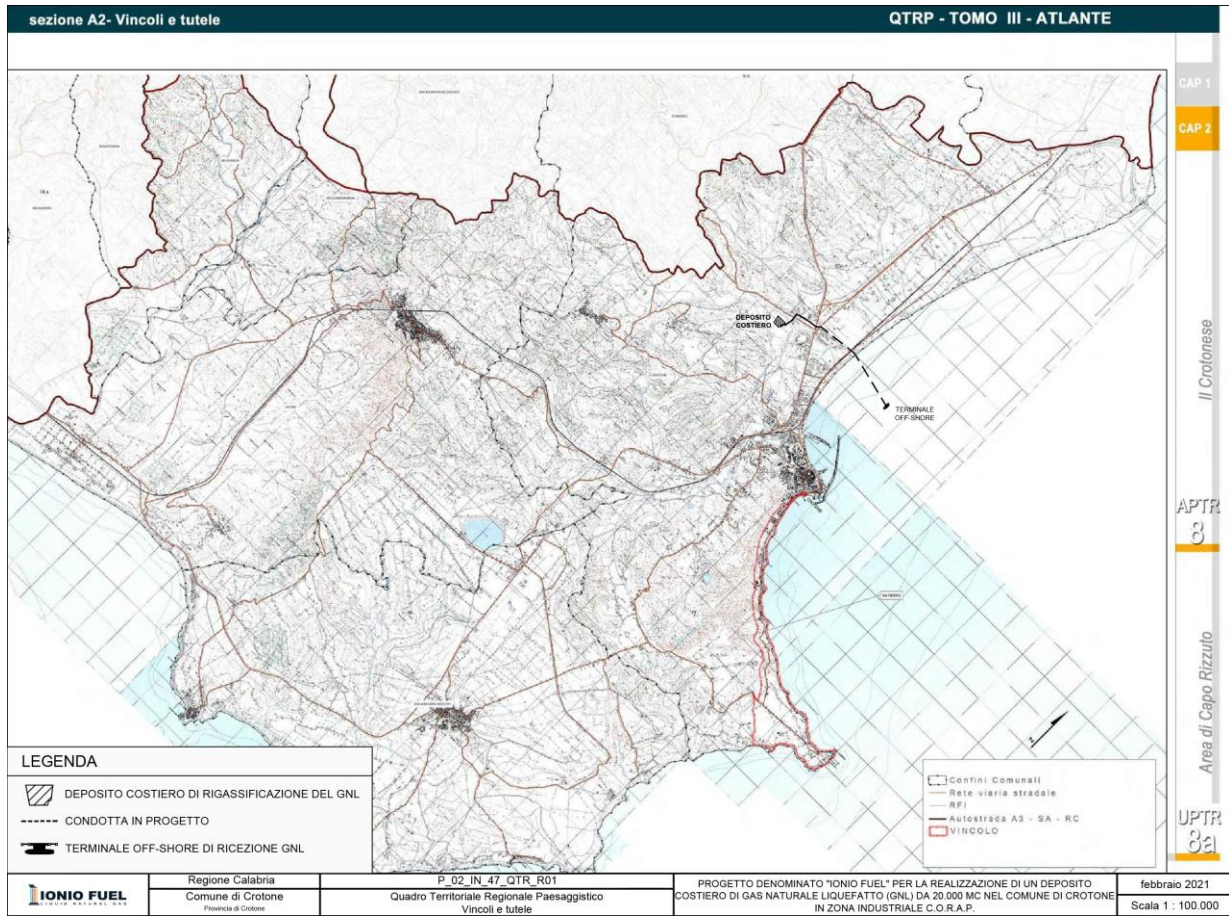


Figura 3 - P_02_IN_47_QTR_R01 - Quadro Territoriale Regionale Provinciale: Vincoli e tutele

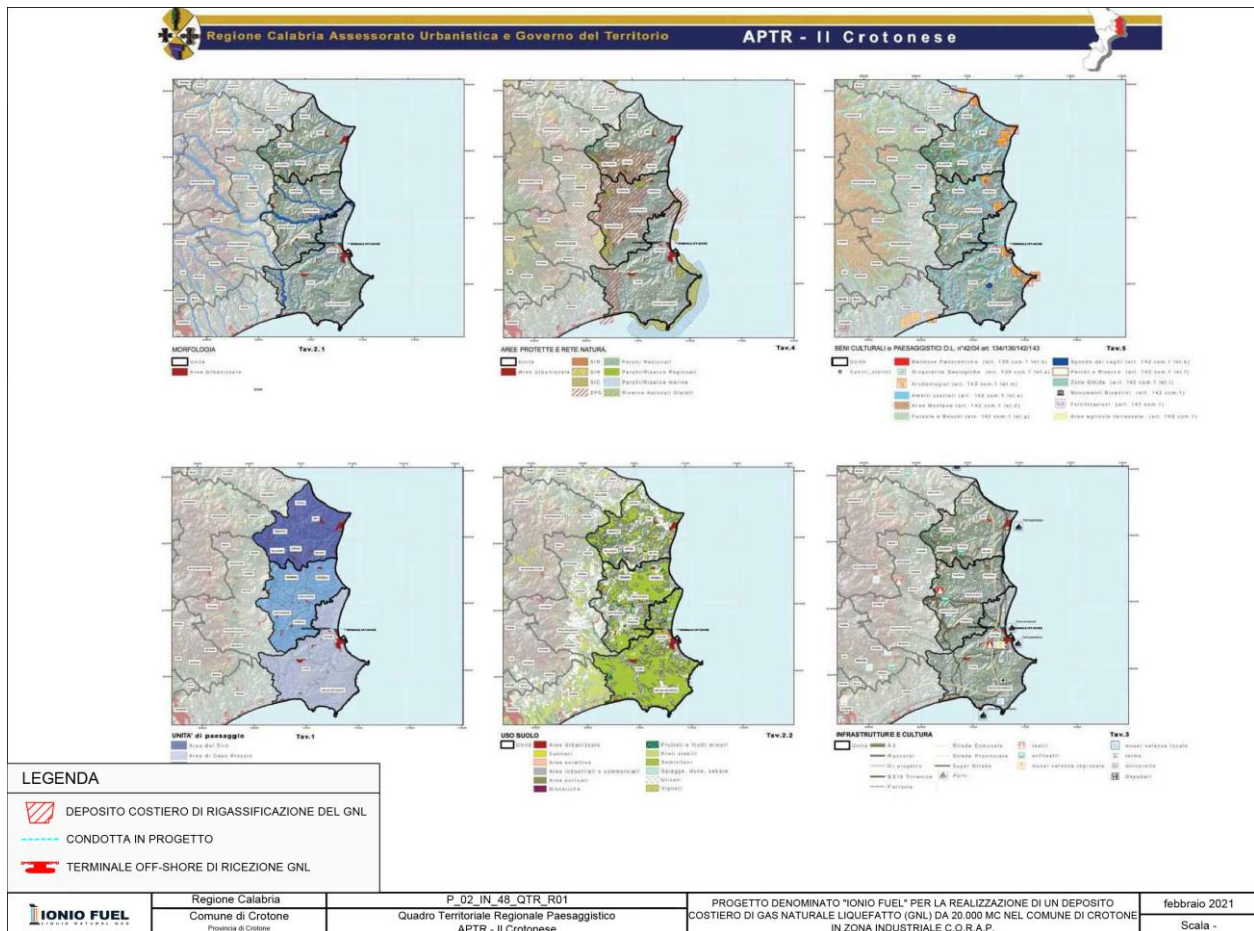


Figura 4 - P_02_IN_48_QTR_R01 - Quadro Territoriale Regionale Provinciale: APTR Il Crotonese

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra e delle opere di connessione

Relativamente al QTPR della Regione Calabria

Per quanto rappresentato ed analizzato, l'impianto non rappresenterà motivo di disturbo nel contesto paesaggistico evidenziato, in quanto non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore.

2.3.3. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Crotona

Lo strumento di pianificazione intermedio fra il Piano Territoriale Regionale ed i Piani Comunali è attualmente rappresentato dal P.T.C.P. Il PTCP è lo strumento fondamentale della programmazione socio-economica, territoriale e ambientale. In armonia con le previsioni e gli obiettivi della programmazione regionale, il piano determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e la programmazione degli interventi in funzione dello sviluppo della comunità provinciale.

Il PTCP di Crotona costituisce un quadro di riferimento fondamentale per la pianificazione territoriale; definisce linee d'indirizzo e strategie per il futuro della provincia fondate sul riconoscimento e la valorizzazione delle risorse locali; ha un ruolo essenziale per il coordinamento ed il raccordo delle scelte pianificatorie che, a vari livelli (sovraregionale, regionale, provinciale, e comunale), interessano la provincia di Crotona.

Il livello di pianificazione provinciale si pone su una scala intermedia di confronto e raccordo ideale tra la pianificazione sovraregionale e regionale e quella comunale e di dettaglio. Da un lato infatti, il PTCP segue indirizzi e prescrizioni generali derivanti dagli strumenti di programmazione e pianificazione di ordine superiore, dall'altro individua le esigenze dei Comuni e degli attori pubblici e privati che operano nella provincia per presentare soluzioni coerenti con le necessità e gli interessi collettivi, attraverso uno schema di scelte organiche di Pianificazione territoriale.

Il PTCP si configura come strumento strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio. Persegue obiettivi di qualità dell'ambiente, crescita sociale ed economica, individuando ipotesi di assetto territoriale, organizzate secondo uno scenario di progetto condiviso e congruente per la provincia, contenente un sistema di azioni di piano che si relazionano con gli indirizzi e le prescrizioni già prefigurati dal QTR.

Il Piano, inteso come processo di governo flessibile, che si attua per passaggi successivi e graduali e in una logica di priorità, va verificato continuamente con la sua corrispondenza alla realtà. È suscettibile di correzioni e integrazioni e costituisce un quadro di riferimento programmatico in costante evoluzione. Dal piano scaturiscono indirizzi, indicazioni e prescrizioni, pertanto le proposte devono essere compatibili con le caratteristiche ambientali e fisiche del contesto, con le relative condizioni culturali e sociali come pure con le risorse finanziarie disponibili per attuarle.

Il Piano prende forma attraverso un processo di interpretazione e conoscenza aperta del territorio, che ne rappresenta le specificità e rivela dal suo interno le matrici del progetto, le regole implicite, le necessità e le prospettive possibili. In questo senso il piano prevede un percorso di miglioramento del contesto fisico, economico e sociale, che si sviluppa attraverso direttrici d'intervento e secondo un graduale avvicinamento a obiettivi condivisi in cui l'intera comunità di abitanti possa identificarsi.

Obiettivi generali

Le attività che l'Amministrazione Provinciale intende avviare saranno volte a:

- promuovere l'integrità fisica del territorio ricercando condizioni di sicurezza da rischi di origine naturale o indotti dall'attività umana, ovvero da rischio idrogeologico (derivante dal verificarsi di eventi eccezionali in grado di produrre tipologie di dissesto tra loro strettamente interconnesse, quali frane, alluvioni, inondazioni, erosione costiera e incendi), sismico (legato ai terremoti) ed antropico (dovuto alla presenza di aree estrattive o di discarica, impianti, centrali e siti inquinanti, fenomeni di pressione antropica e carico turistico);



- migliorare l'accessibilità della provincia, sviluppando reti di connessione regionali e nazionali, potenziando il sistema infrastrutturale esistente (in particolare aeroporto e porto) e riorganizzando il territorio con mobilità su ferro, recuperando antichi percorsi ferroviari per creare corridoi alternativi a quelli su gomma, nella direttrice Est – Ovest (Crotona – Sila – Cosenza) con la rete delle ferrovie Calabro – Lucane, e in quella Nord – Sud (Crotona – Sibari) a valenza paesaggistica e culturale, con il treno della Magna Grecia, ciò anche al fine di sviluppare connessioni intercomunali ed intervenire sull'isolamento dei piccoli borghi rurali;
- valorizzare le risorse naturali e culturali come fattori strategici dello sviluppo territoriale, prevedendo interventi di bonifica sia ambientale che urbanistica e approntando un piano di valorizzazione delle risorse archeologiche, storico-artistiche e paesaggistiche;
- favorire l'uso sostenibile del patrimonio ambientale e culturale orientato al turismo di qualità, valorizzando le risorse locali, creando una rete integrata di strutture ricettive e itinerari, ampliando e qualificando il sistema dell'offerta (con particolare riferimento alle strutture termali) e dei servizi rivolti ad un target diversificato di visitatori;
- implementare il sistema economico, produttivo e culturale per dare nuova identità alla Provincia, valorizzando i saperi e le tradizioni locali, promuovendo la formazione e lo sviluppo di filiere agroalimentari basate sulla produzione agricola di qualità (Doc, Igt, Dop) e favorendo le produzioni biologiche;
- favorire l'innovazione nei settori della informazione e comunicazione, della tecnologia, della formazione professionale nonché nella ricerca e produzione di energia pulita a basso impatto ambientale.

Strategie

La strategia di sviluppo territoriale si articola nei seguenti assi secondo modalità di attuazione che prevedono di volta in volta verifiche di compatibilità delle azioni previste. Il modello di sviluppo che si intenderà adottare sarà fondato sull'attivazione di risorse locali (materiali, immateriali e umane) come elementi propulsivi per la crescita e sulla consapevolezza e valorizzazione dell'identità locale come punto di forza.

1) Sicurezza

La preservazione dell'integrità fisica del territorio è un presupposto fondamentale per lo sviluppo dello stesso. Non è possibile prevedere azioni di trasformazione senza accertare le condizioni nelle quali esse dovranno avvenire e senza garantire adeguate condizioni di sicurezza da rischi naturali e antropici. Il dissesto del territorio spesso genera emergenza in seguito ad eventi straordinari, ciò vanifica l'efficacia degli interventi e richiede soluzioni urgenti quanto temporanee, pertanto, se non opportunamente valutato, costituisce un forte ostacolo alla crescita ed al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla pianificazione. Il PTCP, secondo quanto definito all'art. 18 della LUR 19/02 e già precedentemente descritto, dovrà

approfondire il quadro conoscitivo dei rischi territoriali provinciali, individuando fonti di rischio ed aree vulnerabili e stabilendo trasformazioni compatibili con il carattere dei luoghi e la loro esposizione al rischio.

2) *Accessibilità al territorio e nel territorio*

Dal punto di vista infrastrutturale la provincia possiede già alcuni sistemi rilevanti quali l'aeroporto e il porto turistico e commerciale di Crotona, già in fase di potenziamento per costituire un nuovo polo di riferimento per i traffici in aumento in questa porzione di Mediterraneo, che sia connesso ad un sistema stradale e ferroviario efficiente. Il disegno infrastrutturale è inteso nel PTCP come fattore di competitività del sistema territoriale, per tale motivo prevede il miglioramento delle condizioni di accessibilità dall'esterno e all'interno del territorio stesso, l'innalzamento di qualità, efficienza e sicurezza delle infrastrutture esistenti e delle relative modalità gestione, anche nell'ottica di attrarre nuovi vettori di trasporto. Il PTCP dovrà porre grande attenzione alla Strada Statale 106 (per la riqualificazione, il potenziamento e l'adeguamento strutturale della rete esistente) ed alla ferrovia ionica (di cui prevede l'elettrificazione sulla tratta Sibari – Reggio Calabria). Inoltre opererà per potenziare lo scalo aeroportuale S. Anna e sviluppare il porto commerciale e industriale di Crotona (costituente con Gioia Tauro un vero e proprio Polo logistico) in modo da organizzare un sistema portuale e aeroportuale complesso, in grado di attrarre investimenti sulla mobilità mare-mare e aereo-mare. È già stata avviata l'opera di caratterizzazione del porto di Crotona per consentire le attività di dragaggio necessarie all'attracco delle navi di grossa stazza in navigazione e la bonifica del sito. Per il porto turistico di Crotona si provvederà all'adeguamento, infrastrutturazione e attivazione di nuovi servizi nautici, implementando il sistema con il porticciolo turistico – commerciale di Le Castella. Inoltre, nella città capoluogo è già stata avviata una strategia di infrastrutturazione urbanistica, attraverso la Società di trasformazione Urbana (STU) e la costituzione di partnership pubbliche e private.

3) *Ambiente come risorsa strategica*

La qualità ambientale sarà considerata come il presupposto per mantenere i valori identitari della provincia sui quali promuovere lo sviluppo del territorio. Il PTCP infatti intende perseguire l'obiettivo della qualità ambientale attraverso strumenti di tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico-ambientale e culturale (rafforzando tali azioni soprattutto sull'ambiente costiero e montano), ponendo la stessa come condizione alla base di ogni trasformazione del territorio e volgendo l'attenzione necessaria al recupero e alla riqualificazione del patrimonio compreso nel sistema insediativo e relazionale (con particolare riferimento alle aree degradate o dismesse). Inoltre il PTCP prevede la bonifica dei siti inquinati e la riduzione del livello di inquinamento già registrato in alcune aree del territorio. La Provincia di Crotona comprende un patrimonio ambientale di grande valore riconosciuto, per il quale l'Amministrazione ha già individuato una ipotesi di Rete Ecologica che dovrà essere ulteriormente sviluppata nell'ambito del PTCP. Ai fini della tutela e della gestione delle aree il PTCP valuterà i beni inclusi nella suddetta Rete non come singole unità ma come sistema. Per quanto riguarda la definizione e gestione dei vincoli, essi saranno considerati in relazione



al ruolo che i beni stessi assumeranno per il territorio. In questo contesto la valorizzazione dell'Area Marina Protetta e la creazione di un Centro di Ricerca di Biologia Marina rientrano non solo nella finalità di ricerca scientifica sulle risorse naturalistiche ma anche sul rafforzamento del concetto stesso di identità mediterranea.

4) *Turismo ambientale e culturale di qualità*

Il PTCP dovrà sostenere uno sviluppo turistico di qualità, non stagionale ma distribuito nell'arco dell'intero anno, fondato sul valore del territorio, compatibile con la naturalità delle sue risorse ed in grado di apportare benefici positivi e duraturi. Negli ultimi anni è risultata in crescita costante una specifica tipologia di turismo, che rivolge l'attenzione al patrimonio ambientale e culturale attraverso una sua fruizione compatibile secondo "tempi e modi d'uso" diversi dal turismo ordinario. Tale tipo di domanda, rapportata alle caratteristiche della provincia, può costituire un'opportunità rilevante per il territorio, puntando sulla valorizzazione e organizzazione dell'offerta turistica. La provincia infatti possiede un grande patrimonio materiale e immateriale, ricco di testimonianze della storia e della cultura (ancora oggi evidenti nella qualità dei centri e dei borghi storici presenti, nel perpetuarsi delle tradizioni e nell'accoglienza dimostrata da parte delle popolazioni locali nei confronti dei visitatori) che unitamente al patrimonio naturalistico costituisce un sistema di risorse da valorizzare per orientare un turismo di qualità, che consenta una fruizione corretta del territorio, perseguendo al contempo obiettivi di sviluppo socio-economico e preservazione delle risorse e delle identità locali. Il PTCP promuoverà il turismo di qualità attivando iniziative per la costituzione di un sistema di centri di visita e laboratori nelle aree naturali protette e di interesse storico, archeologico e architettonico, connesso all'organizzazione di percorsi di apprendimento, attività didattiche e visite guidate e legato a strutture ricettive e di ospitalità diffusa. Inoltre, per garantire la qualità dell'offerta turistica complessiva, l'Amministrazione Provinciale potrà scegliere il *metodo della premialità* con la progettazione di un *marchio di qualità* che certifichi la sostenibilità delle attività, il livello dei servizi proposti, i miglioramenti progressivi ottenuti dalle aziende impegnate e promuova quindi un rapporto di soddisfazione tra gli operatori del settore e gli utenti. All'interno del PTCP saranno previsti interventi per: l'implementazione di strutture e centri termali in grado di sfruttare al meglio le potenzialità offerte dalla presenza di questo tipo di sorgenti benefiche per la salute ed il riposo (sviluppo delle terme Magna Graecia), la creazione della Rete Museale Provinciale di Arte Contemporanea - MAC, considerata come "vera e propria infrastruttura aggregante del costituendo PTCP", che interverrà attraverso azioni di riqualificazione ambientale e paesaggistica, allestimenti, mostre e presidi artistici, valorizzando i siti culturali della provincia; il potenziamento del sistema di servizi connessi alla fruizione dei beni culturali esistenti, attraverso strumenti di gestione "imprenditoriale" (gestione parco archeologico di Capo Colonna attraverso la Fondazione Odyssea).

5) *Innovazione del sistema produttivo agro alimentare*

Il tessuto produttivo è costituito da attività manifatturiere e di trasformazione di prodotti alimentari che si rifanno direttamente alla tradizione locale ed alla produzione diretta da colture di alto valore, in parte già riconosciute attraverso marchi di qualità (DOP per l'olio *Alto Crotonese*; DOC per il vino *Cirò*, per il *Sant'Anna* di Isola di Capo Rizzuto e per il *Melissa* della costa ionica). In questo senso il territorio si è già attivato per un Accordo di Programma per la nascita di un distretto ICT - per l'Eccellenza dei Territori e per il settore *agro-alimentare* in particolare. Il PTCP opererà per rafforzare la filiera di qualità della produzione eno-gastronomica, adeguando l'agricoltura crotonese ai grandi temi della politica comunitaria (PAC), promuovendo la cooperazione fra le imprese stesse e la nascita di nuovi distretti produttivi, lo sviluppo di progetti innovativi nei processi produttivi e nel marketing territoriale, la diffusione di tecnologie ICT e la ricerca scientifica applicata ai processi ed ai prodotti. Ciò considerando soprattutto l'allargamento ad Est dell'Unione Europea e per dare impulso ai processi di innovazione e internazionalizzazione delle imprese operando affinché siano riconosciute l'importanza produttiva ed il peso economico del distretto crotonese non solo a livello regionale.

6) *Innovazione tecnologica nei settori dell'energia e della cultura*

Il PTCP introdurrà fattori di innovazione nel territorio puntando:

- su produzioni e servizi ad alto valore aggiunto;
- sul settore della tecnologia dell'informazione (per il quale il Contratto di Programma per l'Information Communication Technology potrebbe costituire un'opportunità di lavoro che valorizza e occupa le capacità professionali locali);
- sulla ricerca e lo sviluppo di energie a basso impatto ambientale (biomasse);
- innovazione nella formazione professionale (in particolare per gli operatori del settore culturale).

In questo senso, l'Amministrazione Provinciale si è già attivata per creare un *Distretto energetico* di importanza continentale al quale associare la creazione di un centro di ricerca sulle energie alternative e rinnovabili, sfruttando la prossimità dell'area a corridoi energetici e la presenza di realtà produttive di livello internazionale.

In particolare, nel pianificare interventi volti a modernizzare la produzione energetica provinciale puntando sulle forme di energia rinnovabile, si dovrà avviare la creazione di una vera e propria Agenzia territoriale per l'energia - ATERK, intesa come struttura organizzativa che svilupperà proficue sinergie pubbliche e private per la ricerca scientifica e tecnologica del settore e sarà in grado di incrementare l'offerta energetica, modernizzando le centrali esistenti e facilitando la gestione degli incentivi sulle fonti rinnovabili e assimilabili (biomasse), sempre tenendo come riferimento i principi di sostenibilità ambientale nei sistemi di produzione di energia.

In conclusione il PTCP, che considera la totalità del territorio provinciale, è lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, deve quindi organizzare e



coordinare la pianificazione comunale, articolare sul territorio le linee di azione della programmazione regionale, sottoporre a verifica e raccordare le politiche settoriali della Provincia.

Di seguito si riportano due tavole del PTCP, che evidenziano le Aree protette e le Risorse Idriche. Come si evince dall'analisi vincolistica, la maggior parte delle aree vincolate ricadono in prossimità della linea della costa e non ci sono interferenze dell'opera con bacini idrografici.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

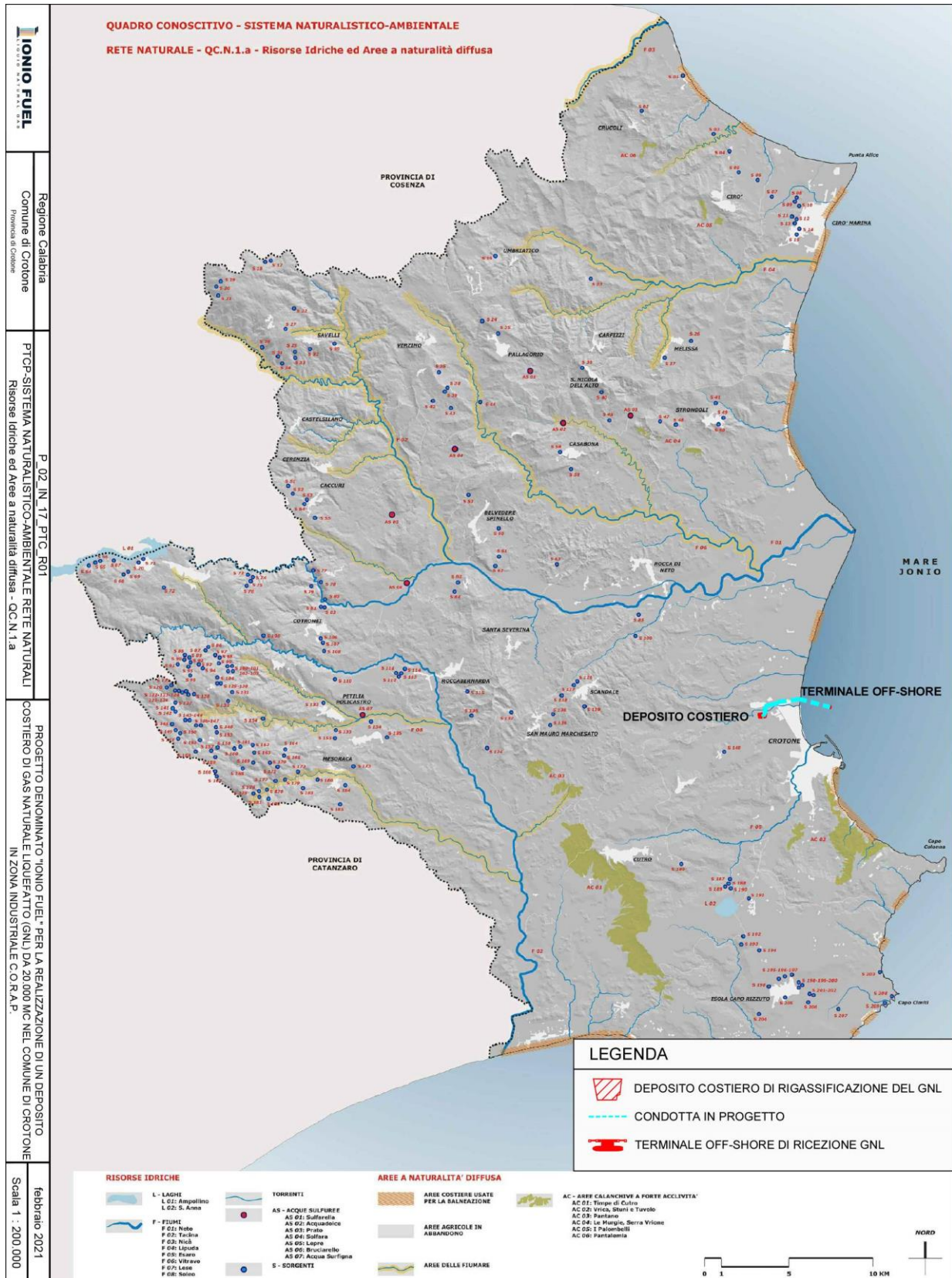


Figura 5 - P_02_IN_17_PTC_R01 – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Crotona: Risorse Idriche ed Aree a naturalità diffusa

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

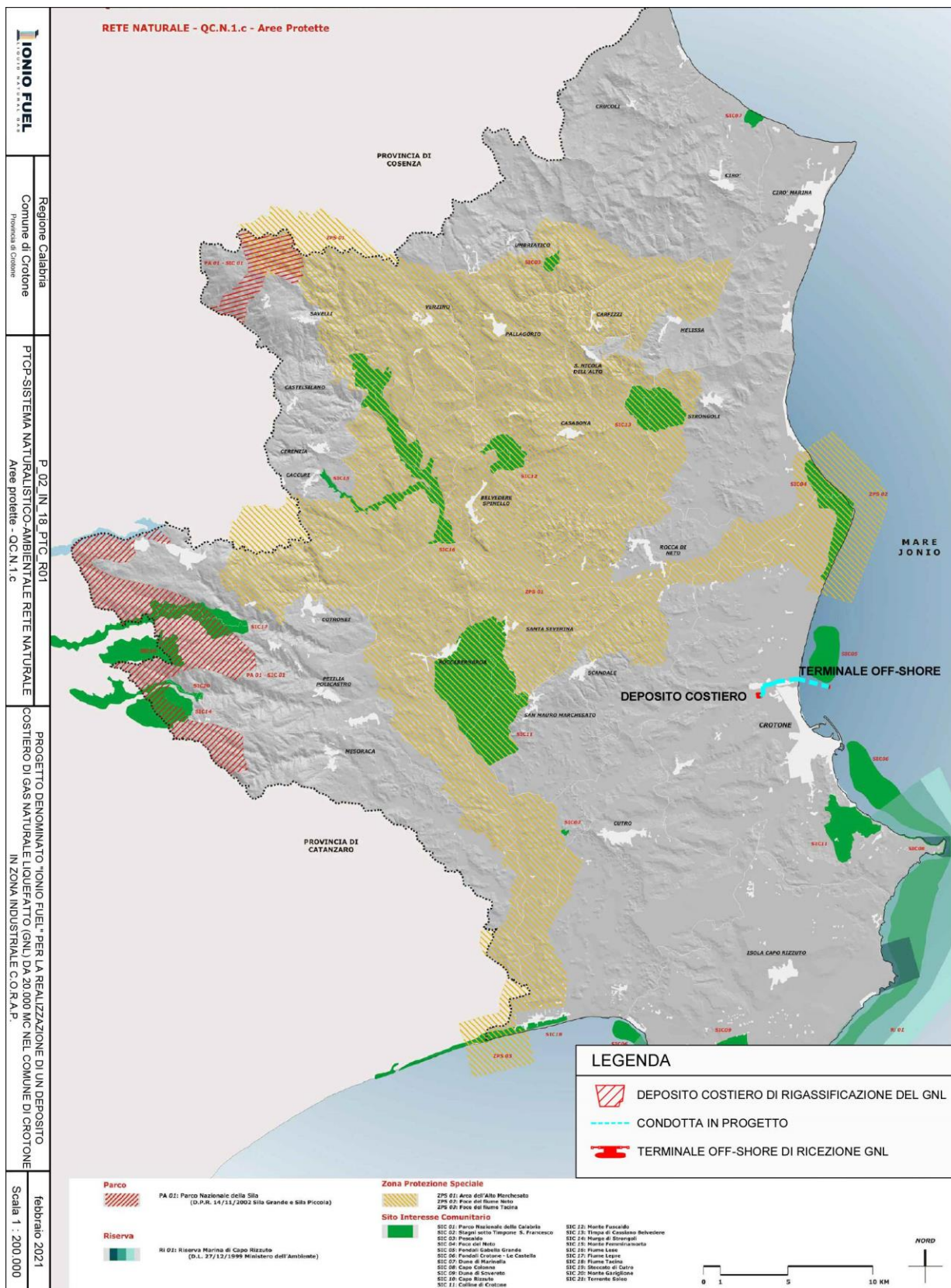


Figura 6 – P_02_IN_18_PTC_R01 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Crotona: Aree protette

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra e delle opere di connessione**Relativamente al PTC della Provincia di Crotone**

Per quanto rappresentato ed analizzato, l'impianto non rappresenterà motivo di disturbo nel contesto paesaggistico evidenziato, in quanto non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore.

2.3.4. Piano Regolatore Industriale di Crotone (P.R.I.)

La società IONIO FUEL è promissaria acquirente del terreno individuato al Catasto al Foglio di Mappa n.25, di una parte della P.IIa n. 1015 di 114.914 mq. Per il Deposito se ne utilizzerà una parte circa 67.176 mq. Il Piano Regolatore Industriale prevede che l'area interessata dall'intervento P.IIa n.1015 (parte) ricade in **Zona "A" - AREE PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE** (industriali ed artigianali).

In tutte le zone (Zone A, A1, A2, B, C, E ed F) ricadenti nel nucleo di industrializzazione di Crotone, valgono le previsioni del Piano del Nucleo di Industrializzazione di Crotone quindi le seguenti norme:

- a) è consentita l'edificazione sul confine del lotto prospettante la strada di cabine per l'alloggiamento di trasformatori e la fornitura di energia elettrica, gruppi elettrogeni, apparecchiature per la fornitura di gas, acqua potabile e/o industriale, centraline telefoniche e per ogni altro servizio di utenze, fatte salve le norme vigenti in materia e le prescrizioni degli Enti fornitori dei servizi stessi;
- b) è consentita la realizzazione di tettoie, completamente aperte al meno su tre lati, per il ricovero di autoveicoli, motoveicoli ed attrezzature, in aderenza alle recinzioni poste sui confini dei lotti, purché di altezza non superiore a mt. 2,50 e di lunghezza non superiore al 20% dell'estensione dei confini. Dette tettoie non possono essere realizzate sui confini dei lotti verso fronte strada dai quali debbono essere arretrate di una distanza pari a quella prevista per gli edifici.
- c) per i distacchi minimi tra pareti finestrate all'interno dei lotti valgono le norme del Codice Civile, nonché quelle previste in materia di edilizia antisismica;
- d) i varchi di ingresso per gli autoveicoli saranno arretrati rispetto alla recinzione di una misura non inferiore a mt. 3,00.
- e) Le recinzioni dei lotti verso fronte strada possono essere realizzate in muratura fino ad un'altezza massima di mt. 1,20 rispetto alla quota del piano viabile e per la restante parte debbono essere realizzate in materiale trasparente.
- f) Il Consorzio si riserva la facoltà, in caso di estrema urgenza ed importanza ai fini del processo di industrializzazione, di utilizzare singoli lotti per insediamenti diversi da quelli previsti nella zonizzazione di piano purché comunque compatibili con i fini istituzionali dell'Ente e con le norme vigenti.
- g) E' consentito il mantenimento di tutte le attività preesistenti, purché regolarmente autorizzate.



L'area di insediamento dell'impianto è classificata dalle Norme Tecniche di Attuazione (art.1) del Piano come Zona per Attività Produttive.

All'interno dei singoli lotti industriali valgono le seguenti norme:

I. Sono previste soltanto costruzioni corrispondenti al carattere specifico di insediamenti industriali. Non sono consentiti locali d'abitazione; è consentita soltanto la realizzazione di un alloggio per il custode ed uno per personale tecnico (turnisti), la cui presenza indispensabile e continua in loco è stata comprovata dall'azienda assegnataria del lotto e fino ad un massimo, per ciascun alloggio, di 120 m² calpestabili. Per gli uffici ed i servizi complementari la superficie deve essere proporzionata al numero di addetti. Tale indicazione sarà valutata in via discrezionale dal Consorzio con un massimo del 15% della cubatura industriale oggetto di concessione.

Sono previste aree per la commercializzazione dei prodotti della stessa azienda nella misura del 15% della superficie coperta e con il limite massimo di 250 m².

II. Lotto minimo 3.000 mq.

- Le recinzioni potranno essere poste sul confine di proprietà.
- La percentuale di copertura massima (rapporto tra area edificata ed area totale del lotto) è così stabilita:
 - per lotti di dimensione inferiore a 10.000 m² nella misura del 35%;
 - per lotti di dimensione uguale o maggiore di 10.000 m² nella misura del 50%.
- Il distacco minimo delle costruzione dai confini è così stabilito:
 - per lotti inferiore a 10.000 m² 6 ml. dal confine con altri lotti; 10 ml dal confine con la viabilità di Piano;
 - per lotti uguali o superiori ai 10.000 m² 6 ml. dal confine con altri lotti; 12 ml. dal confine con la viabilità di Piano;
- parcheggi privati: andranno previsti all'interno dei lotti parcheggi al servizio degli addetti in misura non inferiore a 1 m² ogni 15 m² di superficie coperta calpestabile realizzata, ed in ogni caso, un rapporto non inferiore ad un posto macchina di 15 m² per addetto.
- piante: andranno messe a dimora nuove alberature in misura non inferiore a 1 pianta ogni 500 m³; tali alberature di tipo ornamentale dovranno avere un'altezza non inferiore a m 3,50 all'atto della messa a dimora.

La messa a dimora delle piante dovrà essere completata entro 12 mesi dall'inizio delle attività produttive.

È ammessa la conservazione degli edifici con destinazione produttiva, i relativi lotti di pertinenza degli edifici saranno definiti all'interno del Piano di utilizzazione delle aree.

CARATTERISTICHE DEL PIANO REGOLATORE INDUSTRIALE DELL'EX C.S.I. DI CROTONE

Zona	Destinazione d'uso	V.A.	Ha %
------	--------------------	------	------

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

A	Aree per insediamenti produttivi	340,78	37,63
B	Aree per servizi alla produzione	31,98	3,53
C	Aree per attività miste	107,91	11,92
D	Aree per attrezzature tecniche e di servizio	20,15	2,23
E	Aree per attrezzature sportive e per il tempo libero	6,64	0,73
F	Centro smistamento merci	31,78	3,51
G	Aree a verde	127,33	14,07
H	Parcheggi attrezzati	10,03	1,11
I	Infrastrutture ferroviarie	12,04	1,33
L	Aree industriali dismesse o in via di dismissione da riqualificare	66,95	7,39
	Viabilità ed altre infrastrutture	149,91	16,55
	Superficie Totale	905,50	100,00

Di seguito si riporta un estratto della Tavola del PRI del Comune di Crotona – Zonizzazione.

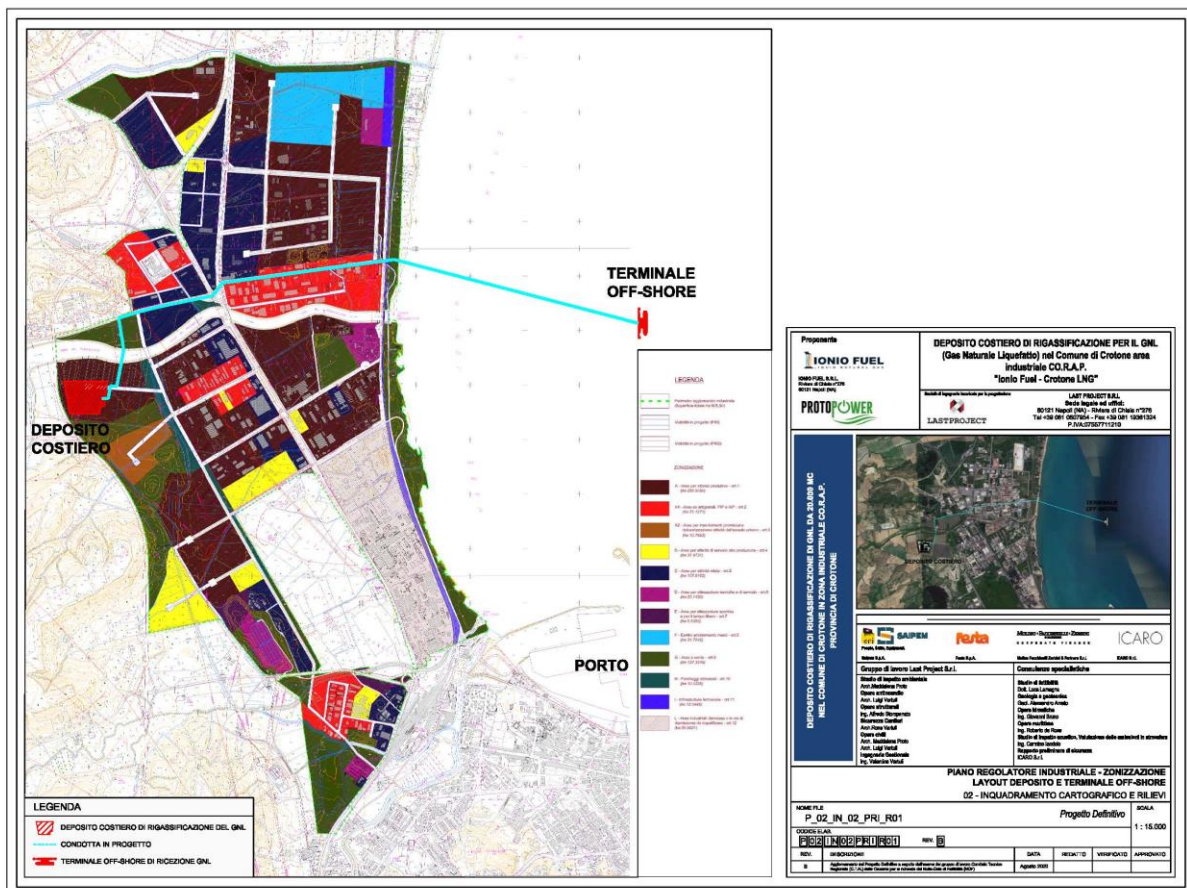


Figura 7 - P_02_IN_02_PRI_R01 - Piano Regolatore Industriale: Zonizzazione

Come è possibile osservare l'opera in progetto ricade interamente in **Zona "A" - AREE PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE** (industriali ed artigianali) Rif. P_02_IN_02_PRI_R01.

Nell'elaborato di riferimento P_02_IN_15_COR_R01 si riporta la Corografia del sito su Carta Tecnica Regionale (CTR) della Regione Calabria comprendente l'area d'impianto circoscritta da un raggio di 500 m. La presenza delle industrie e del grande polo industriale di Crotonese costituisce l'elemento caratterizzante dell'area vasta in tutte le sue componenti prima tra tutte il paesaggio, sebbene l'area dell'insediamento previsto al suo contorno non preveda la localizzazione di insediamenti produttivi.

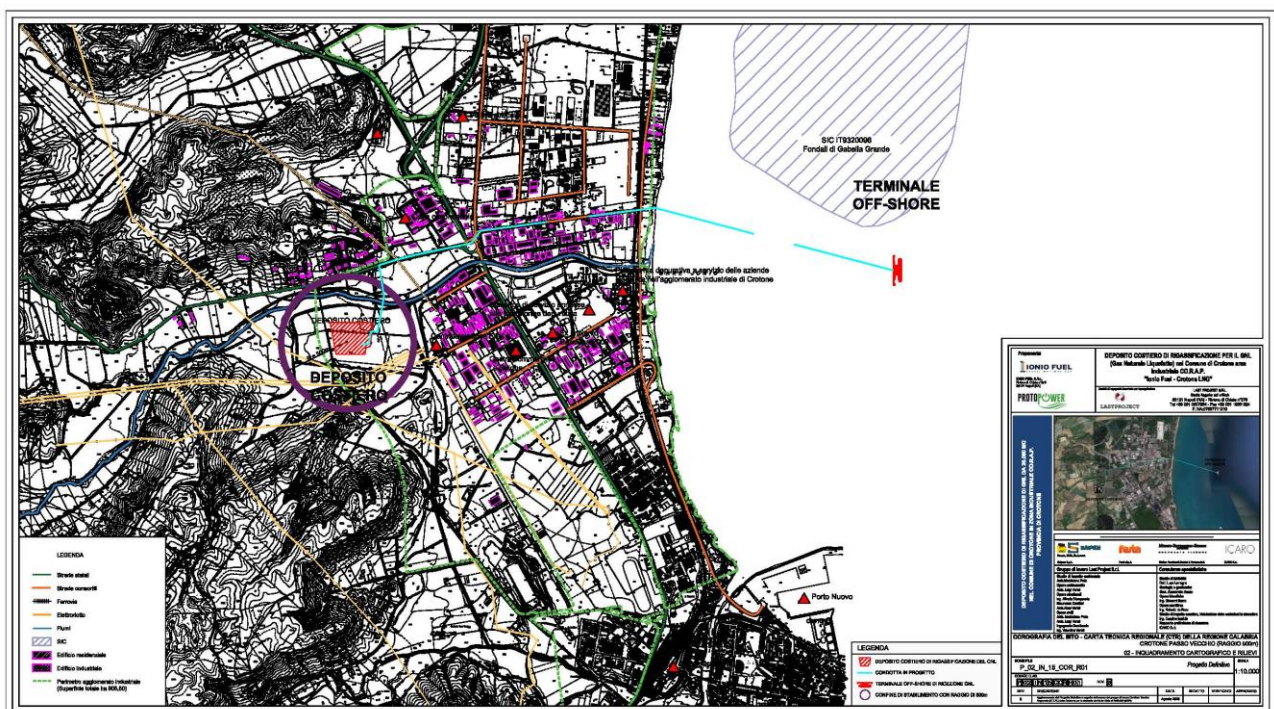


Figura 8 - P_02_IN_15_COR_R01 Corografia del sito - Carta Tecnica Regionale (CTR) della Regione Calabria-Crotone Passo Vecchio (raggio 500m)

Il Deposito è posto al centro di un antico terrazzo morfologico su cui si dislocano buona parte delle realtà industriali del bacino crotonese. L'andamento morfometrico è infatti caratterizzato da ampie superfici pianeggianti inserite nella Formazione di San Mauro, intervallate da gradini e salti morfologici, modellati ed addolciti nelle forme ad assumere pendenze del 10 % circa, che seguono l'allineamento tipico degli antichi paleoalvei e corrispondenti superfici terrazzate spesso simmetriche ed ancora ben "leggibili".

Da un punto di vista pedologico, l'area d'intervento ricade nella Provincia Pedologica 4 "Pianura costiera e fascia litorale sul versante ionico". L'area comprende le pianure alluvionali, le pianure costiere ed i terrazzi antichi che si estendono dal medio-alto versante ionico della Calabria fino al promontorio di Scilla-Villa San



L'area individuata, è caratterizzata da una scarsa naturalità per la notevole antropizzazione in quanto circondata da insediamenti industriali. Tutta la superficie che sarà occupata dall'impianto, risulta un'area non idonea alle colture e con scarsissimi esemplari arborei, con uno strato vegetativo che mostra una evidente sofferenza tale da spingere la scelta di localizzazione del Deposito coerente con i vincoli ambientali e con la vocazione del territorio prescelto.

Nel PRI si prevedono una serie di infrastrutture viarie consortili, nella fattispecie la realizzazione di una viabilità contemplata nel Piano a servizio dei lotti. L'arteria carrabile afferente al lotto oggetto di studio, prevista come da PRI, verrà utilizzata ed integrata con una viabilità di progetto perimetralmente al lotto di intervento, ciò consentirà il raggiungimento degli altri lotti al contorno ed in adiacenza dell'area prescelta in modo da rendere il lotto di progetto accessibile anche rispetto agli altri lotti che diversamente sarebbero interclusi.

L'area del nuovo Deposito pertanto ricade all'interno della zona destinata alle attività industriali del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria (C.O.R.A.P.) ad una distanza dalla fascia costiera (posta quest'ultima tra la foce del fiume Esaro a Sud e la foce del fiume Passo Vecchio a Nord) prospiciente il Deposito di circa 2.200 metri all'interno del perimetro dell'agglomerato industriale di Crotone.

Il sito è localizzato a Nord rispetto al Centro della città di Crotone (dista circa 4,5 km), in area attualmente sgombra da qualsiasi tipo di attività. Il Terminale identificato per lo scarico del GNL con le metaniere, sarà realizzato a circa 1,8 km dalla costa ionica e lo stesso dista circa 2 Km dal Porto Nuovo di Crotone localizzato a Nord della città.

In **Allegato A.2.1 elaborato P_07_RI_06_ALL_R01** si riporta la Corografia del sito su Carta Tecnica Regionale (CTR) della Regione Calabria comprendente l'area circoscritta da un raggio di 2 km.

Nella corografia allegata, sono indicati i principali elementi territoriali, urbanistici ed ambientali presenti nell'area compresa entro 2 km di raggio dalle previste installazioni.

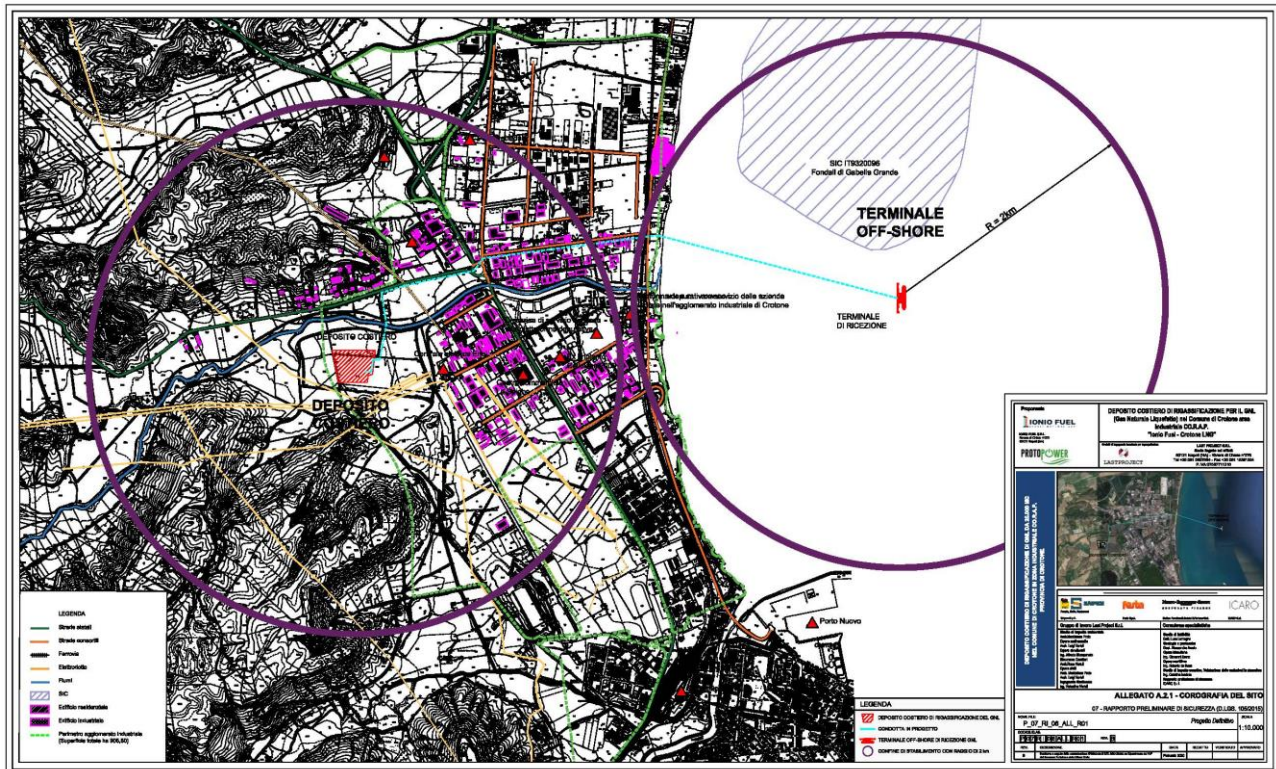


Figura 9 - P_07_RI_06_ALL_R01 Corografia del sito - Carta Tecnica Regionale (CTR) della Regione Calabria-Crotone Passo Vecchio (raggio 2 km)

Centri di soccorso

L'ospedale civile più vicino al Deposito è l'Ospedale San Giovanni di Dio di Crotone, ubicato ad una distanza di circa 4,2 km.

Il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco più prossimo dista circa 4,6 km dallo stabilimento.

E' inoltre presente ad una distanza di circa 3,3 Km dal Deposito, l'Arma dei Carabinieri – Comando Provinciale di Crotone.

Infrastruttura a servizio dell'agglomerato industriale

Per ciò che attiene gli scarichi prodotti dalle industrie dell'agglomerato industriale di riferimento, l'area vasta è dotata anche di una Piattaforma depurativa a servizio delle aziende insediate nell'agglomerato con annessa discarica di servizio ubicata in Via F. Corridoni a circa 800 m di distanza dalla S.S. 106. Sia la Piattaforma che la discarica sono poste rispetto al Deposito ad una distanza di circa 1,8 Km.

Distanze del Deposito da

A3 (Salerno – Reggio Calabria) circa Km 70

S.S. 106 circa Km 1

Linea ferroviaria ionica_circa Km 2

Porto di Crotona circa 4 Km

Aeroporto di Crotona circa Km 13

Ospedale di Crotona circa 4,2 Km

Vigili del Fuoco circa 4,6 Km

Arma dei Carabinieri – Comando Provinciale di Crotona circa 3,3 Km

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra

Relativamente al PRI del Comune di Crotona

Il Piano Regolatore Industriale prevede che l'area interessata dall'intervento ricade in **Zona "A" - AREE PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE** (industriali ed artigianali), nella precitata area è possibile svolgere attività produttive a servizio della produzione mantenendo una soluzione di progetto conforme agli standard urbanistici previsti nello strumento urbanistico consortile PRI. Pertanto l'intervento atteso risulta essere compatibile con le previsioni del Piano e non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore. A riguardo la Società IONIO FUEL ha ricevuto in data 21 dicembre *Parere di prefattibilità dal Consorzio Regionale di cui al Prot. N. 0013294 del 21/12/2018.*

Considerazioni rispetto alla localizzazione delle opere di connessione e del Terminale di ricezione

Relativamente al SIN ricadente nel PRI del Comune di Crotona

Una parte dell'area industriale di Crotona rientra nel Sito di Interesse Nazionale di Crotona come istituito con DM 304 del 09/11/2017 di competenza del Ministero dell'Ambiente. In particolare risulta compreso nel SIN il tratto tra la foce del torrente Passovecchio, la foce del fiume Esaro ed una parte del tratto a mare prospiciente la fascia costiera. Relativamente alle opere di connessione del Deposito, una porzione del tratto a terra ed il tratto a mare comprensivo del Terminale di ricezione risultano compresi, risulta esclusa l'area di impianto (parte a terra). Per tale area la Direzione del Ministero dell'Ambiente e di Tutela del Territorio e del Mare ha evidenziato nel giugno 2018 per il SIN di Crotona lo Stato delle procedure della bonifica dei terreni evidenziando i Piani di caratterizzazione presentati, quelli attuati, le misure di prevenzione attuate, i progetti di bonifica presentati, i progetti di bonifica approvati e le aree non contaminate.

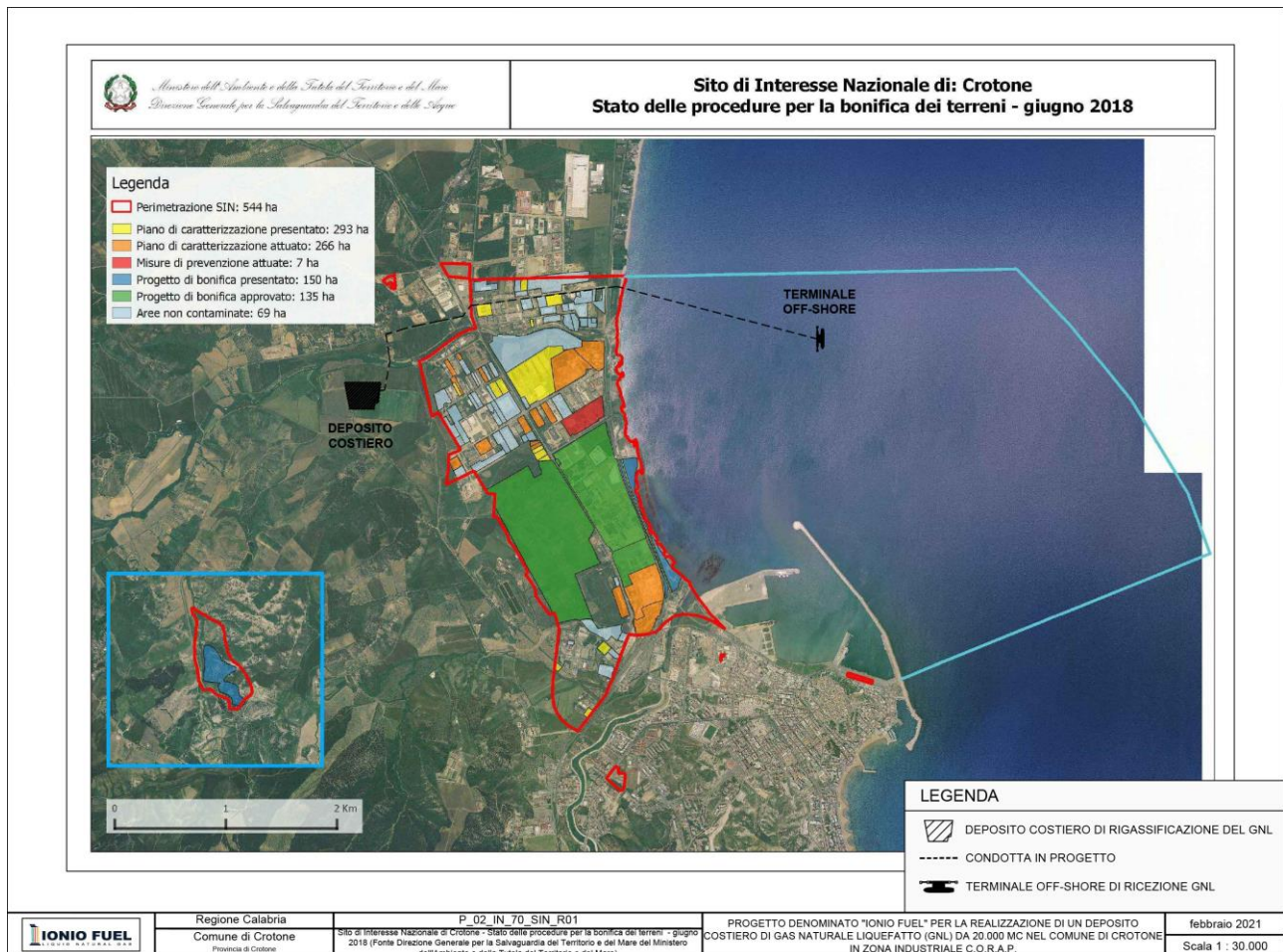


Figura 10 - P_02_IN_70_SIN_R01 Sito di Interesse Nazionale di Crotona - Stato delle procedure per la bonifica dei terreni - giugno 2018 (Fonte Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e del Mare del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare)

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra

Relativamente alla Tutela del patrimonio paesaggistico-ambientale e storico culturale del PSC di Crotona di cui ai vincoli derivanti dal QTRP.

Il territorio di Crotona è interessato da vincoli e tutele che sono stati raggruppati in vincoli inibitori e vincoli tutori Rif. elaborati P_02_IN_11_VTT_R01 e P_02_IN_12_VTT_R01. I vincoli inibitori derivanti dal QTR della Calabria riguardano in particolare: la fascia dei 300 m dalla linea del demanio marittimo per i territori costieri non antropizzati piani e la fascia dei 500 m dalla linea SID per i territori costieri non piani, la fascia dei 150 m dal piede degli argini lungo i corsi d'acqua, i territori coperti da boschi, le zone archeologiche, gli usi civici, i vincoli derivanti dal PAI e dallo studio geologico, le fasce di rispetto delle infrastrutture (linee elettriche, strade, ferrovie, acquedotti, cimiteri, impianti eolici ecc), le aree percorse dal fuoco. I vincoli tutori sono individuati quali: le fasce fluviali, le fasce costiere, i beni paesaggistici e monumentali, aree Natura 2000 (SIC e ZPS), le riserve naturali, i vincoli relativi all'ambito aeroportuale.

Sulla base della cartografia di riferimento esaminata, il Deposito non risulta interessato da alcun vincolo inibitore e tutore né dalla presenza di alcun elemento di pregio storico e culturale.

Considerazioni rispetto alla localizzazione delle opere di connessione e del Terminale di ricezione vincoli tutori ed inibitori derivanti dal QTRP e dalla legislazione vigente

Relativamente ai vincoli inibitori e tutori, per ciò che attiene le opere di connessione c'è da tener presente il vincolo tecnologico (elettrodotta) e la fascia di rispetto ferroviario. Ma poiché le tubazioni criogeniche risultano essere completamente interrata ed in fiancheggiamento ed attraversamento a strade pubbliche non risultano essere in contrasto con il regime vincolistico esaminato.

2.3.5. Piano Regolatore Generale di Crotona (P.R.G.)

Il Piano Regolatore Generale di Crotona (PRG), approvato con Decreto n. 18086 del 17-12-02 prevede che l'area interessata dall'intervento ricada in zona del **“Perimetro del nucleo di industrializzazione di Crotona”** ovvero in area industriale. Secondo le Norme Tecniche di Attuazione del PRG di Crotona, con specifico riferimento all'elaborato grafico riportato nella Tav. P4 “Usi e modalità di intervento, intero territorio”, l'area oggetto dell'infrastruttura ricadente nel nucleo di industrializzazione è normata dall'art. 19 comma 5. All'interno di quest'area valgono le previsioni del Piano del Nucleo di Industrializzazione di Crotona.

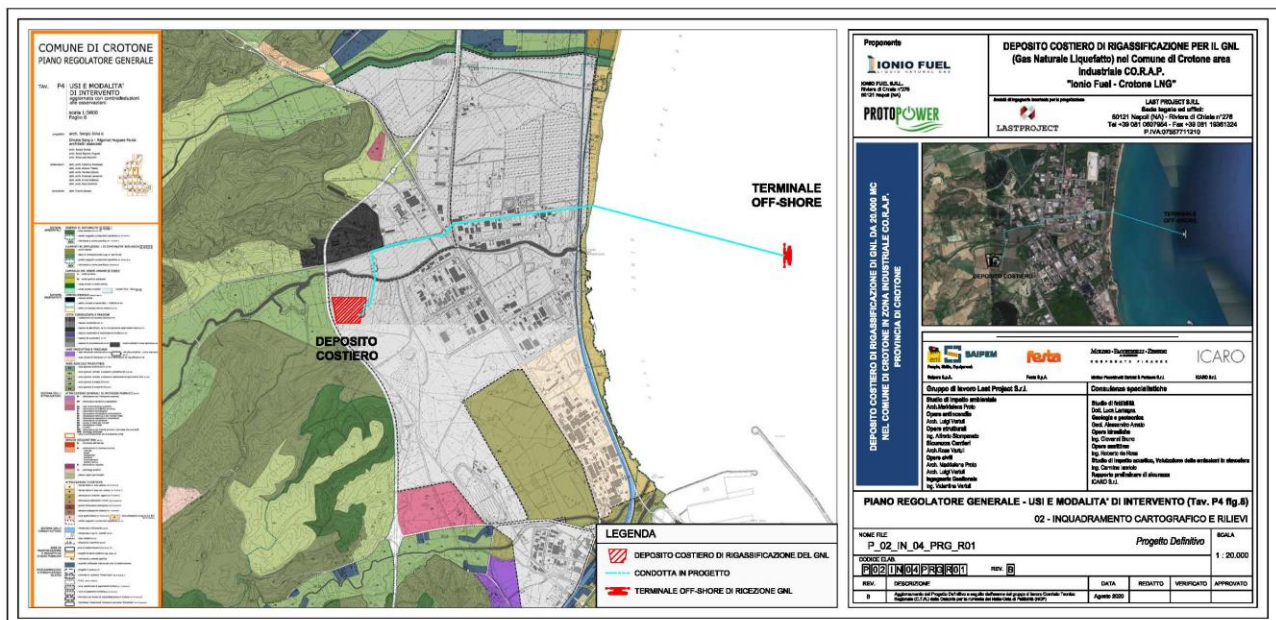


Figura 11 - P_02_IN_04_PRG_R01 Piano Regolatore Generale – Usi e modalità di intervento Tav. P4

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

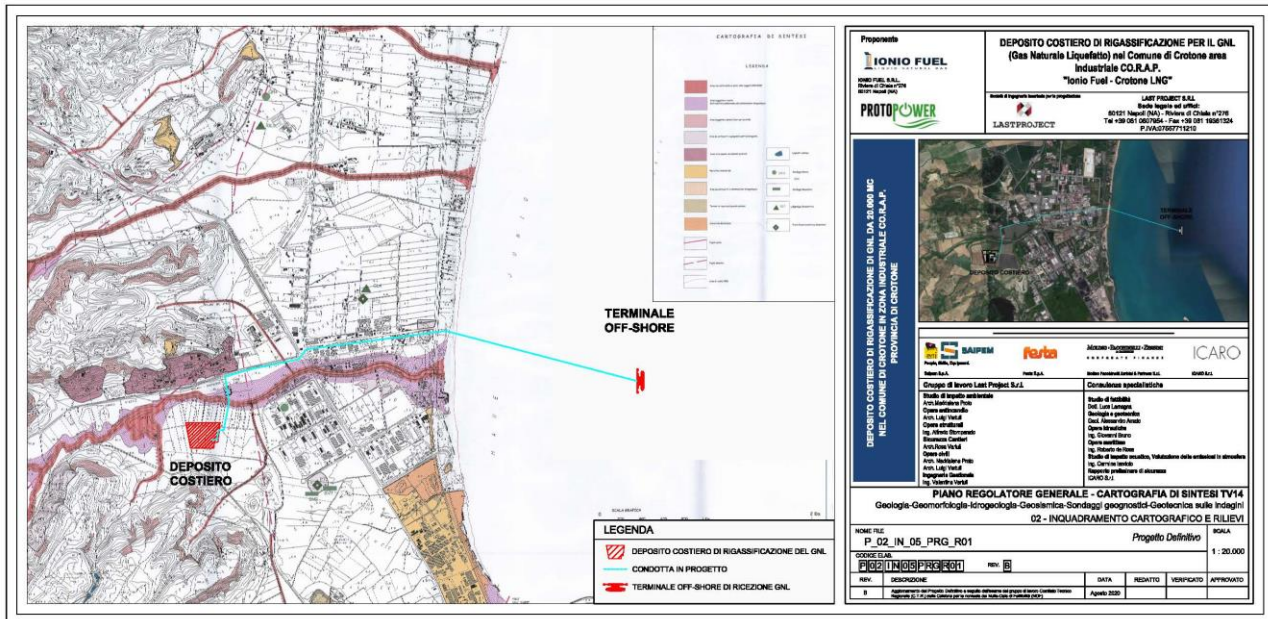


Figura 13 – P_02_IN_05_PRG_R01 Piano Regolatore Generale: Cartografia di sintesi – Geologia, Geomorfologia, Idrogeologia, Geosismica, Sondaggi geognostici, Geotecnica sulle indagini

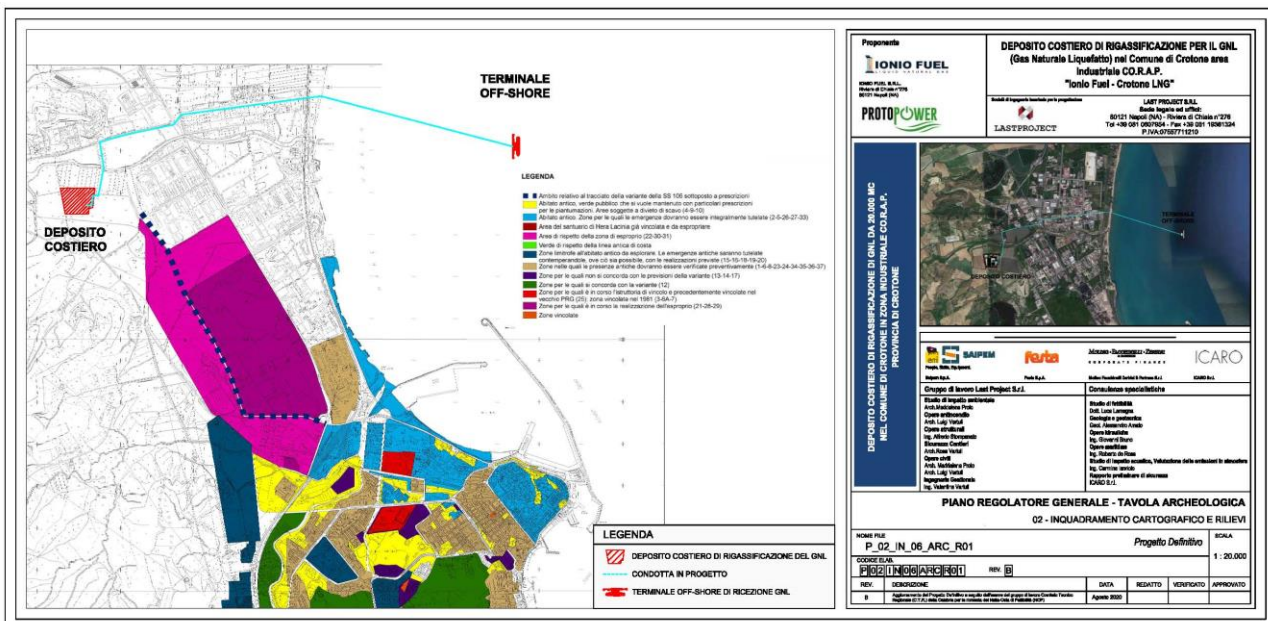


Figura 14 - P_02_IN_06_PRG_R01 Piano Regolatore Generale: Tavola Archeologica

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra
Relativamente al PRG del Comune di Crotona

Il Piano Regolatore Generale prevede che l'area interessata dall'intervento ricade in zona del **“Perimetro del nucleo di industrializzazione di Crotona”** ovvero **area industriale**, pertanto non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore.

Relativamente alla protezione del Paesaggio ed Aree Vincolate

Sulla base di quanto contenuto nella tavola P3 Vincoli e Tutele del PRG del comune di Crotona, l'area d'impianto non risulta interessata dalla presenza di alcun elemento di pregio storico, culturale, artistico, beni ambientali, riserve naturali, zone di interesse ambientale, zone di rispetto dei fiumi, zone SIC e ZPS, pertanto non è necessario richiedere autorizzazione paesaggistica.

Considerazioni rispetto alla localizzazione delle opere di connessione e del Terminale di ricezione

Relativamente al PRG del Comune di Crotona

Il Piano Regolatore Generale prevede che le opere di connessione rientrino quasi totalmente nel **“Perimetro del nucleo di industrializzazione di Crotona”** ovvero area industriale, con un attraversamento della linea ferroviaria Jonica, mentre gli ultimi 50 m rientrano area B – litorale libero in area non urbana.

Relativamente alla protezione del Paesaggio ed Aree Vincolate

Sulla base di quanto contenuto nella tavola P3 Vincoli e Tutele del PRG del comune di Crotona, le opere di connessione interferiscono con la fascia di rispetto del fiume Passovecchio nella parte iniziale della tratta, con la linea ferroviaria Jonica e relativa fascia di ambientazione della ferrovia, ed in fine gli ultimi 310 m rientrano in territorio costiero.

2.3.6. Il sistema portuale di Crotona

Il porto di Crotona, classificato con D.M. 04.12.1976 nella prima classe della seconda categoria dei porti nazionali, è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro. Il minore, situato nella zona E-SE della città, è più antico ed è denominato Porto Vecchio, il principale, situato nella zona nord della città è denominato Porto Nuovo.

Il Porto Vecchio racchiude uno specchio d'acqua di 66.400 mq., entro i circa 1.200 metri di banchina ricavata lungo le calate interne e la scogliera esterna. Dispone di fondali di cinque metri ed offre sicuro ormeggio ad unità di piccolo tonnellaggio.

L'imboccatura esposta ad E-SE rende difficoltoso l'accesso con venti del secondo e terzo quadrante. Il bacino accoglie prevalentemente unità da diporto e pescherecci della locale marineria da pesca. Nell'ambito del Porto Vecchio è in esercizio un cantiere navale attrezzato per la costruzione di piccole unità di legno e per la riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto per la distribuzione di carburanti.



Il Porto Nuovo racchiude uno specchio d'acqua di circa 1.105.000 mq. con fondali dai sei a dodici metri. E' protetto a levante dal molo di sopraflutto della lunghezza di 1.725 metri, orientato per N-NW, 6 ed a ponente dal molo di sottoflutto costituito da tre bracci orientati verso N-E della lunghezza complessiva di 920 metri. Il canale di accesso al porto è largo 220 metri e l'imboccatura è ben protetta da tutti venti.

Le banchine "Giunti", "Foraneo", "Riva", "Spezzato" e "Sottoflutto", di lunghezza rispettivamente pari a metri 253, 372, 380, 88, 1.050, sono dotate di calate della superficie complessiva di 143.500 metri quadrati.

Il servizio antincendio è assicurato a mezzo di attrezzature mobili del locale distaccamento dei Vigili del Fuoco ubicato in area portuale. Sono assicurati i servizi portuali di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio. Al largo sono collocate piattaforme per la produzione di idrocarburi, munite dei prescritti segnalamenti e collegate tra loro e la costa da condotte sottomarine.

Il sistema portuale di Crotona si compone di due bacini contigui ma non comunicanti: il porto Vecchio ubicato nella zona est/sud-est della città ed il porto Nuovo situato nella zona nord di Crotona. Il primo si compone del Molo Vecchio a levante, un molo foraneo interamente banchinato lungo 480 metri e del Molo Sanità a ponente. Il Porto Nuovo di maggiore ampiezza è protetto da due moli: quello foraneo lungo 1.725 metri di cui 400 banchinati e dal molo di sottoflutto lungo 900 metri interamente banchinato. Il Porto Nuovo è principalmente adibito al traffico commerciale sia di prodotti industriali che commerciali.



Il porto di Crotona

Crotona fa parte dell' **Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Gioia Tauro**, sede di Autorità di sistema portuale Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo, Tremestieri.

Nel quadro delle grandi trasformazioni nei mercati mondiali determinate dalla crescita asiatica e, per quanto riguarda i collegamenti marittimi, dall'uscita del Canale di Panama dalle principali rotte mercantili, Crotona

risulta avere una posizione strategica. Inoltre le trasformazioni tecnologiche, che stanno permettendo la realizzazione di navi mercantili di stazza sempre più grande, hanno estromesso Panama e riportato il Mediterraneo e Suez al centro delle rotte globali. Questo processo, già in atto, porterà entrambe le sponde del Mediterraneo nuovamente al centro dell'economia globale. In questo nuovo assetto globale si inquadra il Corridoio Meridiano, in virtù del quale la Calabria avrà l'opportunità di rivitalizzare due dei suoi quattro porti: Crotona e Corigliano. Corridoio Meridiano e Corridoio I rappresentano quindi una opportunità irripetibile per risolvere i problemi di marginalità e di insufficiente infrastrutturazione di Crotona, del Crotonese e, più in generale di tutto il versante ionico calabrese. A scala regionale, Crotona e il Crotonese appaiono come un sistema territoriale "nodo". Il Crotonese, infatti, emerge come un nodo indispensabile per la messa a sistema della Calabria Ionica, ambito della Regione assai più disarticolato rispetto alla dorsale Tirrenica:

- sia per la ricchezza e le potenzialità delle attrezzature pubbliche e delle infrastrutture per la mobilità,
- sia per la presenza di funzioni produttive, anche di tipo innovativo,
- sia per la mole di aree industriali dismesse, che impongono seri problemi di bonifica, ma rappresentano anche veri e propri perni di ridefinizione dei ruoli a scala territoriale interprovinciale,
- sia, infine, per la straordinaria ricchezza del sistema dei beni culturali, archeologici, naturali e paesaggistici.

Naturalmente non può essere ignorato il fatto che, alla luce della chiusura di un importante ciclo industriale che ha riguardato la città di Crotona, la fase di deindustrializzazione è stata, come in questi casi accade, molto pesante. Le performance dei comparti manifatturiero e industriale sono state tali da comportare effetti regressivi sull'intero tessuto sociale locale, con ripercussioni nella stessa convivenza civile, nonostante la compensazione occupazionale dovuta a nuove iniziative produttive di portata internazionale o le politiche pubbliche degli armonizzatori sociali. Esattamente quest'ultimo aspetto, vale a dire la ricerca di occupazione stabile e duratura, la lotta al precariato e alla disoccupazione, alla luce delle ampie opportunità offerte, tra l'altro, dallo sviluppo della filiera turismo, ambiente e cultura, compatibilmente con le capacità di crescita del territorio stesso offrono concrete prospettive per il rilancio dell'economia crotonese; tutto ciò a patto che il territorio abbia la seria volontà di attivare inneschi dedicati a politiche attive per il lavoro e per la gestione continuativa e integrata delle proprie risorse, patrimoni e saperi. Tutta la recente storia della pianificazione strategica, in Italia, in Europa e nel mondo, è una storia esemplare di città, società e territori colpiti da dure crisi (economiche, di deindustrializzazione, di delegittimazione politica) e che, proprio per reagire alla crisi, hanno intrapreso percorsi di confronto e condivisione sulle scelte da operare, producendo visioni di sviluppo innovative e in precedenza non sospettabili. L'immagine di Crotona città del Mediterraneo è certamente calzante per Crotona, ma non è pienamente caratterizzante. Di città nel Mediterraneo ce ne sono molte, moltissime con dimensioni e criticità analoghe a quelle di Crotona e tutte con caratteristiche, peculiarità e



patrimoni analoghi, superiori o maggiormente valorizzati. Per dare maggiore forza all'immagine di città del Mediterraneo si è quindi puntato su due peculiarità tutte crotonesi: l'estensione della linea di costa (waterfront) e le sue bellezze e potenzialità.

Considerazioni rispetto al Deposito, alla localizzazione delle opere di connessione e del Terminale relativamente al sistema portuale di Crotona

Relativamente al sistema portuale di Crotona costituito da due bacini distinti, l'area dell'intervento in progetto sia del Deposito a terra che delle opere di connessione e del Terminale risulta esterna ai due bacini contigui ma non comunicanti sia del Porto Vecchio che del Porto Nuovo.

2.4. INSERIMENTO AMBIENTALE DELL'OPERA IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE A VALENZA AMBIENTALE

Il complesso degli strumenti pianificatori a valenza ambientale, assunti a riferimento nel presente Studio, è così composto.

Ambito	Strumento
Regionale	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico
	Piano Tutela Acque
Appennino Meridionale	Piano di Gestione delle Acque
	Piano di gestione del rischio alluvione
Comunale	Piano Versace
Nazionale	Aree protette - Siti Natura 2000: SIC E ZPS
Regionale	Area SIN "Crotona, Cassano e Cerchiara"

2.4.1. Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) (ai sensi dell'art. 1-bis della L. 365/2000, dell'art.17 Legge 18 maggio 1989 n. 183, dell'art.1 Legge 3 agosto 1998 n. 267), previsto come piano territoriale di settore, è uno strumento unitario finalizzato alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo.

Strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo, è diretto in particolare alla valutazione del rischio di frana ed idrogeologico ai quali la Regione Calabria, per la sua specificità territoriale (730 Km di costa), ha aggiunto quello dell'erosione costiera. Il Piano, come sancito dalla legge n. 365, art. 1bis comma 5 dell' 11 dicembre 2000, ha valore sovraordinato sulla strumentazione urbanistica locale, e deve essere coordinato con i piani urbanistici alle varie scale.



L'esecutività delle sue previsioni è affidata alle amministrazioni locali che accogliendo le indicazioni contenute dagli elaborati del PAI di pertinenza di ciascun Comune, procedono alla redazione delle varianti della strumentazione urbanistica a scala comunale.

La compilazione del PAI è affidata ad una apposita Autorità di Bacino Regionale.

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Calabria, è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28 dicembre 2001, "DL 180/98 e successive modificazioni. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico"; con Delibera del Consiglio istituzionale n. 27 del 2 agosto 2011 sono state aggiornate le Norme Tecniche di Attuazione e le misure di salvaguardia del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico della Calabria.

Le finalità perseguite da detto Piano sono enunciate all'articolo 1 delle Norme di Attuazione, nei seguenti termini:

- ha valore di piano territoriale di settore, strumento conoscitivo e normativo dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria (comma 1);
- persegue l'obiettivo di garantire adeguati livelli di sicurezza al territorio sotto il profilo geomorfologico, relativamente alla dinamica dei versanti, all'assetto idraulico, alla dinamica dei corsi d'acqua, all'assetto della fascia costiera (comma 2);
- le finalità sono perseguite attraverso (comma 3):
 - l'adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale,
 - la definizione dei rischi,
 - la costituzione di vincoli e prescrizioni,
 - l'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti oggetto di interferenza con i rischi,
 - la regolamentazione dei corsi d'acqua,
 - la definizione di interventi che strutturino il rapporto tra zona montana, carico solido trasportato e fragilità della costa,
 - la definizione di programmi di manutenzione,
 - l'approntamento di sistemi di monitoraggio.

Dallo studio degli elaborati allegati a tale strumento per ciò che concerne i vincoli presunti o sussistenti (ZPS, Ramsar, Sito Natura, area SIC, etc.), è bene precisare, **non coinvolgono** l'area ove è prevista la realizzazione delle opere in progetto.

Al fine di chiarire maggiormente si precisa che l'area di ubicazione del Deposito in progetto:

- non ricade in aree dichiarate di notevole interesse pubblico (D.Lgs. n. 42/2004, artt. 136, 137 e 157);
- non ricade all'interno della fascia costiera dei 300 m (art. 142 del D.Lgs.42/2004);
- non ricade all'interno di parchi e/o riserve nazionali o regionali (art. 142 del D.Lgs. 42/2004);
- non ricade all'interno delle zone umide (D.P.R. 448/76);
- non ricade all'interno di aree di interesse botanico e/o faunistico (D.Lgs. 42/2004 art. 143);

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

- non ricade all'interno di zone umide costiere (D.Lgs. 42/2004 art. 143);
- non ricade all'interno di aree Ramsar;
- non ricade all'interno dell'area SIC IT9330089 Dune dell'Angitola, SIC IT9330088 Palude di Imbutillo, SIC IT9330087 Lago La Vota;
- non ricade all'interno di aree ZPS Parco Nazionale della Calabria, Marchesato e Fiume Neto, Sila Grande;
- non ricade all'interno di aree IBA (Important Bird Area).

Dall'analisi della cartografazione e classificazione dei fenomeni franosi del Comune di Crotona nel PAI si evidenzia che l'area oggetto dell'intervento non è un'area soggetta a rischio frane come si desume dall'elaborato P_02_IN_59_PA1_R01.

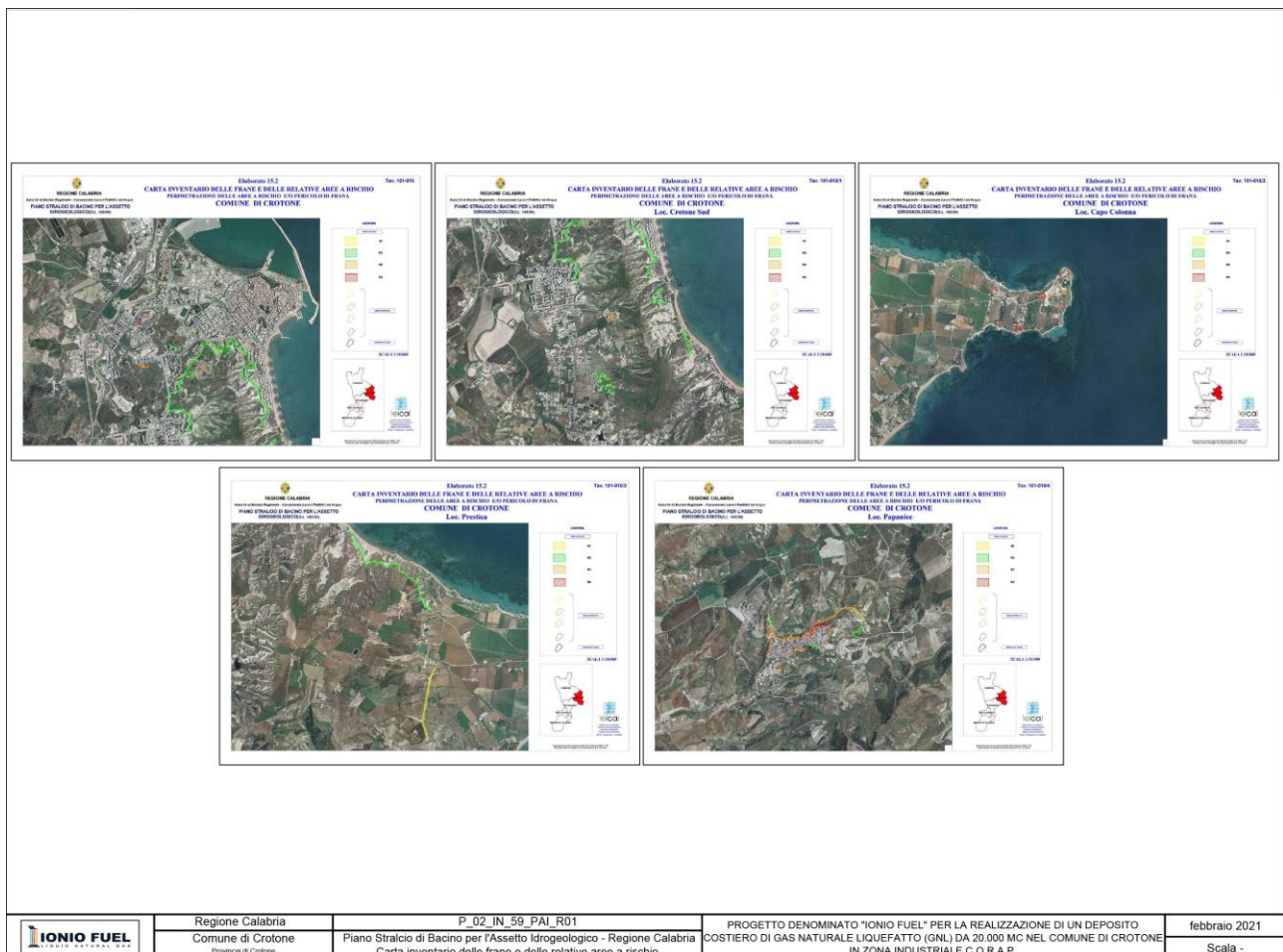


Figura 15 - P_02_IN_59_PA1_R01 - Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Calabria: Carta inventario delle frane e delle relative aree a rischio del Comune di Crotona

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra e delle opere di connessione

Relativamente al Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) – Rischio frane



Per quanto rappresentato ed analizzato, nella carta inventario delle frane e delle relative aree a rischio del Comune di Crotona dall'analisi delle aree soggette a rischio si evidenzia che sia il Deposito che le opere di connessione non ricadono in nessuna delle aree soggette a fenomeni franosi pertanto l'intervento risulta essere compatibile con le previsioni del Piano e non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore.

Il PAI definisce anche il Rischio idraulico (R) come entità del danno atteso correlato alla probabilità di inondazione e al valore di esposizione al rischio determinando: le Aree a rischio basso - R1, le Aree a rischio medio - R2, le Aree a rischio elevato - R3 e le Aree a rischio molto elevato - R4.

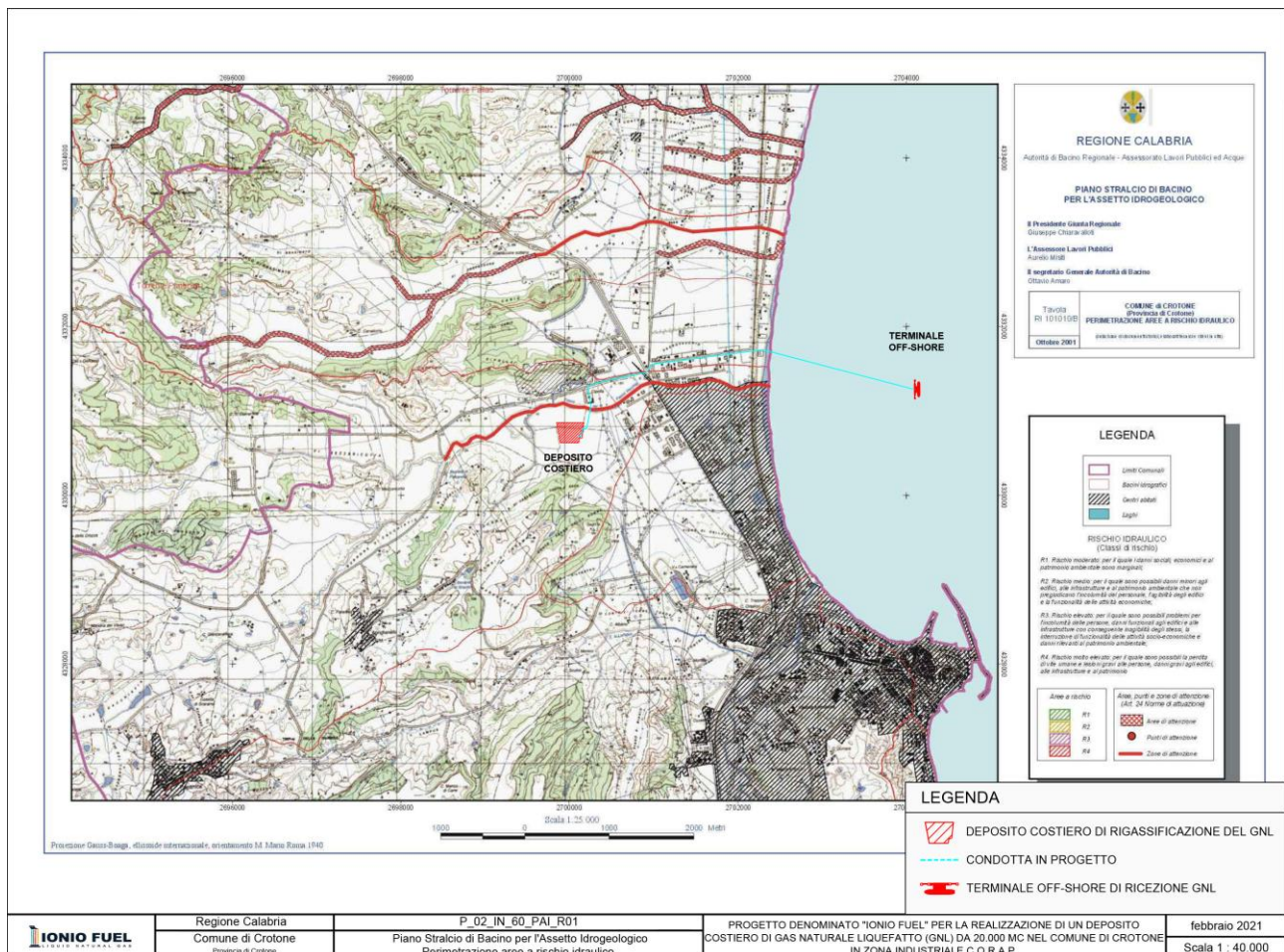


Figura 16 - P_02_IN_60_PA1_R01 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Calabria: Perimetrazione aree a rischio idraulico

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra e delle opere di connessione

Relativamente al Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) – Rischio idraulico

2.4.2. Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano Tutela Acque (PTA) viene approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 394 del 30 giugno 2009, ai sensi dell'art. 121 del Dlgs. 152/06 e smi. Il Piano, fondamentale momento conoscitivo finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici e, più in generale, alla protezione dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo, è per sua natura uno strumento dinamico che comporta costante aggiornamento ed implementazione dei dati nonché continuo aggiornamento alla normativa di settore. Di fatto il PTA si configura come strumento di pianificazione regionale, sostitutivo dei vecchi "Piani di risanamento" previsti dalla Legge 319/76, e rappresenta un piano stralcio di settore del Piano di Bacino ai sensi dell'art. 17 della L.183/1989 di cui dovrebbe ricalcare l'impianto strategico. In virtù della sua natura di stralcio di settore del Piano di bacino, pertanto, se quest'ultimo rappresenta un piano strategico per la definizione degli obiettivi e delle priorità degli interventi su scala di bacino, il Piano di Tutela delle Acque si configura, invece, come piano di più ampio dettaglio di scala regionale, elaborato e adottato dalle Regioni, ma comunque sottoposto al parere vincolante delle Autorità di Bacino. Lo strumento del Piano di Tutela delle Acque è individuato dal D.lgs. 152/99 "Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole", come strumento prioritario per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei e degli obiettivi di qualità per specifica destinazione, nonché della tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. Nella gerarchia della pianificazione regionale, quindi, il Piano di Tutela delle Acque si colloca come uno strumento sovraordinato di carattere regionale le cui disposizioni hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni e gli enti pubblici, nonché per i soggetti privati.

Allo stato attuale il Piano di Tutela delle Acque è uno specifico piano di settore la cui disciplina fa riferimento al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che ne definisce le finalità.

Esse riguardano (art. 73) la tutela qualitativa e quantitativa delle acque superficiali, marine costiere e sotterranee attraverso il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
- mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità;

- impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.”

Con Ordinanza n.3062 del 6 luglio 2000 del Ministero dell'Interno si attribuisce al Commissario Delegato per l'emergenza ambientale in Calabria il compito di predisporre il “Piano di Tutela delle Acque”. In forza dei poteri conferiti al Commissario Delegato, quest'ultimo stipula il 15/11/2000 con Sogesid la convenzione finalizzata all'attuazione degli interventi da mettere in atto nel settore della Tutela delle Acque. Il Piano è stato realizzato per i principali bacini idrogeologici della Regione Calabria individuati in funzione dell'entità della risorsa idrica sotterranea e del carico antropico su di essi agenti.

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra e delle opere di connessione

Relativamente al Piano Regionale di Tutela delle Acque

Per il PTA approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 394 del 30 giugno 2009 l'area d'impianto ricade nel bacino idrogeologico di Crotona Rif. P_02_IN_49_PTA_R01. Per tale bacino di seguito si riportano gli elaborati riguardanti: la delimitazione e la caratterizzazione degli acquiferi, il bilancio idrogeologico, la vulnerabilità, la classificazione dello stato chimico quantitativo delle acque sotterranee sulla scorta del monitoraggio promosso dalla Regione Calabria nel biennio 2006/07. Dai risultati del bilancio idrogeologico e dall'andamento temporale della piezometria nei punti di monitoraggio, non si evincono sovrasfruttamenti della risorsa idrica sotterranea. Per ciò che concerne la vulnerabilità da nitrati Rif. P_02_IN_51_PTA_R01 l'area di localizzazione del nuovo Deposito non rientra in area vulnerabile. Da quanto rappresentato ed analizzato dalla cartografia, non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

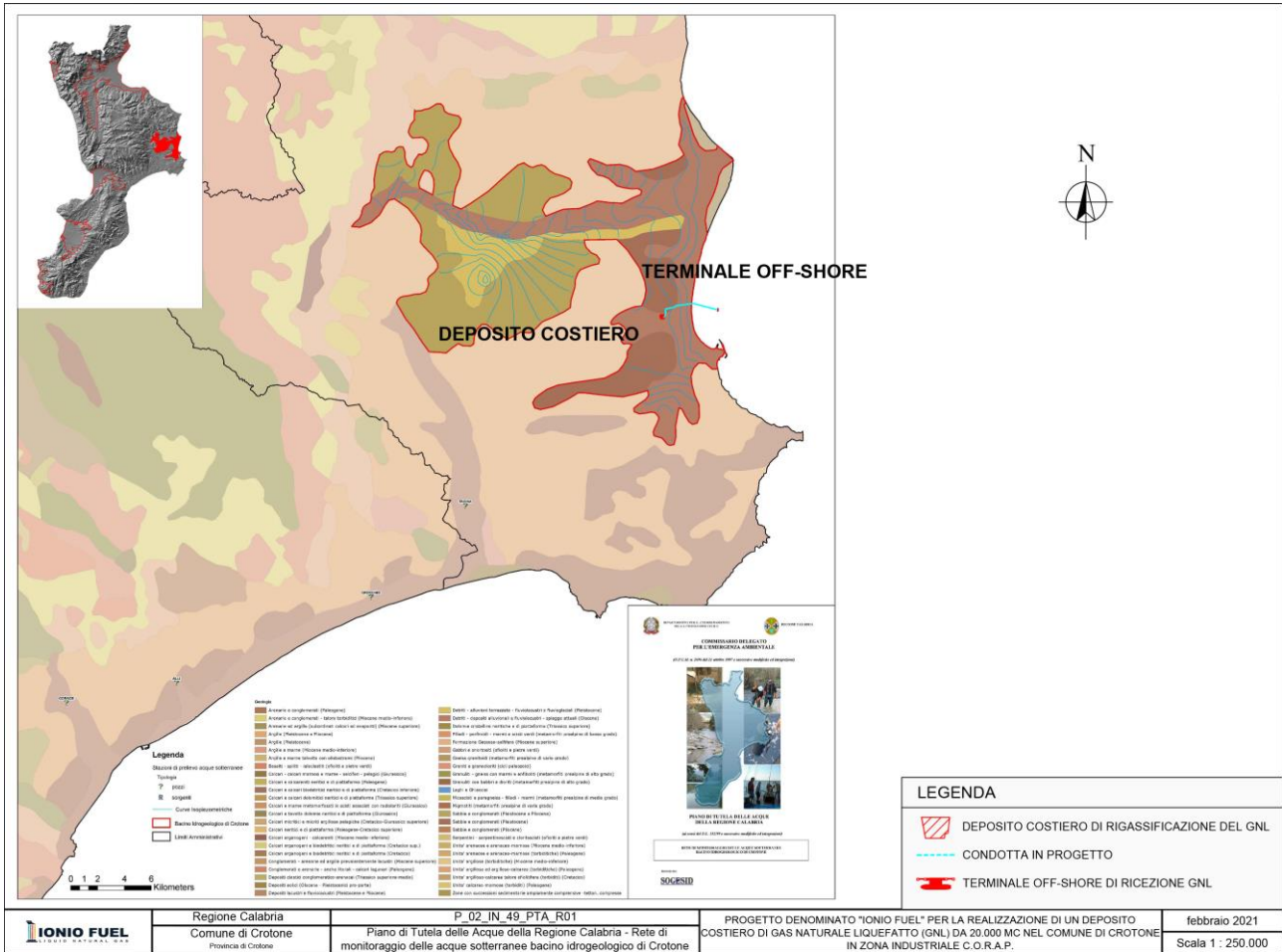


Figura 18 - P_02_IN_49_PTA_R01 Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria – Rete di monitoraggio delle acque sotterranee – Bacino Idrogeologico di Crotona

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

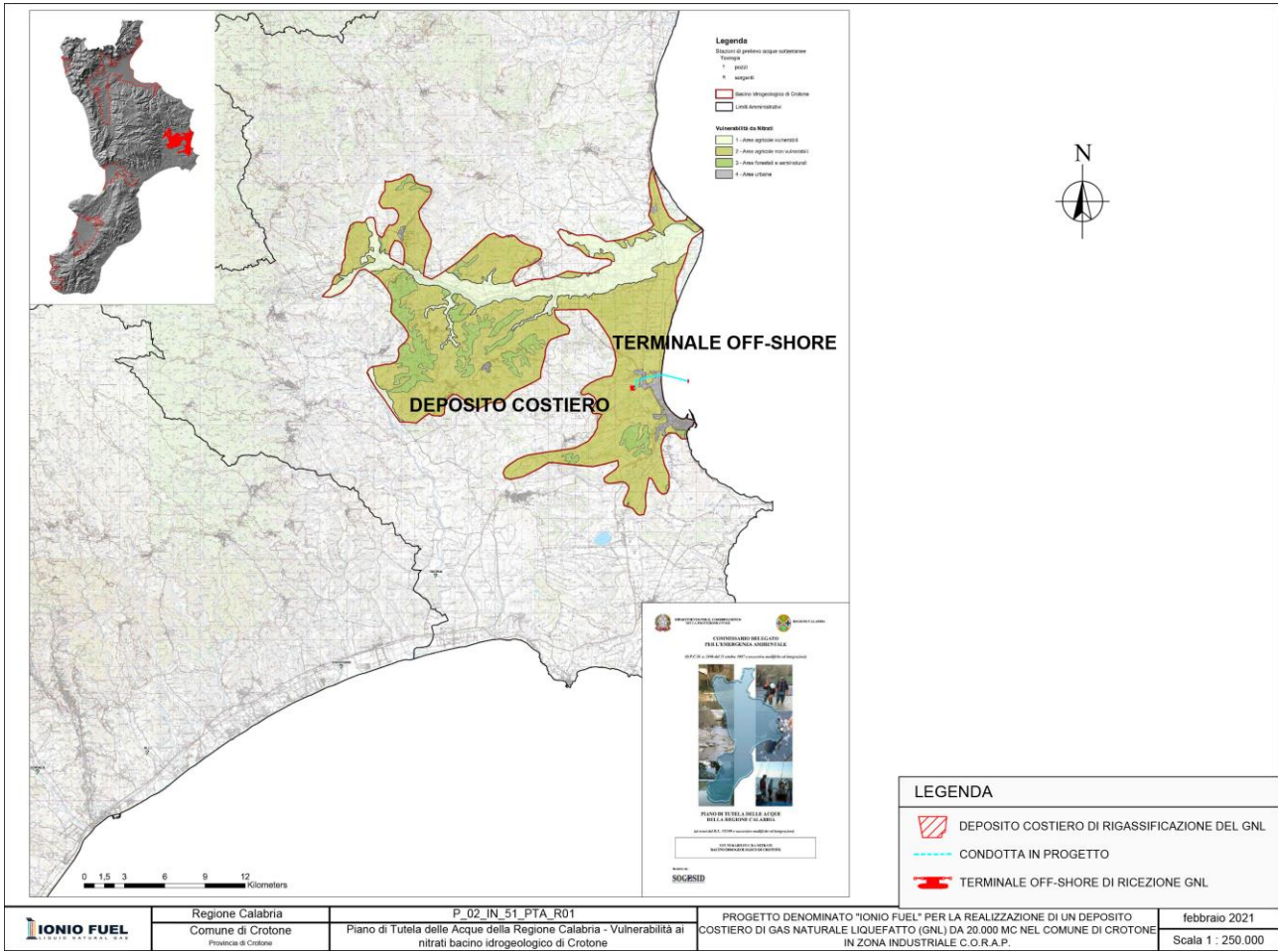


Figura 19 - P_02_IN_51_PTA_R01 Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria – Vulnerabilità ai nitrati – Bacino Idrogeologico di Crotona

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

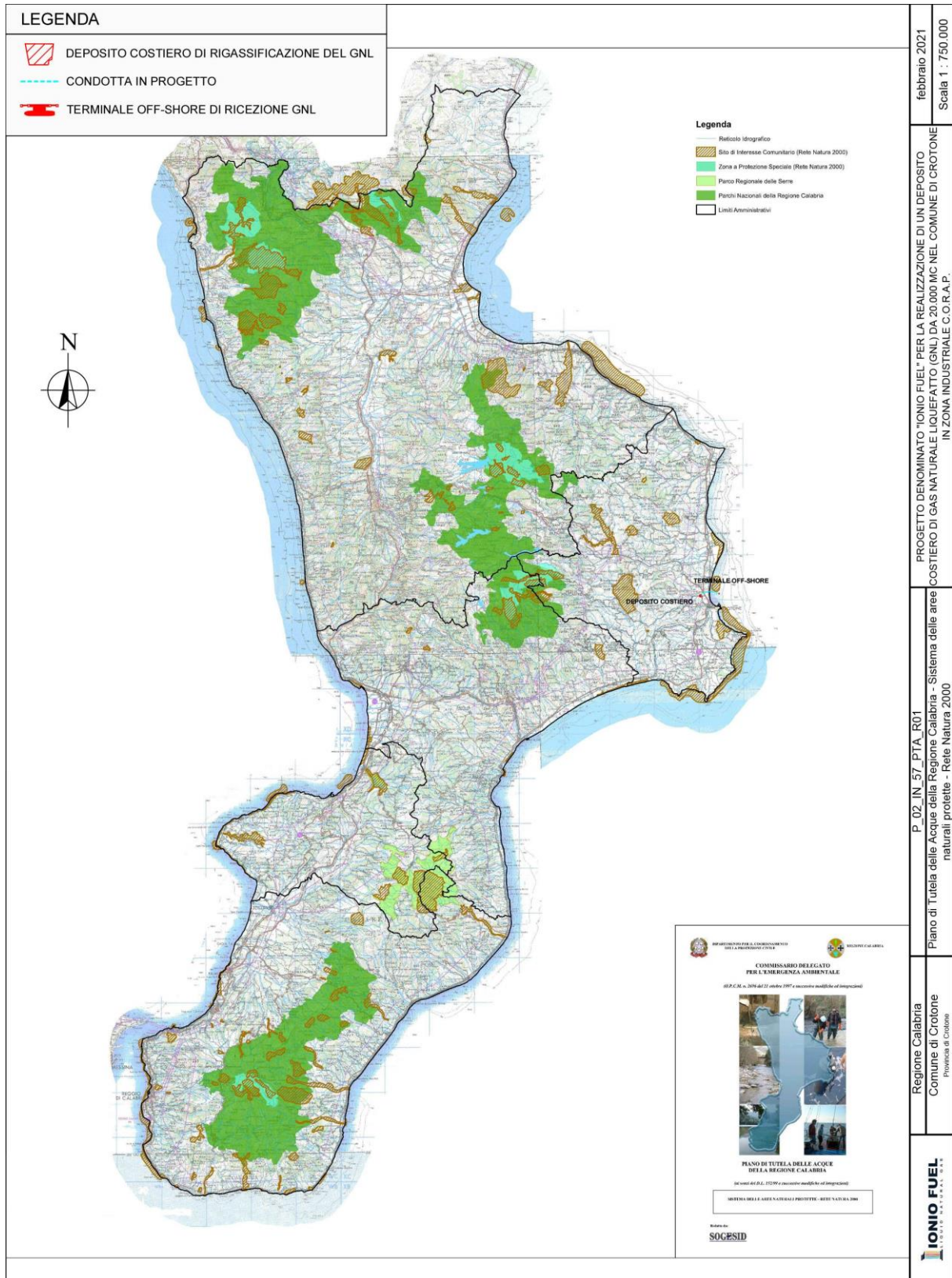


Figura 20 – P_02_IN_57_PTA_R01 – Piano di Tutela delle Acque: Sistema delle aree naturali protette Rete Natura 2000



Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra e delle opere di connessione e Terminale

Relativamente al PTA Sistema delle aree naturali protette Rete Natura 2000 della Regione Calabria

Per quanto rappresentato ed analizzato dalla cartografia, non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore in quanto l'opera è al di fuori della aree protette Rete Natura 2000.

2.4.3. Piano Gestione Acque del Distretto Idrografico Appennino Meridionale

Ai fini dell'applicazione della Direttiva quadro nel settore delle acque, 2000/60/CE, gli Stati membri individuano tutti i bacini idrografici presenti nel loro territorio e li assegnano a distretti idrografici; provvedono inoltre affinché, per ciascun distretto idrografico siano effettuati l'analisi delle caratteristiche del distretto, l'esame dell'impatto delle attività umane sulle acque e l'analisi economica dell'utilizzo idrico e si compili un registro delle aree alle quali è stata attribuita una protezione speciale. Per ciascun distretto idrografico devono essere predisposti un piano di gestione e un programma operativo che tenga conto dei risultati delle analisi e degli studi di cui sopra.

I Distretti Idrografici sono stati individuati in Italia, in ritardo rispetto a quanto previsto dalla Direttiva in questione, con il D. Lgs. 152/06 e la realizzazione del relativo piano di gestione è stata avviata solo con la L. 13/09. In particolare, quest'ultima legge prevede che le Autorità di Bacino di rilievo nazionali, presenti nell'ambito dei singoli distretti, realizzino il Piano di Gestione Acque di concerto con le Regioni, coordinando nel contempo le attività di queste ultime.

Per quanto concerne la pianificazione a livello di distretto idrografico, l'Autorità di Bacino dei fiumi Liri-Garigliano e Volturno di concerto con le Regioni appartenenti al Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale ha coordinato la redazione del "Piano di Gestione delle Acque", ai sensi ed in base ai contenuti della Direttiva Comunitaria 2000/60, recepiti dal D.L.vo 152/06, ed in base ai contenuti del D.M. 131/08, del D.L.vo 30/09, del D.M. 56/09, della L. 13/09 e della L. n. 25/2010. Gli obiettivi della direttiva sono finalizzati alla "tutela delle acque e degli ecosistemi afferenti, a garantire gli usi legittimi delle stesse". L'area di riferimento è il Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale – come definito dall'art. 64 del D.L.vo 152/06 – e comprende i territori delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Molise e Puglia.

Il Piano di Gestione delle Acque è stato sviluppato in base al percorso individuato e valutato dagli organi competenti (Comitato Istituzionale e Tecnico integrati con i rappresentanti ed i referenti delle Regioni appartenenti al distretto). Tutte le analisi ed elaborazioni sono state condotte ed aggregate a scala di distretto, per unità idrografica, per unità costiera, per territorio regionale.

Il percorso tecnico-operativo-metodologico adottato, ha permesso di sviluppare e redigere un "Piano di Gestione delle Acque" che non ha costituito una semplice sovrapposizione di elementi a disposizione ma –



nella consapevolezza del poco tempo utile e di un territorio vasto, articolato e complesso – uno strumento necessario e di base per una strategia politica che il nostro Paese deve, al più presto, attuare in materia di governo delle risorse idriche.

Il piano così strutturato, dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri, avvenuta nel 2013 e pubblicata su GU n. 160 del 10 luglio 2013, secondo la cadenza sessennale fissata dalla Direttiva, è stato revisionato e aggiornato e, nel dicembre del 2014, è stata ultimata la redazione del Progetto di piano di Gestione acque - ciclo 2015-2021.

In data 17 dicembre 2015 il Piano di Gestione Acque - II Fase ciclo 2015-2021 è stato adottato dal Comitato Istituzionale integrato con i componenti designati dalle regioni ricadenti nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (ai sensi della Direttiva Comunitaria 2000/60/CE).

I bacini idrografici regionali della Calabria rientrano nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, che copre una superficie di circa 68.200 km².

Il territorio della Regione Calabria si estende su una superficie di 15.080 km² ed è suddiviso in 5 province (Cosenza, Crotona, Vibo Valentia, Catanzaro, il capoluogo, Reggio Calabria) e 409 comuni, con una popolazione residente pari a 2.007.707 abitanti (ISTAT 01 gennaio 2008).

Relativamente alle competenze in materia di risorsa idrica e difesa del suolo, risultano individuati sul territorio della Regione Calabria:

- ai sensi della L. 183/89, 3 Autorità di Bacino, tra le quali due a carattere interregionale (Autorità di Bacino della Basilicata, Autorità di Bacino del Fiume Lao, quest'ultima non operante) e 1 di interesse regionale (Autorità di Bacino Regionale della Calabria);
- 23 Comunità Montane;
- ai sensi della L. 36/94, 5 Ambiti Territoriali Ottimali: ATO 1 Cosenza, ATO 2 Catanzaro, ATO 3 Crotona; ATO 4 Vibo Valentia; ATO 5 Reggio Calabria;
- i Consorzi di Bonifica calabresi, a seguito della delibera di Giunta Regionale n. 526 del 28 luglio 08, sono stati soggetti ad una riorganizzazione che è tutt'ora in corso. In sostanza i consorzi passano da 16 a 12, con l'accorpamento e lo smembramento di alcuni, a vantaggio di altri, pur rimanendo invariate le superfici amministrative e, dunque, irrigabili. (Ionio Catanzarese, Tirreno Catanzarese, Bacini Dello Ionio Cosentino, Bacini Meridionali Del Cosentino, Bacini Settentrionali Del Cosentino, Lao e Bacini Tirrenici Del Cosentino, Ionio Crotonese, Basso Ionio Reggino, Alto Ionio Reggino, S. Eufemia d'Aspromonte, Tirreno Reggino, Tirreno Vibonese).

Nella Regione Calabria i maggiori carichi inquinanti afferenti ai corpi idrici superficiali e sotterranei possono ritenersi attribuibili prevalentemente: agli scarichi domestici solo in parte trattati in impianti di depurazione,



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

alla fertilizzazione dei suoli operata in agricoltura, ai residui dell'attività zootecnica ed alle acque di prima pioggia dilavanti le aree urbanizzate il cui carico inquinante spesso è piuttosto rilevante.

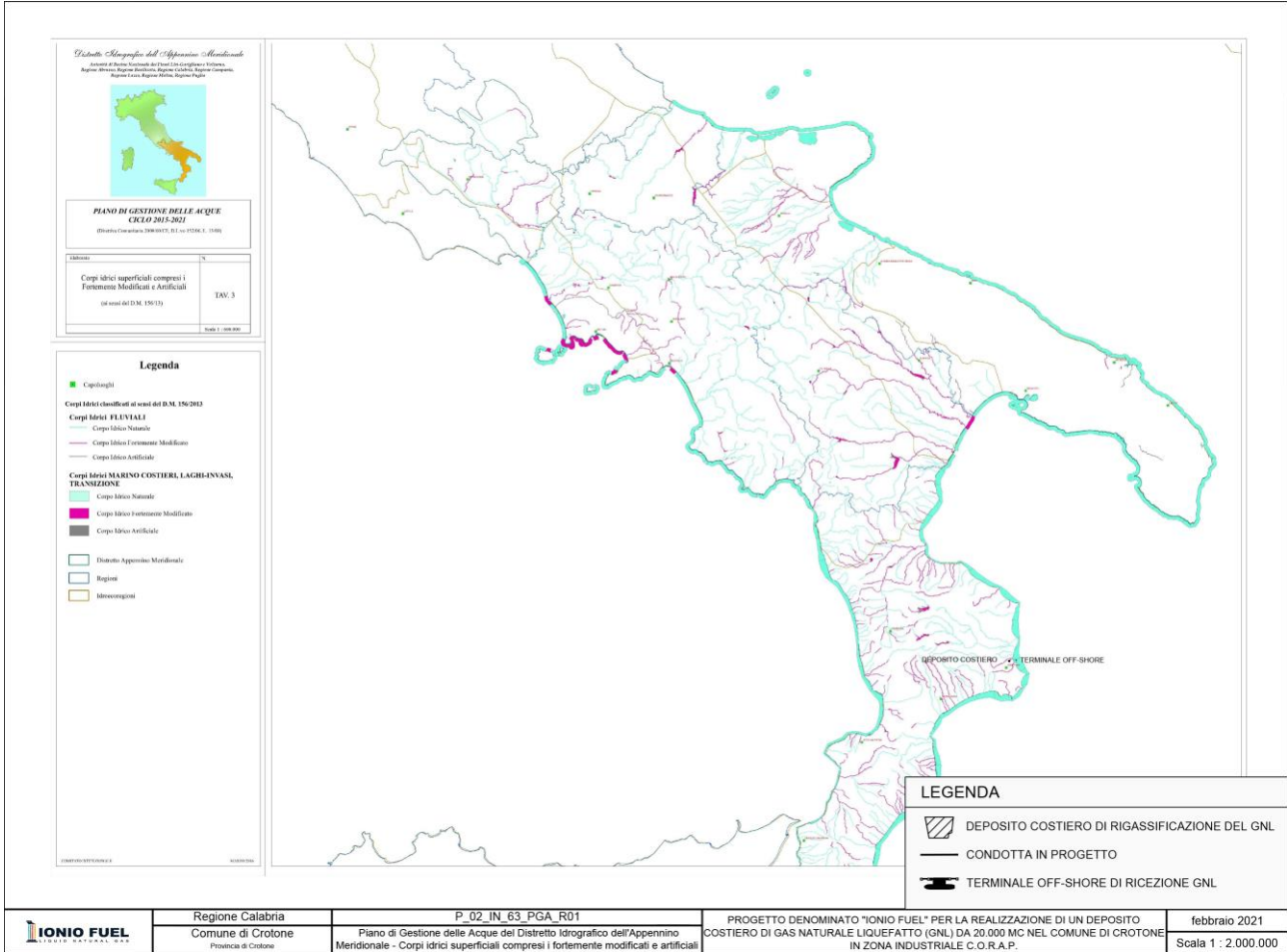


Figura 21 - P_02_IN_63_PGA_R01: Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale: Corpi idrici superficiali

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

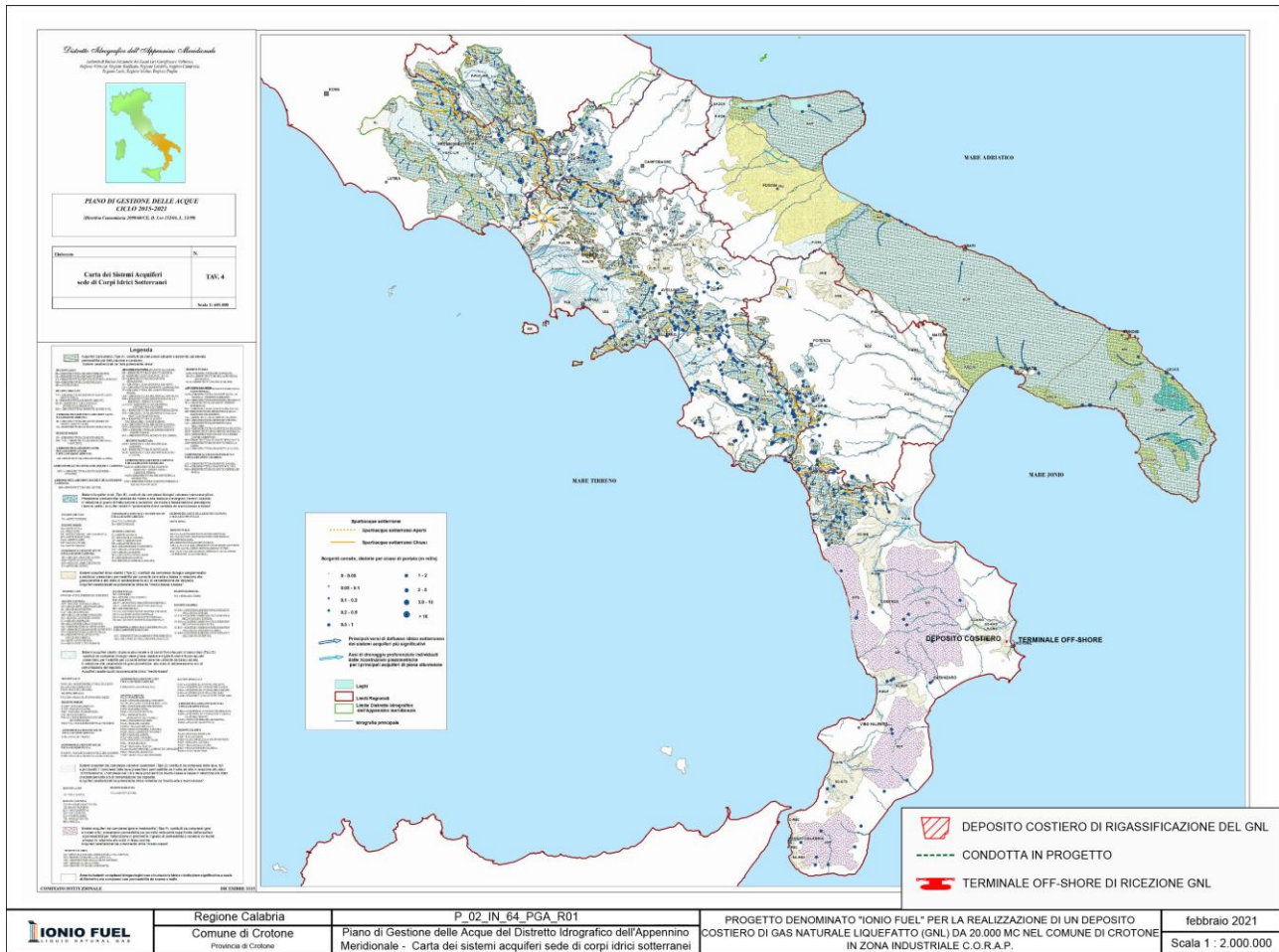


Figura 22 - P_02_IN_64_PGA_R01: Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale: Carta di sistemi acquiferi sede di corpi idrici sotterranei

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

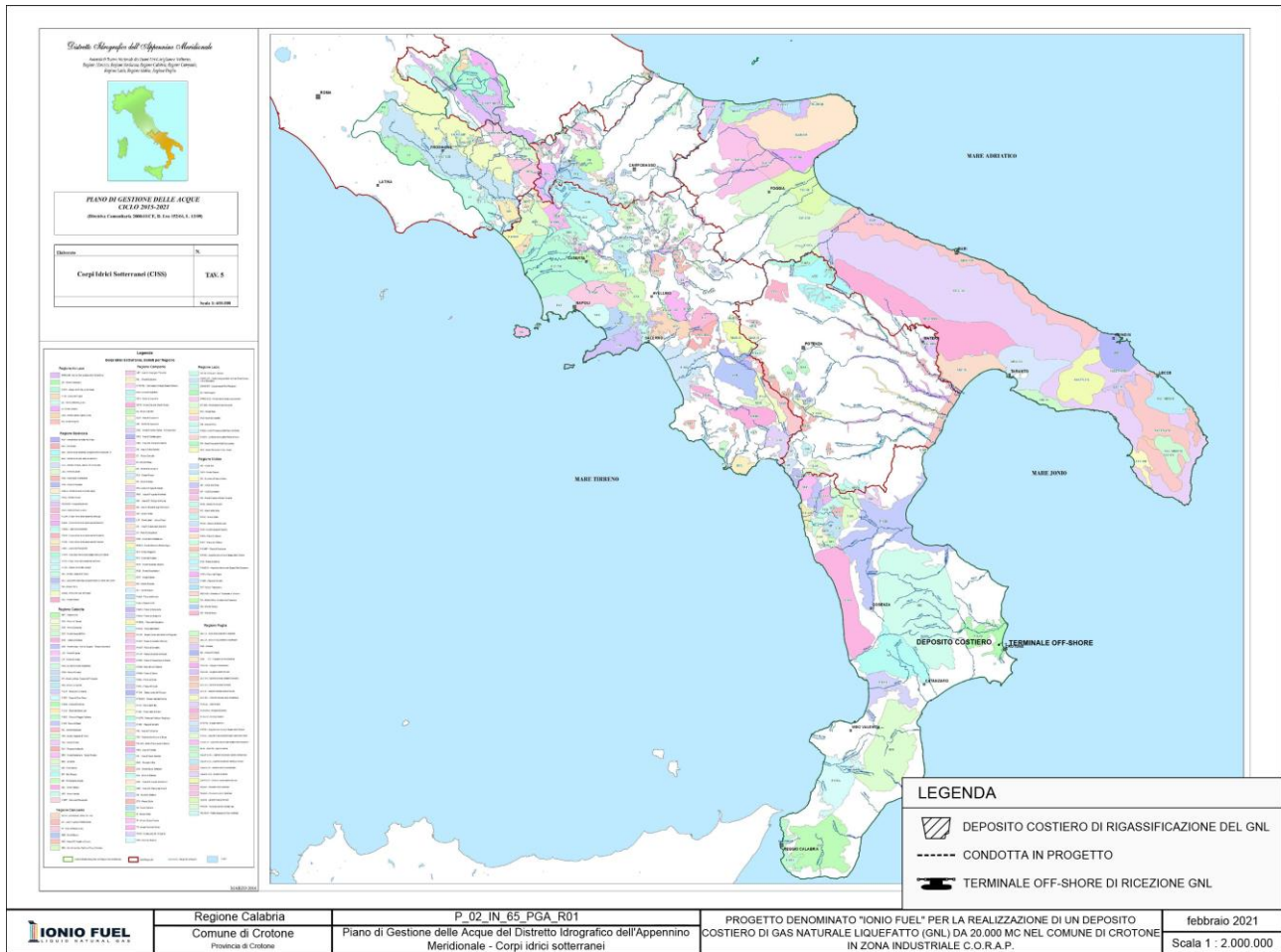


Figura 23 - P_02_IN_65_PGA_R01: Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale: Corpi idrici sotterranei

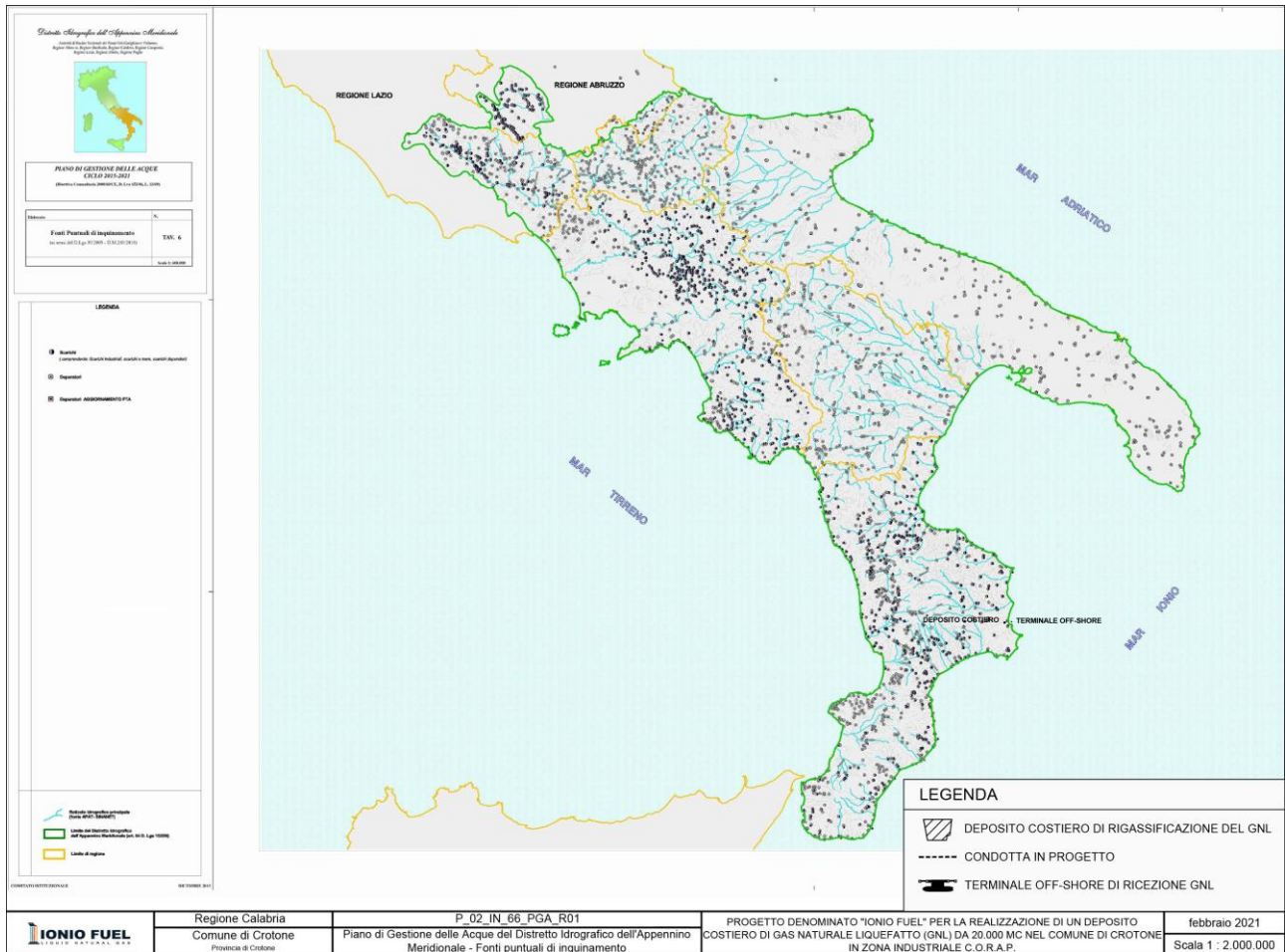


Figura 24 - P_02_IN_66_PGA_R010: Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale: Fonti puntuali di inquinamento

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra e delle opere di connessione

Relativamente agli elaborati del Piano Gestione Acque del Distretto Idrografico Appennino Meridionale esaminati:

- P_02_IN_62_PGA_R01: Inquadramento fisico e amministrativo in scala Varie
- P_02_IN_63_PGA_R01: Corpi idrici superficiali
- P_02_IN_64_PGA_R01: Carta dei sistemi acquiferi sede di corpi idrici sotterranei
- P_02_IN_65_PGA_R01: Corpi idrici sotterranei
- P_02_IN_66_PGA_R01: Fonti puntuali di inquinamento

Per quanto rappresentato ed analizzato dalla cartografia, si rileva che l'area del deposito:

- è compresa nella perimetrazione della Piana di Crotona,
- appartiene a "Sistemi acquiferi clastici di piana alluvionale e di bacini fluvio-lacustri intramontani" a potenzialità idrica medio-bassa
- non interferisce con il reticolo dei corpi idrici superficiali,

- non interferisce con le fonti puntuali di inquinamento, quali scarichi (scarichi industriali, scarichi a mare, scarichi depuratori) e depuratori.

Pertanto l'intervento risulta essere compatibile con le previsioni del Piano e non si rilevano elementi di contrasto tra il progetto e la pianificazione di settore.

2.4.4. Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale

Il Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale PGRA DAM, è stato adottato, ai sensi dell'art. 66 del d.lgs. 152/2006, con Delibera n° 1 del Comitato Istituzionale Integrato del 17 dicembre 2015, è stato approvato, ai sensi dell'art. 4 comma 3 del d.lgs. 219/2010, con Delibera n°2 del Comitato Istituzionale Integrato del 3 marzo 2016.

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni costituisce lo strumento operativo e gestionale in area vasta (Distretto idrografico) fornendo il quadro per la valutazione e di gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l'ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali derivanti dalle stesse alluvioni, nel distretto idrografico di riferimento: Operativo e Gestionale.

- Operativo in quanto individua il quadro generale degli obiettivi e delle misure finalizzate alla riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni.
- Gestionale in quanto riguarda tutti gli aspetti relativi alla gestione del rischio di alluvioni, in particolare, il Piano contiene gli aspetti finalizzati alla prevenzione, protezione, preparazione, al sistema di allertamento nazionale, tenendo conto delle caratteristiche del bacino idrografico o del sottobacino interessato. Il concetto di gestione del rischio non è soltanto riferibile alla fase della gestione legata all'evento alluvionale ma è collegato anche alla programmazione e pianificazione

Di seguito si riporta la localizzazione dell'intervento in progetto sulla "Mappa della pericolosità idraulica" e sulla "Mappa del rischio idraulico" del Piano di Gestione del Rischio Alluvione del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

ai sensi dell'art.22 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii redatto in conformità all'All. VII del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008

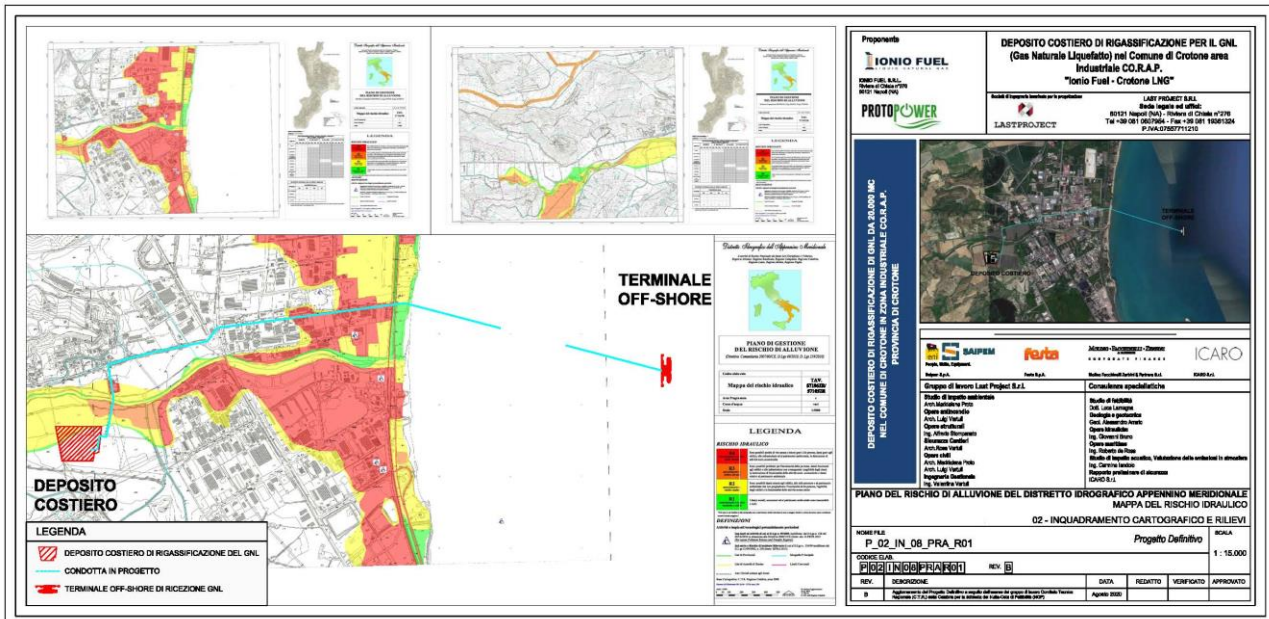


Figura 25 – P_02_IN_08_PRA_R01 Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale – Mappa del rischio idraulico

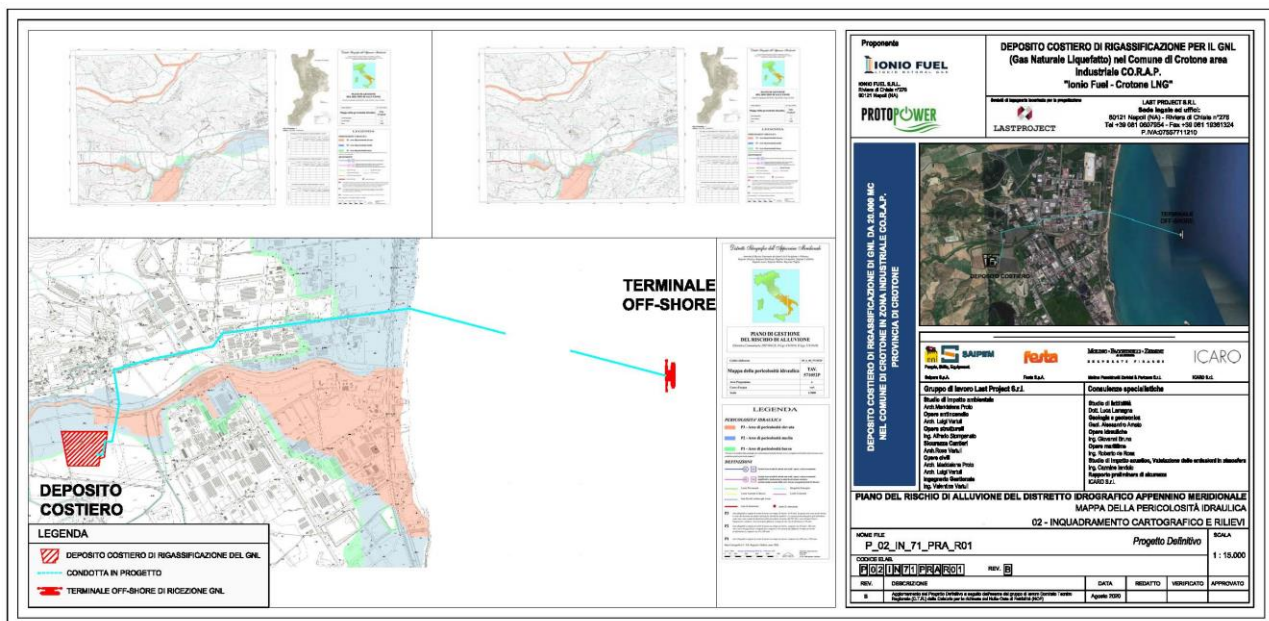


Figura 26 – P_02_IN_71_PRA_R01 Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale – Mappa della pericolosità idraulica

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra

Relativamente al Piano di Gestione del Rischio Alluvione

Per il Piano di Gestione del Rischio Alluvione, l'area del Deposito a terra risulta esterna sia al torrente del Passovecchio, sia alla fascia di rispetto del corso d'acqua Passo Vecchio che alla sua foce, soltanto la parte

alta lato nord-ovest è interessata in minima parte da Rischio medio (R2) e rischio moderato o nullo (R1) ed da pericolosità media (P2) e pericolosità bassa (P1).

Considerazioni rispetto alla localizzazione delle opere di connessione

Relativamente al Piano di Gestione del Rischio Alluvione

Per il Piano di Gestione del Rischio Alluvione, la condotta terrestre non rientra in area a rischio idraulico per circa 280 m nella parte iniziale pertanto non presenta criticità idrauliche, rientra per circa 20 m in zona a rischio moderato o nullo (R1), per circa 70 m in zona a rischio medio (R2), per circa 100 m in zona a rischio elevato (R3) e per circa 50 m in zona a rischio medio (R2). I successivi 1.500 m non rientrano in aree a rischio idraulico. Infine rientrano in area a rischio medio (R2) circa 30 m, in area a rischio molto elevato circa 750 m, in area a rischio moderato o nullo (R1) circa 30 m, in area a rischio medio (R2) circa 20 m ed infine in area a rischio moderato o nullo (R1) gli ultimi 30 m .

Inoltre la condotta terrestre dal punto di vista della pericolosità idraulica non rientra in area a pericolosità idraulica per circa 280 m nella parte iniziale pertanto non presenta criticità idrauliche, rientra per circa 20 m in zona pericolosità bassa (P1), per circa 60 m in zona a pericolosità media (P2), per circa 120 m in zona a pericolosità elevata (P3) e per circa 140 m in zona a pericolosità media (P2). I successivi 1.420 m non rientrano in aree a pericolosità idraulica. Infine rientrano in area a pericolosità bassa (P1) circa 30 m ed infine in area a pericolosità media (P2) gli ultimi 900 m .

Nel rispetto della sicurezza idraulica, si prevede che la messa in opera del nuovo impianto tecnologico sotterraneo eviterà la variazione e l'alterazione del reticolo di deflusso delle acque superficiali e comunque la profondità della trincea rispetto al piano stradale sarà tale da non ostacolare il deflusso stesso, in quanto correrà lungo strade pubbliche esistenti.

2.4.5. Piano Versace

Nell'ottobre del '96 la città di Crotona è stata interessata dall'esonazione del bacino fluviale dell'Esaro. Da quel momento lo sviluppo urbanistico e l'abusivismo edilizio mutano lo scenario e viene redatto un Piano d'interventi infrastrutturali d'emergenza e di prima sistemazione idrogeologica del territorio di Crotona, noto come **Piano Versace**, in cui è stata individuata un'area di maggior rischio per la popolazione civile e diversi interventi diffusi nell'intero reticolo idrogeografico dell'Esaro e degli altri torrenti.

Tra i vari interventi strutturali consigliati dal Piano si segnalano:

- Risagomatura tratto terminale Esaro, per ovviare al restringimento rispetto ai tratti precedenti, con l'eliminazione dei depositi d'inerti e dell'attività antropiche, che ostruiscono parzialmente il libero deflusso delle acque; verifica degli effetti del molo foraneo sulla formazione di barre e sull'erosione

Per il Piano Versace, l'area del Deposito a terra risulta esterna sia al torrente del Passovecchio, sia alla fascia di rispetto del corso d'acqua che alla foce, soltanto la parte alta lato nord-ovest è interessata in minima parte da "Zone a moderato rischio inondazione" e parte a "Limitato rischio di inondazione.

Considerazioni rispetto alla localizzazione delle opere di connessione

Relativamente al Piano Versace – Carta delle Aree a rischio inondazione

Per il Piano Versace, la condotta terrestre rientra per 360 m nella parte centrale e 900 m nella parte finale in zona ad alto, moderato e limitato rischio di inondazione. Nel rispetto della sicurezza idraulica, si prevede che la messa in opera del nuovo impianto tecnologico sotterraneo eviterà la variazione e l'alterazione del reticolo di deflusso delle acque superficiali e comunque la profondità della trincea rispetto al piano stradale sarà tale da non ostacolare il deflusso stesso, in quanto correrà lungo strade pubbliche esistenti.

2.4.6. Aree protette - Siti Natura 2000: SIC E ZPS

Dall'analisi vincolistica emerge che sia il Deposito che le opere di connessione ed il Terminale in progetto sono esterni sia alle Aree protette che ai siti Rete Natura 2000.

In particolare nelle figure seguenti si riporta la distanza del Deposito dalle aree dei SIC e dalle ZPS:

- il SIC IT9320096 Fondali di Gabella Grande dista dal Deposito in linea d'aria circa 3,0 km;
- il SIC IT9320097 Fondali da Crotone a Le Castella dista dal Deposito in linea d'aria circa 5,7 km;
- la ZPS IT9320302 Marchesato e Fiume Neto dista dal Deposito in linea d'aria circa 5,8 km;
- le restanti ZPS distano dal Deposito in linea d'aria dai 5 ai 10 km.



Figura 28 - Distanza del Deposito dal SIC IT9320096 Fondali di Gabella Grande



Figura 29 - Distanza del deposito SIC IT9320097 Fondali da Crotone a Le Castella



Figura 30 - Distanza del deposito dalla ZPS IT9320302 Marchesato e Fiume Neto

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra, delle opere di connessione e del Terminale

Relativamente alle Aree protette e Siti Natura 2000: SIC E ZPS

Sia l'area del Deposito a terra che le relative opere di connessione a mare compreso il Terminale, risultano esterne sia alle Aree Protette che ai Siti di Interesse Comunitario (SIC) che alle Zone di Protezione Speciale (ZPS). Pertanto si può escludere una potenziale incidenza indotta dall'intero progetto su tali aree, per cui non è prevista alcuna valutazione di incidenza.

2.5. REGIME VINCOLISTICO DEL TRATTO DI COSTA ED ACQUE MARINE DELLA REGIONE CALABRIA NEL TRATTO RELATIVO ALL'AREA DI PERTINENZA RELATIVA AL PROGETTO

Questa parte dello studio del regime vincolistico ha riguardato il tratto di costa e le acque marine della Regione Calabria nel tratto relativo all'area di pertinenza relativa al progetto.

Sono state analizzate le seguenti tematiche:

- Zone costiere facenti parte di aree naturali protette o soggette a misure di salvaguardia (Legge n.394 del 6/12/1991 recante "Legge quadro sulle aree protette");
- Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), riconosciuti in ambito della Rete Natura 2000;
- Aree marine protette;
- Zone marine di ripopolamento e Zone marine di tutela biologica;



- Zone marine e costiere interessate da “*Important Bird Areas*” (IBA);
- Aree tutelate ai sensi del D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”, comprendenti anche Zone archeologiche marine;
- Aree vincolate in base a specifiche ordinanze emesse dalle Capitanerie di Porto o da vincoli militari.

La presenza delle aree interessate dalle tematiche sopra riportate, è stata valutata tramite la consultazione dei siti web ufficiali:

- Portale Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.minambiente.it);
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali – SITAP (sitap.beniculturali.it);
- Portale Rete Natura 2000 (natura2000.eea.europa.eu/#);
- *Bird Life International* (www.birdlife.org);
- *The Ramsar Convention on Wetlands* (www.ramsar.org);
- Regione Calabria (www.regione.calabria.it);
- Dipartimento delle Politiche dell’ambiente, Regione Calabria (www.regione.calabria.it/ambiente);
- Lipu (www.lipu.it);
- Sovrintendenze dei Beni Archeologici;
- Capitanerie di Porto (www.guardiacostiera.it);
- Ministero della Difesa (www.difesa.it).

Si ricorda che le operazioni di indagine geofisica verranno effettuate esclusivamente all’interno dell’area oggetto di istanza di permesso di ricerca, la quale si trova oltre la zona di tutela di 12 miglia nautiche imposta dalla normativa vigente.

2.5.1. Aree naturali protette costiere

La legge 394/91 definisce la classificazione delle aree naturali protette e istituisce l’Elenco ufficiale delle aree protette, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato Nazionale per le aree protette.

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è classificato come segue.

2.5.2. Parchi Nazionali

I Parchi Nazionali sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici,

scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.

Nella Figura di seguito si riportano l'ubicazione dei Parchi Nazionali presenti sul territorio Italiano.

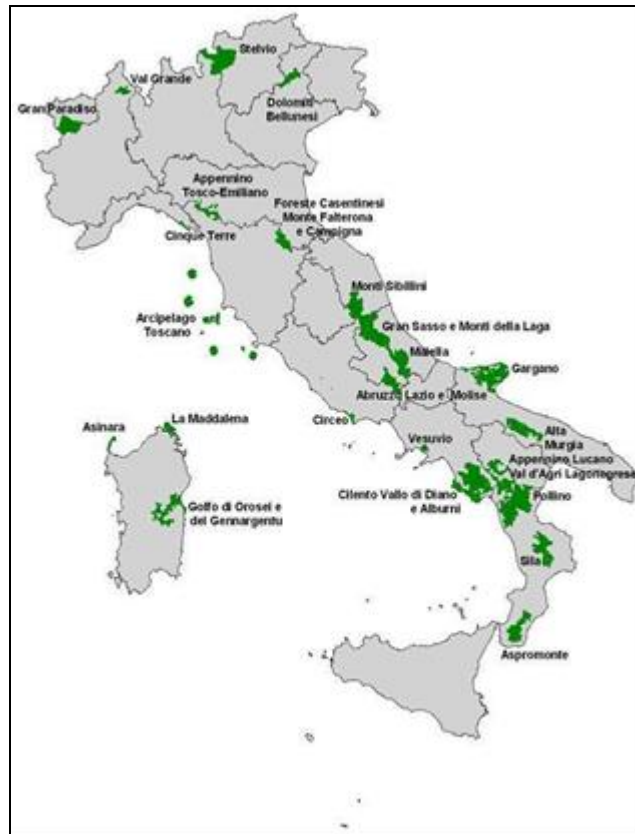


Figura 31 - Mappa dei Parchi Nazionali Presenti nel territorio Italiano (fonte: www.minambiente.it)

Nella Regione Calabria sono presenti tre Parchi Naturali Nazionali: “Parco Nazionale del Pollino”, “Parco Nazionale dell’Aspromonte” e “Parco Nazionale della Sila”.

Nessuno di tre Parchi sopra menzionati presenta una parte a mare.

2.5.3. Parchi naturali regionali ed interregionali

I Parchi Naturali regionali e interregionali sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.

Nella Regione Calabria è presente solo un Parco Naturale Regionale terrestre, il “Parco Naturale Regionale delle Serre” che si trova nell’entroterra, e cinque Parchi Regionali Marini:

- Parco Marino Regionale “Riviera dei Cedri”;
- Parco Marino Regionale “Baia di Soverato”;
- Parco Marino Regionale “Costa dei Gelsomini”;
- Parco Marino Regionale “Scogli di Isca”;
- Parco Marino Regionale “Fondali di Capocozzo - S. Irene - Vibo Marina - Pizzo - Capovaticano Tropea”.

Nessuno dei cinque Parchi Marini sopra menzionati ricade nell’area oggetto d’interesse, né è presente lungo la costa antistante, né si trova all’interno della provincia di Crotona.

2.5.4. Riserve naturali

Le Riserve naturali sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie di flora e fauna naturalisticamente rilevanti, ovvero che presentano uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.

Nell’area d’interesse di questo Studio non ricadono riserve naturali, né esse sono presenti lungo la costa antistante e né sono presenti nella provincia di Crotona.

2.5.5. Zone umide di interesse internazionale (convenzione RAMSAR)

Le Zone umide di interesse internazionale sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie, comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri e che per le loro caratteristiche possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar. Viene così garantita la conservazione dei più importanti ecosistemi "umidi" nazionali, le cui funzioni ecologiche sono fondamentali, sia come regolatori del regime delle acque, sia come habitat di una particolare flora e fauna.

L'atto fu siglato nel corso della "Conferenza Internazionale sulla Conservazione delle Zone Umide e sugli Uccelli Acquatici", promossa dall'Ufficio Internazionale per le Ricerche sulle Zone Umide e sugli Uccelli Acquatici (IWRB - *International Wetlands and Waterfowl Research Bureau*) con la collaborazione dell'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN - *International Union for Conservation of Nature*) e del Consiglio Internazionale per la Protezione degli Uccelli (ICBP - *International Council for Bird Preservation*). L'evento internazionale determinò un'autorevole svolta nella

cooperazione internazionale per la protezione degli habitat, riconoscendo l'importanza ed il valore delle zone denominate "umide", ecosistemi con altissimo grado di biodiversità, habitat vitale per gli uccelli acquatici.

Ad oggi, 50 siti del nostro Paese sono stati riconosciuti ed inseriti nell'elenco d'importanza internazionale stilato ai sensi della Convenzione di Ramsar.

Nella Regione Calabria è presente una sola area Ramsar, il "Bacino dell'Angitola" (3IT045) che si trova lungo la costa dalla parte del mar Tirreno (Figura 32).

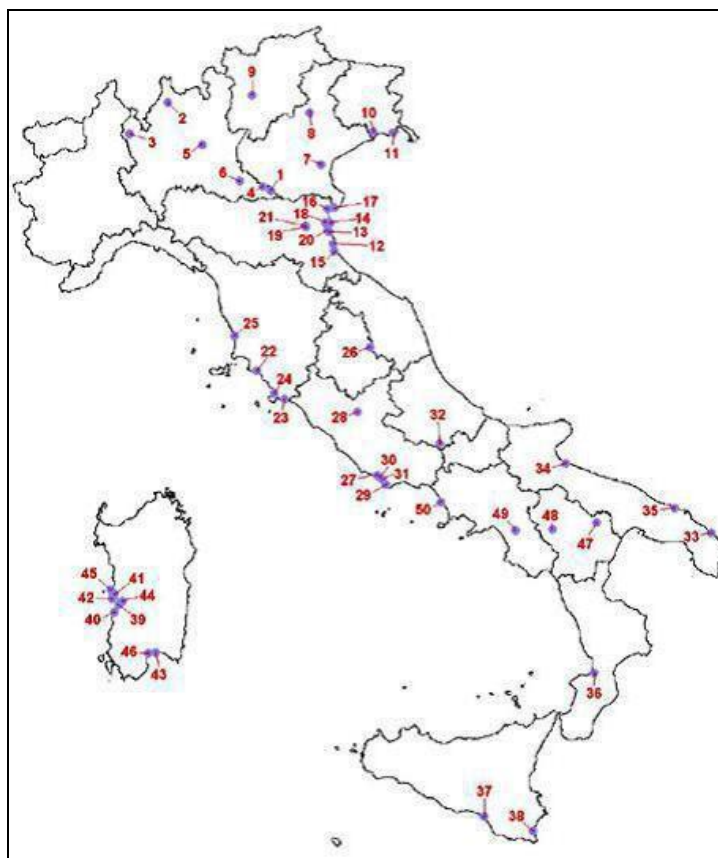


Figura 32 - Zone Umide di Importanza Internazionale presenti nel territorio italiano (fonte: www.minambiente.it/pagina/zone-umide-di-importanza-internazionale)

Non sono presenti siti Ramsar nell'area oggetto di Studio.

2.5.6. Siti di Interesse Comunitario e Zone a Protezione Speciale (Rete Natura 2000)

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La Rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Le aree che compongono la Rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2). Soggetti privati possono essere proprietari dei siti Natura 2000, assicurandone una gestione sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico.

Un altro elemento innovativo è il riconoscimento dell'importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatiche (art. 10). Gli Stati membri sono invitati a mantenere o all'occorrenza sviluppare tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000.

In Italia, i SIC, le ZSC e le ZPS coprono complessivamente il 21% circa del territorio nazionale.

La zona oggetto del presente Studio non include al suo interno alcun SIC o ZPS.

Si riportano nella Tabella 3 i SIC e le ZPS presenti lungo le coste Calabresi:

Tabella 3 - Tabella riassuntiva delle aree Rete Natura 2000 più vicine all'area oggetto del presente Studio

Tipo	Codice	Nome	Distanza (miglia nautiche)
SIC	IT9320095	Foce Neto	14,8
SIC	IT9320096	Fondali di Gabella Grande	15,4
SIC	IT9320101	Capo Colonne	12,9
SIC	IT9320103	Capo Rizzuto	19,3
SIC	IT9320097	Fondali da Crotone a Le Castella	12,7
ZPS	IT9320302	Marchesato e Fiume Neto	13,7

2.5.7. Aree marine protette (AMP)

Le aree marine protette sono istituite ai sensi delle leggi n. 979 del 1982 e n. 394 del 1991 con Decreto del Ministro dell'Ambiente che contiene la denominazione e la delimitazione dell'area, gli obiettivi e la disciplina di tutela a cui è finalizzata la protezione. Si tratta di ambienti marini dati dalle acque, dai fondali e dai tratti di costa prospicienti, che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali,

geomorfologiche, fisiche, biochimiche con particolare riguardo alla flora e alla fauna marine e costiere e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono.

Le aree marine protette generalmente sono suddivise al loro interno in diverse tipologie di zone denominate A, B e C. L'intento è quello di assicurare la massima protezione agli ambiti di maggior valore ambientale, che ricadono nelle zone di riserva integrale (zona A), applicando in modo rigoroso i vincoli stabiliti dalla legge. Con le zone B e C si vuole assicurare una gradualità di protezione attuando, attraverso i Decreti Istitutivi, delle eccezioni (deroghe) a tali vincoli al fine di coniugare la conservazione dei valori ambientali con la fruizione ed uso sostenibile dell'ambiente marino. Le tre tipologie di zone sono delimitate da coordinate geografiche e riportate nella cartografia allegata al Decreto Istitutivo pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale:

- Zona A (nella cartografia evidenziata con il colore rosso), di riserva integrale, interdetta a tutte le attività che possano arrecare danno o disturbo all'ambiente marino. La zona A è il vero cuore della riserva. In tale zona, individuata in ambiti ridotti, sono consentite in genere unicamente le attività di ricerca scientifica e le attività di servizio.
- Zona B (nella cartografia evidenziata con il colore giallo), di riserva generale, dove sono consentite, spesso regolamentate e autorizzate dall'organismo di gestione, una serie di attività che, pur concedendo una fruizione ed uso sostenibile dell'ambiente influiscono con il minor impatto possibile. Anche le zone B di solito non sono molto estese.
- Zona C (nella cartografia evidenziata con il colore azzurro), di riserva parziale, che rappresenta la fascia tampone tra le zone di maggior valore naturalistico e i settori esterni all'area marina protetta, dove sono consentite e regolamentate dall'organismo di gestione, oltre a quanto già consentito nelle altre zone, le attività di fruizione ed uso sostenibile del mare di modesto impatto ambientale. La maggior estensione dell'area marina protetta in genere ricade in zona C.

La commissione di riserva (L. n. 979 / 82 art. 28 e L. n. 426/98 art. 2 co. 16), affianca l'Ente delegato nella gestione della riserva, formulando proposte e suggerimenti per tutto quanto attiene al funzionamento della riserva medesima.

La legge 394/91 articolo 19 individua le attività vietate nelle aree protette marine, quelle cioè che possono compromettere la tutela delle caratteristiche dell'ambiente oggetto della protezione e delle finalità istitutive dell'area. I Decreti Istitutivi delle aree marine protette, considerando la natura e le attività socio-economiche dei luoghi, possono però prevedere alcune eccezioni (deroghe) ai divieti stabiliti dalla L. 394/91 oltre a dettagliare in modo più esaustivo i vincoli. A tal proposito si rimanda ad ogni singolo Decreto

Istitutivo o eventuale successivo decreto di modifica e, laddove presente, al regolamento, per ognuna delle 16 aree marine protette. In generale la legge 394/91 vieta nelle aree marine protette:

- la cattura, la raccolta e il danneggiamento delle specie animali e vegetali nonché l'asportazione di minerali e di reperti archeologici;
- l'alterazione dell'ambiente geofisico e delle caratteristiche chimiche e idrobiologiche delle acque;
- lo svolgimento di attività pubblicitarie;
- l'introduzione di armi, di esplosivi e ogni altro mezzo distruttivo e di cattura;
- la navigazione a motore;
- ogni forma di scarica di rifiuti solidi e liquidi.

2.5.8. Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM)

Nel 1995 la Convenzione di Barcellona (1978), ratificata con legge 25 Gennaio 1979 n. 30, relativa alla protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento, amplia il suo ambito di applicazione geografica diventando "Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e la regione costiera del Mediterraneo", il cui bacino, per la ricchezza di specie, popolazioni e paesaggi, rappresenta uno dei siti più ricchi di biodiversità al Mondo. Con il Protocollo relativo alle Aree Specialmente Protette e la Biodiversità in Mediterraneo del 1995 (Protocollo ASP) le Parti contraenti hanno previsto, al fine di promuovere la cooperazione nella gestione e conservazione delle aree naturali, così come nella protezione delle specie minacciate e dei loro habitat, l'istituzione di Aree Speciali Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM) o SPAMI (dall'acronimo inglese *Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*).

La Lista ASPIM comprende 32 siti, tra i quali anche l'area marina protetta internazionale del Santuario per i mammiferi marini. Le aree marine protette italiane inserite nella lista delle Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea sono 10:

1. Portofino
2. Miramare
3. Plemmirio
4. Tavolara - Punta Coda Cavallo
5. Torre Guaceto
6. Capo Caccia – Isola Piana
7. Punta Campanella
8. Porto Cesareo
9. Capo Carbonara
10. Penisola del Sinis – Isola di Mal di Ventre

Nessuna delle ASPIM sopracitate rientra nell'area oggetto del presente Studio

2.5.9. Aree Marine istituite

In Italia, fino ad ora, sono state istituite 27 aree marine protette, oltre a 2 parchi sommersi, che tutelano complessivamente circa 228mila ettari di mare e circa 700 chilometri di costa (Figura 33)

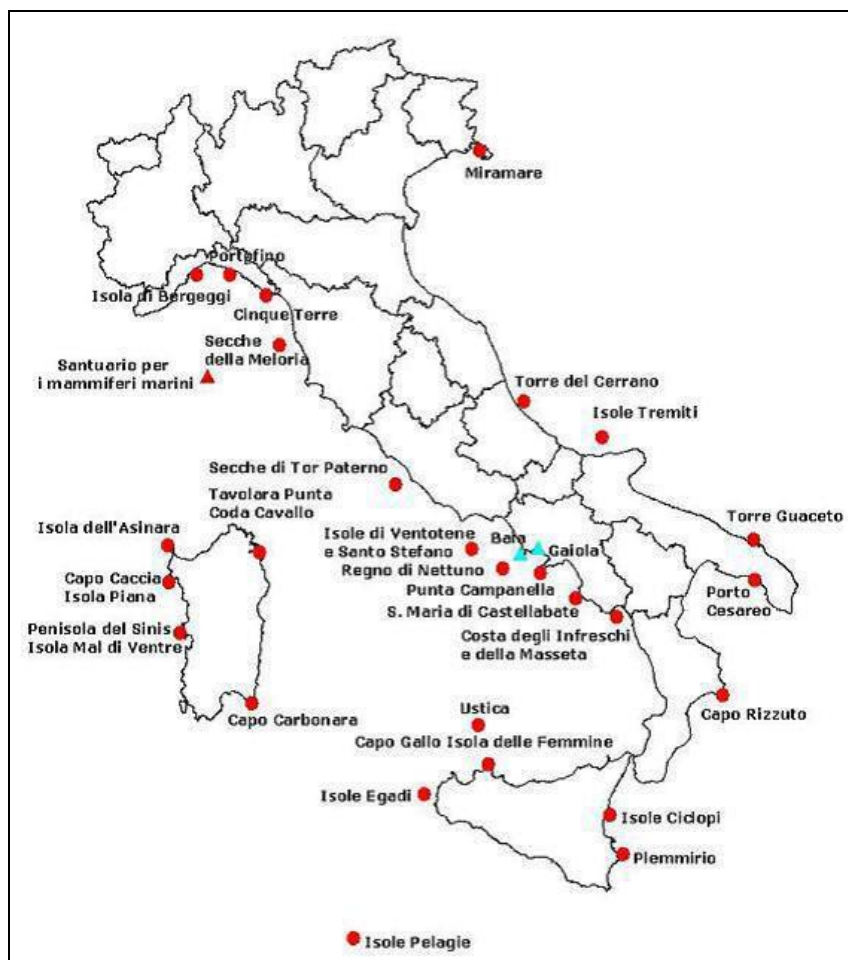


Figura 33 - Aree marine protette nel territorio italiano (fonte: www.minambiente.it/pagina/aree-marine-istituite)

Nell'area d'interesse non ricadono aree marine protette.

2.5.10. Zone di ripopolamento e Zone di tutela biologica (ZTB)

L'art. 98 del D.P.R. 1639/1968 prevede di limitare o vietare l'esercizio delle attività di pesca in alcune zone di mare, le quali vengono riconosciute come aree di ripopolazione od accrescimento di specie marine di importanza economica o riconosciute come eccessivamente sfruttate. Questa norma prevede l'istituzione di

Zone di Tutela Biologica. Alcune Regioni, come Sardegna e Sicilia, hanno provveduto indipendentemente a limitare le attività di pesca in alcune aree di pertinenza regionale con provvedimenti propri.

Le Zone di Tutela Biologica possono essere istituite per un tempo definito, oppure non avere limiti di scadenza. Inoltre, queste aree hanno una notevole elasticità, potendo limitare l'uso di uno o più attrezzi di pesca o fissare delle caratteristiche tecniche particolari per gli attrezzi, porre limitazioni per alcuni mesi o per tutto l'anno.

L'iter costitutivo di una Zona di Tutela Biologica inizia con la definizione delle esigenze generali, seguita da una fase di ricerca scientifica nell'area individuata, atta a valutare la distribuzione delle popolazioni ittiche e l'effettiva esigenza di protezione.

In Figura 34 si riportano le Zone di Tutela Biologica istituite in base all'art. 98 del P.R. 1639/1968 (in essa non sono rappresentate le ZTB istituite in modo autonomo dalle Regioni Sicilia e Sardegna).



Figura 34 - Zone di Tutela Biologica presenti nel territorio italiano. La carta non include le ZTB istituite in modo autonomo dalle Regioni Sicilia e Sardegna (fonte: Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, "Lo Stato della Pesca nei Mari Italiani" – Capitolo 10.6)



Come si può evincere dall'immagine sopra riportata, e come specifica "Lo Stato della Pesca nei Mari Italiani" (Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali), nell'area interessata dall'istanza di permesso di ricerca non sono presenti Zone di Tutela Biologica.

Per le Zone Marine di Ripopolamento, la Legge 41/82 è stata abrogata dal D.Lgs.154/2004 e s.m.i. riguardante la modernizzazione del settore pesca e dell'acquacoltura. Tali aree non sono classificabili come aree marine e costiere a qualsiasi titolo protette per scopi di tutela ambientale, ma piuttosto sono zone nelle quali vengono create le condizioni atte a favorire il ripopolamento delle specie ittiche.

Non sono state individuate oasi di ripopolamento né nell'area interessata da queste Studio né nelle zone limitrofe ad essa.

2.5.11. Zone marine e costiere interessate da "Important Bird Areas" (IBA)

La Corte di Giustizia Europea, con la sentenza C -3/96 del 19/05/98, ha riconosciuto l'inventario IBA quale riferimento per valutare l'adeguatezza delle reti nazionali di Zone di Protezione Speciale (ZPS), cui applicare gli obblighi di conservazione previsti dalla Direttiva Uccelli (direttiva 79/409/CEE).

Queste aree rivestono un ruolo fondamentale per gli uccelli selvatici e dunque uno strumento essenziale per conoscerli e proteggerli. Per essere riconosciuto come IBA, un sito deve possedere almeno una delle seguenti caratteristiche:

- ospitare un numero rilevante di individui di una o più specie minacciate a livello globale,
- fare parte di una tipologia di aree importante per la conservazione di particolari specie (come le zone umide o i pascoli aridi o le scogliere dove nidificano gli uccelli marini),
- essere una zona in cui si concentra un numero particolarmente alto di uccelli in migrazione.

Ad oggi, le IBA individuate sono circa 11.000, sparse in 200 Paesi, mentre in Italia sono state classificate 172 IBA.

La zona oggetto di Studio non contiene alcuna IBA al suo interno.

Si è proceduto comunque ad individuare le IBA presenti lungo la costa graficizzate in Figura 35.

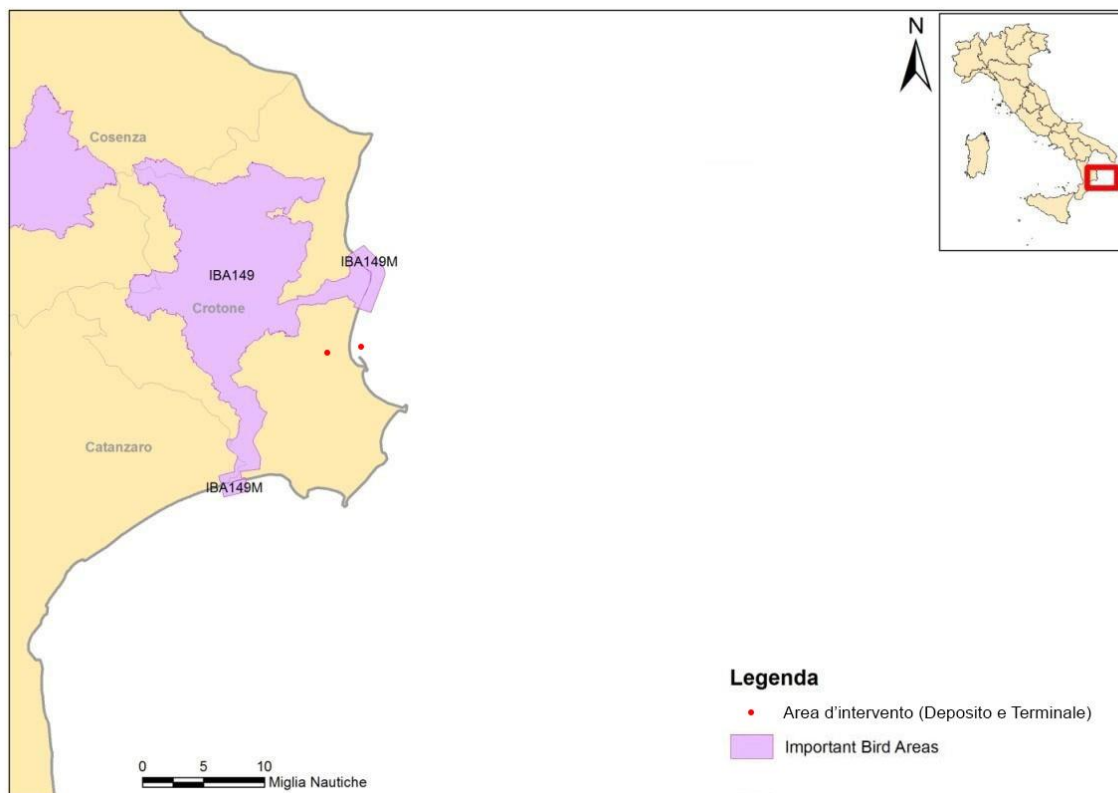


Figura 35 - Important Bird Areas (IBA) presenti lungo le coste orientali della Calabria, evidenziate in viola, con indicazione (in rosso) dell'area d'impianto

2.5.12. Aree archeologiche marine

La tutela dei beni archeologici sommersi in Italia è esercitata in conformità agli stessi principi generali previsti per il patrimonio archeologico nel sottosuolo, che sono stati definiti ed ampliati nell'ambito della Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001 dagli Stati membri dell'UNESCO.

Questo fondamentale strumento internazionale ha come fine ultimo quello di consentire alle parti contraenti di tutelare al meglio il loro patrimonio sommerso, grazie a disciplina, protezione e promozione delle ricchezze culturali presenti nei fondali.

La Convenzione UNESCO ed il relativo Allegato sono entrati in vigore in Italia l'8 aprile 2010, tramite la Legge di ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo n. 157 del 23 ottobre 2009.

Nell'Articolo 5 di detta legge si specifica che chiunque trovi oggetti ascrivibili al patrimonio culturale subacqueo localizzati nella zona di protezione ecologica o sulla piattaforma continentale italiana, come delimitate dalla legge e dagli accordi internazionali di delimitazione, deve denunciare entro 3 giorni

l'avvenuto ritrovamento alla Autorità marittima più vicina (www.archeologia.beniculturali.it/index.php?it/151/archeologia-subacquea).

Già in tempi antecedenti l'entrata in vigore della legge 157/2009, il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (decreto legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004 ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137, art.94) aveva recepito le previsioni dettate dalla Convenzione e dal relativo Allegato, in particolare per quanto riguardava i beni archeologici e storici rinvenuti nella zona tra le 12 e le 24 miglia marine.

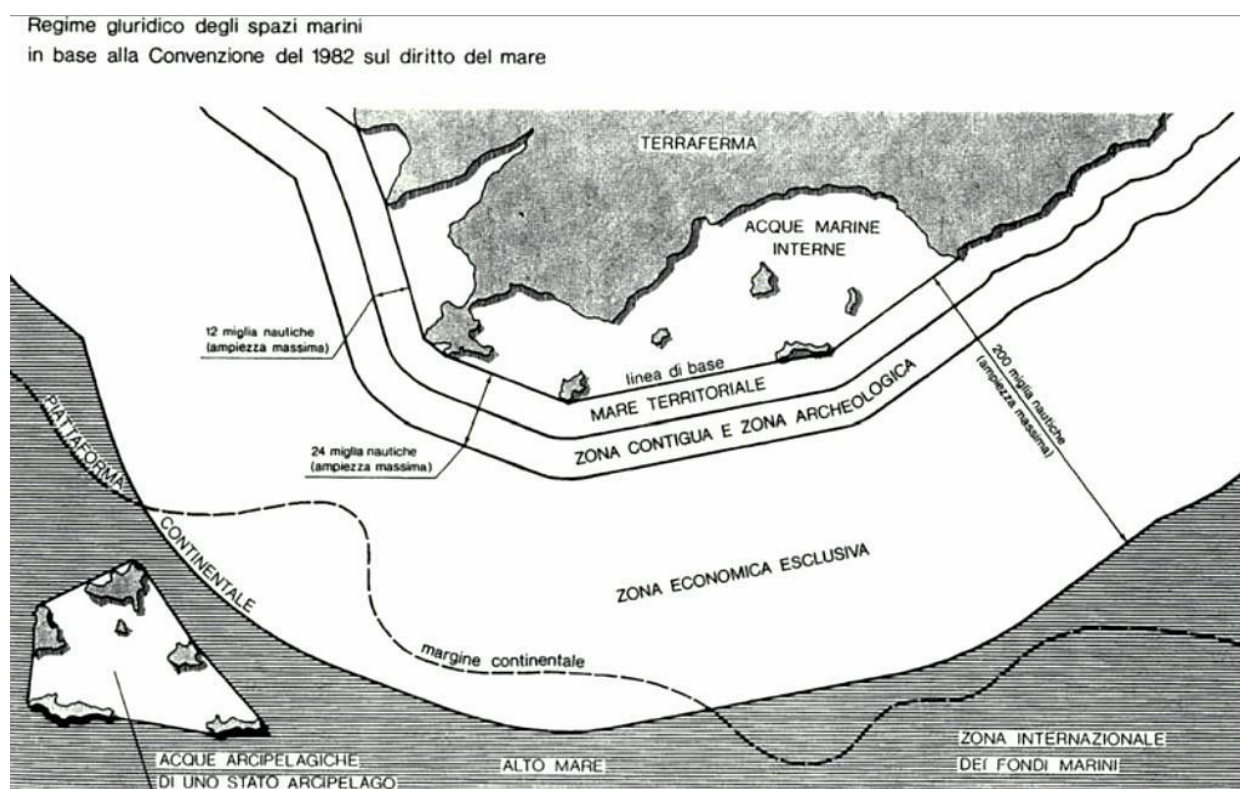


Figura 36 - Spazi marittimi e suddivisione delle acque prospicienti le coste (fonte: Caffio, 2007)

I ritrovamenti di reperti e relitti di carattere storico-archeologico nei fondali italiani sono stati catalogati all'interno di un progetto di censimento e tutela denominato "Archeomar" (www.archeomar.it). Tale progetto, coordinato dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC) si svolge in stretta collaborazione con le Soprintendenze per i Beni Archeologici delle regioni coinvolte e con le Forze dell'Ordine preposte alla tutela del patrimonio nazionale.

Il Progetto scaturisce dalla legge n. 264 dell'8 novembre 2002 e si divide in due fasi. Una prima parte è iniziata nell'aprile 2004 con il censimento dei beni archeologici sommersi nelle regioni Campania, Basilicata, Calabria e Puglia, che è terminato nel gennaio del 2008. Successivamente, a partire dall'autunno del 2009, è stato avviato il censimento nelle regioni Lazio e Toscana, conclusosi nel 2011.

Nelle vicinanze del litorale di Strongoli e Torre Melissa, nel tratto di costa a nord della città di Crotona, sono presenti alcune strutture di probabile età romana, cui si aggiungono alcuni reperti in laterizio e due relitti: il relitto del torpediniere "Lince" della Seconda Guerra Mondiale, adagiato sul fondo a Punta Alice (vicino a Cirò) ed un relitto di probabile età repubblicana, quasi completamente insabbiato, in località Torre Melissa.

Molti ritrovamenti, specialmente di oggetti e di anfore, sono collocati nell'area portuale di Crotona e nei dintorni di Capo Colonna, nel cui entroterra è situato anche un importante Parco Archeologico statale ove è possibile visitare un complesso di edifici risalenti dall'età dell'oro fino al secolo XVI ed i resti del Santuario di Hera Lacinia.

In generale, nel settore di costa posto in corrispondenza di Capo Rizzuto, i ritrovamenti di interesse storico-archeologico sono numerosi. Tra questi, si annoverano i resti di alcune cave di lapidei, diverse strutture di ancoraggio di navi, parti di edifici, colonne e blocchi di marmo lavorati, ed insiemi di reperti di varia natura (specialmente vasellame e ceramica, ma anche lapidei), di epoca da tardo antica a medievale.

Diversi relitti di imbarcazioni censiti nel *database* del progetto Archeomar 1. I siti archeologici, i reperti di carattere storico o i relitti noti di imbarcazioni recensiti nell'ambito del Progetto Archeomar 1 si localizzano tutti in prossimità della costa, e dunque sono lontani dall'area di progetto.

2.5.13. Siti di Interesse Nazionale costieri (SIN)

Il Sito di Interesse Nazionale (SIN) di "Crotona, Cassano e Cerchiara" è stato incluso nell'elenco dei siti di bonifica di interesse nazionale con Decreto Ministeriale n. 0468 del 18/09/2001.

Con DM 26 novembre 2002, ai sensi dell'art.1 comma 4 della l. 426/98, è stato definito il perimetro del sito che si estende sulla terraferma per circa 530 ha e a mare per 1.452 ha (comprensivi di 132 ha di area portuale). In esso rientrano aree pubbliche e private, nonché porzioni di territorio appartenenti alla provincia di Cosenza (quattro aree, ubicate tre nei Comuni di Cassano allo Jonio ed una nel Comune di Cerchiara).

In particolare, per ciò che attiene alla provincia crotonese, l'impatto ambientale più rilevante è quello determinato dalle tre maggiori attività produttive (ex Pertusola, ex Fosfotec ed ex Agricoltura) in esercizio nell'area tra gli anni venti e novanta.

Di seguito è riportata l'ortofoto con la perimetrazione del SIN "Crotona, Cassano e Cerchiara" (*Fonte: Ministero dell'Ambiente - Direzione Generale - Archivio Bonifiche*).

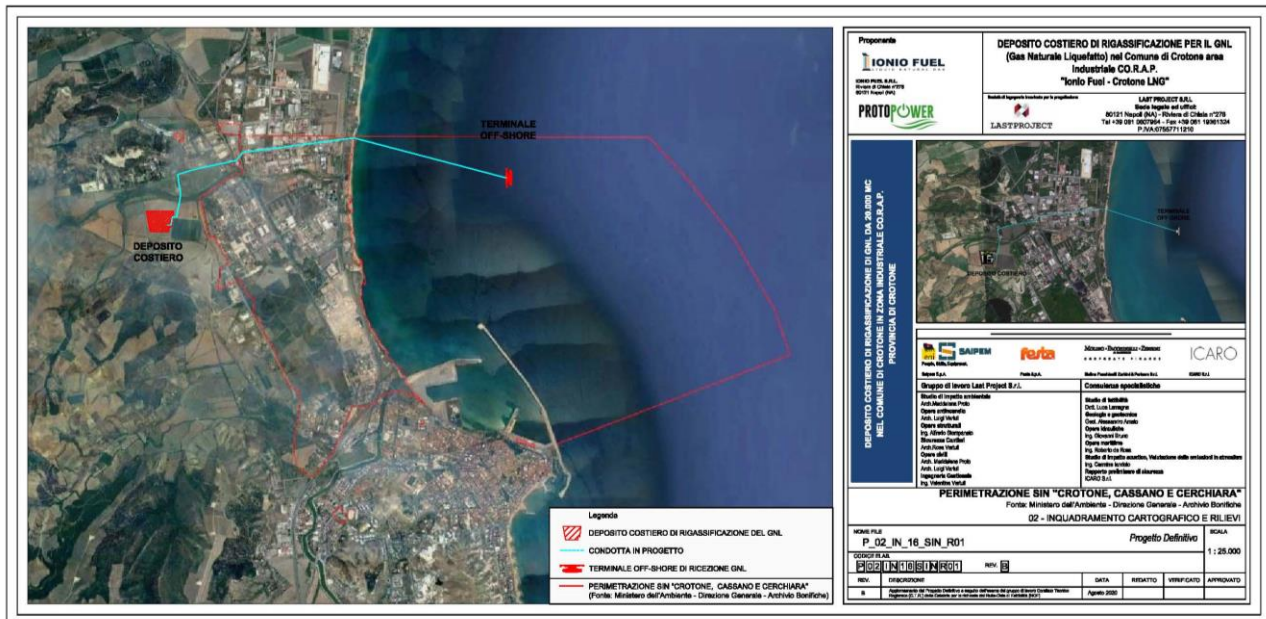


Figura 37 - P_02_IN_16_SIN_R00 Perimetrazione del SIN "Crotona, Cassano e Cerchiara"
(Fonte: Ministero dell'Ambiente - Direzione Generale - Archivio Bonifiche)

Considerazioni rispetto alla localizzazione del Deposito a terra

Relativamente al Programma di Bonifica del SIN (Sito di Interesse nazionale) del Comune di Crotona

Il Deposito a terra non interferisce con il SIN.

Considerazioni rispetto alla localizzazione delle opere di connessione e del Terminale di ricezione

Relativamente al Programma di Bonifica del SIN (Sito di Interesse nazionale) del Comune di Crotona

Premesso che una parte dell'area industriale di Crotona rientra nel Sito di Interesse Nazionale di Crotona in particolare l'area compresa tra la foce del torrente Passovecchio, la foce del fiume Esaro ed una parte del tratto a mare prospiciente la fascia costiera, relativamente alle opere di connessione del Deposito, una porzione del tratto a terra ed il tratto a mare comprensivo del Terminale di ricezione risultano compresi, mentre risulta esclusa sia la condotta terrestre prospiciente il Deposito che il Deposito stesso. A tal proposito poiché la condotta terrestre correrà su strade pubbliche si provvederà ad interventi di rimozione degli strati superficiali del suolo per qualsiasi tipo di scavo.

2.5.14. Aree vincolate in base a specifiche ordinanze emesse dalla Capitaneria di Porto

Il tratto di costa calabrese prospiciente l'area in istanza di permesso di ricerca si trova sotto l'interesse operativo della Capitaneria di Porto di Crotona, mentre il lato settentrionale dell'area in istanza si localizza nelle vicinanze dell'area di competenza della Capitaneria di Porto di Corigliano Calabro, come indicato dalla

Figura 38; le acque al di fuori del limite territoriale sono infine sotto la giurisdizione della Direzione Marittima di Reggio Calabria.

Le ordinanze emesse dalle Capitanerie di Porto sopra menzionate sono consultabili nel sito internet della Guardia Costiera rif: www.guardiacostiera.it.

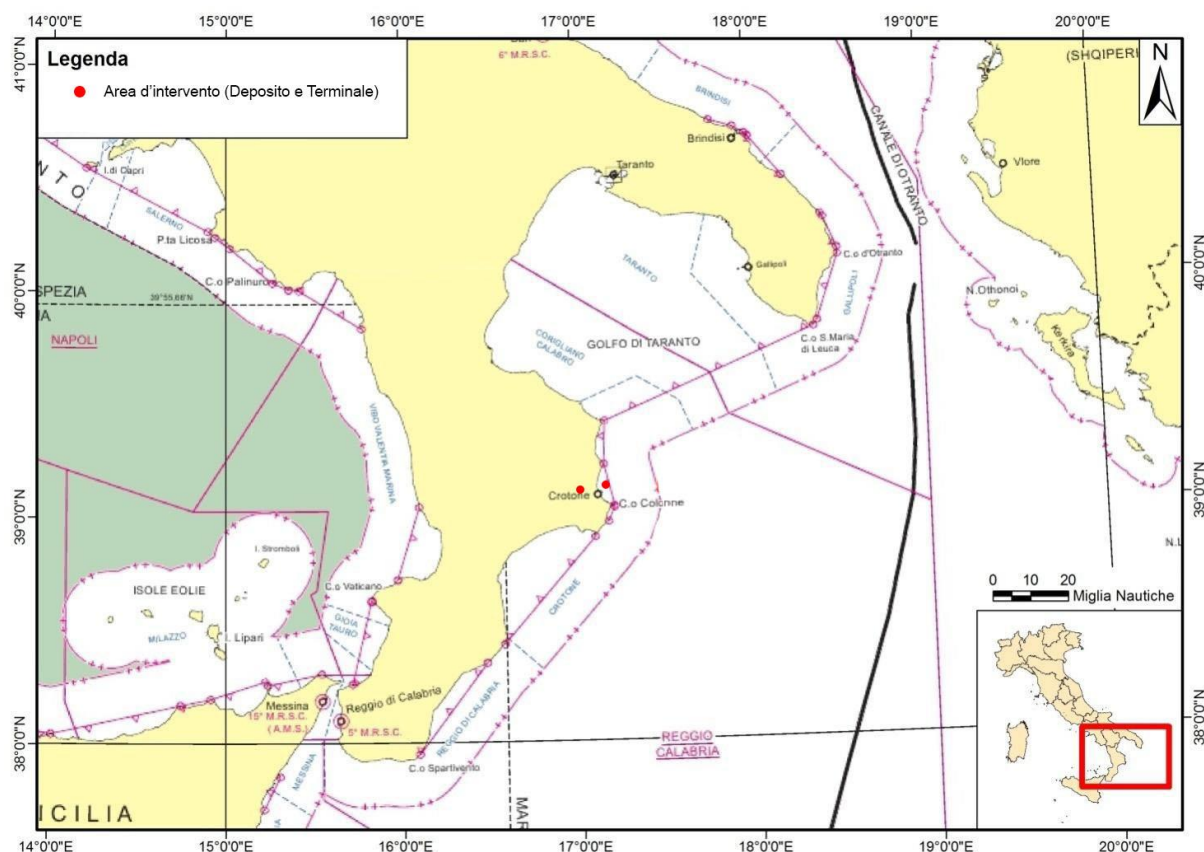


Figura 38 - Limiti ed aree di interesse operativo nel Golfo di Taranto e nel mar Ionio settentrionale, con indicazione dell'area di progetto (fonte: www.marina.difesa.it/conosciamoci/comandanti/scientifici/idrografico/Documents/premessa_raccolta_2014/Premessa_2014.pdf - modificata)

Tra le varie ordinanze della Capitaneria di Porto di Crotona ve ne è una, la n. 18 del 2010, che riassume i divieti nelle acque del circondario marittimo di competenza dovuti a cavi sottomarini, gasdotti, teste di pozzo, barriere soffolte, impianti di acquacoltura e altri ostacoli in mare (Figura 39). Questi ostacoli sono prevalentemente legati alla presenza delle piattaforme fisse Luna A e Luna B ed all'impianto di estrazione di Hera Lacinia, nonché al collegamento delle stesse con i pozzi limitrofi e con le centrali gas nell'entroterra di Crotona.

L'ancoraggio e l'esercizio di ogni attività sul fondale sono vietati nella fascia di 100 metri a destra e sinistra dei cavi sottomarini e gasdotti. Sono vietate navigazione, sosta, ancoraggio ed ogni altra attività di

superficie e subacquea ad una distanza inferiore a 100 metri dall'impianto di acquacoltura sito al largo della foce del Fiume Neto come indicato in Figura 39.

La navigazione, la sosta, l'ancoraggio, la pesca e le attività affini, nonché ogni attività sul fondo marino sono vietate nel raggio di 200 metri (500 metri se si tratta di imbarcazioni da diporto) dall'area in cui insistono le Piattaforme fisse Luna A, Luna B e gli impianti Hera Lacinia. Infine, per tutti gli ostacoli alla navigazione indicati nell'ordinanza (scafo affondato, boa della Rete Ondametrica Nazionale, correntometro ecc.) è fissata una fascia di rispetto di 100 metri.

Come si evince dalle Figura 39 e Figura 40 si tratta di ostacoli posti al di fuori dall'area oggetto dell'intervento e comunque l'ancoraggio e l'esercizio di ogni attività sul fondale marino si svolgerà ad una distanza maggiore della fascia di rispetto che fissa 100 metri a destra e sinistra dei cavi sottomarini e gasdotti presenti. Per ciò che concerne le Piattaforme fisse Luna A, Luna B e gli impianti Hera Lacinia, nonché al collegamento delle stesse con i pozzi limitrofi e con le centrali gas nell'entroterra di Crotona, si riportano nella Tabella seguente, le distanze del Terminale Off-Shore dalle Piattaforme fisse e dagli impianti Hera Lacinia in prossimità dell'area d'intervento. Dall'analisi effettuata si evince come la realizzazione del Terminale off-shore proposto non andrà ad interferire con le aree di rispetto dell'Ordinanza su menzionata.

Tabella 4 - Tabella riassuntiva delle distanze del Terminale Off-Shore dalle piattaforme fisse ed dagli impianti Hera Lacinia

Nome	Distanza
Piattaforma Luna A	4935m
Piattaforma Luna B	7196m
Impianti Hera Lacinia	6968m
Impianti Hera Lacinia 14	6982m

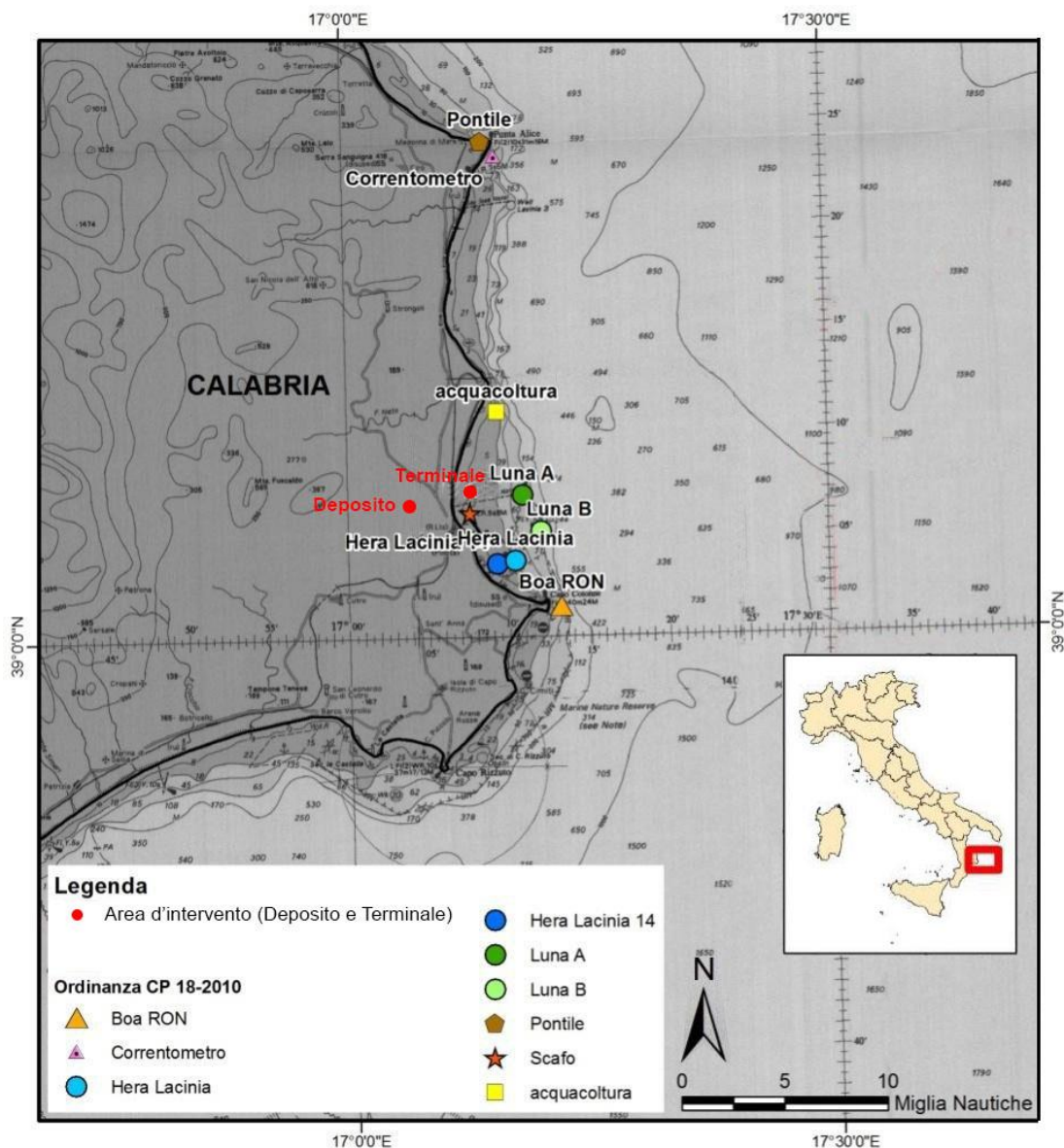


Figura 39 - Carta Nautica con indicazione delle aree di rispetto trattate nell'Ordinanza n. 18 del 2010 della Capitaneria di Porto di Crotona, relativamente all'area in esame (fonte: Admiralty Chart Golfo di Taranto - modificata)

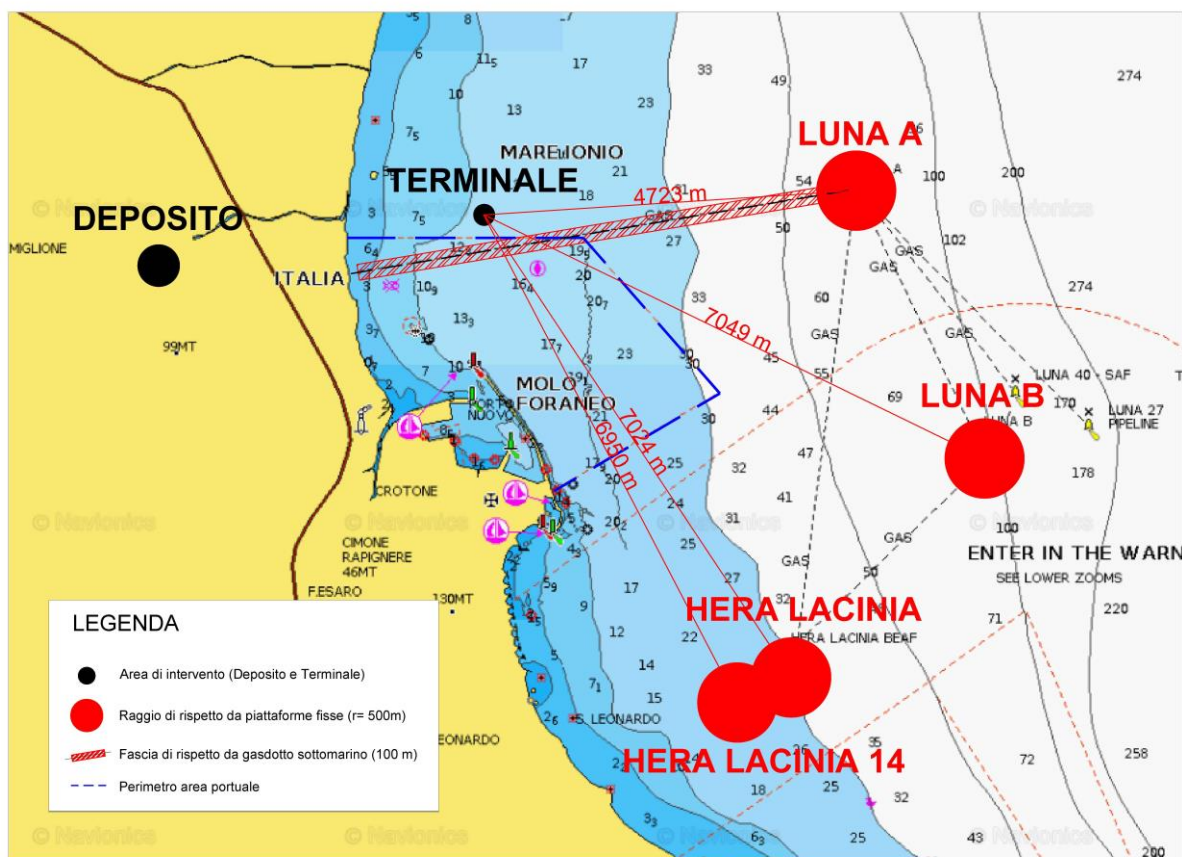


Figura 40 - Carta Nautica con indicazione delle distanze dal Terminale Off-Shore alle aree di rispetto trattate nell'Ordinanza n. 18 del 2010 della Capitaneria di Porto di Crotona

2.5.15. Aree soggette a vincoli paesaggistici

Le aree soggette a vincoli paesaggistici sono porzioni del territorio italiano che, poiché tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, vengono dichiarate di notevole interesse pubblico o paesaggistico. Più precisamente, tali aree, sono rispettivamente elencate negli artt. 136 e 157 del suddetto Codice, e risultano sotto tutela già ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939.

L'area di studio, come precedentemente indicato, risulta prospiciente alle coste orientali della Calabria, ed i vertici più occidentali della stessa si localizzano ad una distanza minima di oltre 14 Miglia Marine dai suddetti litorali.

Le aree soggette a vincoli paesaggistici, per quanto concerne in generale la Calabria, consistono in zone perlopiù costiere, presenti in maggior numero nel settore occidentale della regione. Infatti, nel dettaglio dell'area di pertinenza del presente studio, solo pochi siti risultano ubicati lungo le coste orientali e non

risultano minimamente interessati dalle attività previste nel presente studio. Per completezza vengono forniti alcuni dati tecnici dei siti individuati, che, si sottolinea, distano ben oltre 14 miglia nautiche dall'area per la quale è stata inoltrata l'istanza di permesso di ricerca e che dunque non saranno minimamente influenzate dall'attività ivi svolta. Tali siti, da nord a sud, sono di seguito elencati nella tabella di seguito:

Tabella 5 - Aree sottoposte a vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004, elencate in ordine da nord a sud, nel tratto compreso tra i Comuni di Cassano Ionico e Staletti (fonte: database SITAP, sitap.beniculturali.it/)

CODICE	OGGETTO	PUBBLICAZIONE	DECRETO	STATO VINCOLO	USO DELL'AREA
180019	Area panoramica costiera ricca di vegetazione e sita nel Comune di Cassano Ionico	GU n. 52 del 26-02-1976	L. 1497/39 del 23-01-1976	Vincolo operante	Modificabilità previa autorizzazione
180003	Area costiera che si estende da Crotone fino a Capo Colonna dove sorgono i resti del Santuario di Hera Lacina (V.CODVIN 180002)	GU n. 41 del 15-02-1969	L. 1497/39 del 27-07-1968	Vincolo che comprende, inglobandoli, vincoli precedenti	Modificabilità previa autorizzazione
180002	Area panoramica litoranea sita nel Comune di Crotone	GU n. 8 del 12-01-1966	L. 1497/39 A1 P3-4 del 05-05-1965	Vincolo ricadente in uno successivo più ampio	Modificabilità previa autorizzazione
180010	Area panoramica comprendente la zona di Copanello sita nel Comune di Staletti	GU n. 164 del 06-07-1966	L. 1497/39 del 07-03-1966	Vincolo operante	Modificabilità previa autorizzazione

Inoltre, secondo le L. 431/85 ed il D.lgs 42/2004 art. 142, recepite dalla L. 431/1985 cd. "Legge Galasso", su tutto il territorio nazionale è presente un'area di rispetto alla linea di costa di 300 metri, in cui i territori costieri compresi in una fascia di 300 metri dalla linea di battigia, anche se terreni elevati sul mare, sono sottoposti a vincolo paesaggistico.

Si sottolinea che l'intervento proposto e le opere di connessione dell'impianto le esclude tutte le aree sottoposte a vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

2.5.16. Aree marine militari

Vista l'abbondanza di territorio bagnato dal mare, con più di 7000 chilometri di coste, l'Italia offre lo scenario ideale ad ospitare apposite aree marine ove eseguire attività legate alle esercitazioni da parte dei competenti Corpi militari dello Stato. Si tratta di attività saltuarie di tipo navale di unità di superficie e di sommergibili, di tiro, di bombardamento, di dragaggio ed anfibia. Rivestendo tale importanza strategica, queste zone sono pertanto soggette a particolari tipi di regolamentazioni e restrizioni dei quali viene data notizia a mezzo di apposito Avviso ai Naviganti, che in funzione del tipo di esercitazione possono consistere

in semplice interdizione alla navigazione, avvisi di pericolosità all'interno delle acque territoriali, o avvisi di pericolosità nelle acque extraterritoriali.

Tutti i natanti che si trovassero a transitare in prossimità delle suddette zone dovranno, di fatto, attenersi alle disposizioni contenute nell'Avviso ai Naviganti che dà notizia di un'esercitazione in corso o in programma ed, in ogni caso, in mancanza di un Avviso particolare, dovranno navigare con cautela durante il transito nelle acque regolamentate, intensificando il normale servizio di avvistamento, ottico e radar (*fonte: A.N. n° 5 della Premessa agli Avvisi ai naviganti 2014, Istituto Idrografico della Marina*).

Ciascuna delle suddette zone è indicata con una lettera alfabetica, che indica il tipo di attività che causa l'interdizione o la pericolosità della zona stessa, seguita da un codice numerico a più cifre: la prima cifra è associata al tipo di zona, la seconda individua il Dipartimento M. o C.M.M.A. di giurisdizione (0 per la Spezia, 1 per Marisardegna, 2 per Mariscilia, 3 per Taranto, 4 per ex Ancona), mentre le cifre successive si riferiscono alla zona specifica. In particolare, le zone presenti sul territorio italiano possono essere riassunte in 4 principali tipologie:

- **T8:** zone impiegate per esercitazioni di tiro (mare-terra);
- **E3:** zone impiegate per esercitazioni di tiro (terra-mare);
- **M5:** zone in cui sono presenti ostacoli subacquei (esercitazioni di dragaggio);
- **S7:** zone in cui vengono svolte esercitazioni con sommergibili.

Sono, inoltre, indicati con un asterisco (*) i poligoni con fronte a mare sede di esercitazioni di tiro con armi portatili. Oltre alle zone oggetto di emissione di Avvisi ai Naviganti, identificate come sopra specificato, esistono altre zone soggette a restrizione dello spazio aereo e riportate nell'Avviso per opportuna conoscenza (le relative informazioni sono state ricavate da: A.I.P. - Italia - Pubblicazione Informazioni Aeronautiche, edita dall'Ente Nazionale di Assistenza al Volo, ENR 5). Tali zone sono identificate con una lettera, indicante il tipo di restrizione in atto, seguita da un numero che serve per individuare la zona specifica. Le lettere impiegate sono:

- **P: "Zona vietata"** - Spazio aereo di dimensioni definite, al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, entro il quale il volo degli aeromobili è vietato.
- **R: "Zona regolamentata"** - Spazio aereo di dimensioni definite, al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, entro il quale il volo degli aeromobili è subordinato a determinate specifiche condizioni.
- **D: "Zona pericolosa"** - Spazio aereo di dimensioni definite, all'interno del quale possono svolgersi attività pericolose per il volo degli aeromobili durante periodi di tempo specificati.

L'esatta ubicazione delle zone interdette o pericolose per la navigazione, in Italia, è riportata anche sulla carta n. 1050 (Zone normalmente impiegate per le esercitazioni navali e di tiro e zone dello spazio aereo soggette a restrizioni – Scala 1:1.700.000) edita dall'Istituto Idrografico della Marina.

Come si può notare nella Figura 41 da un estratto della Carta n.1050 relativa al Golfo di Taranto, l'area oggetto dell'intervento non è per nulla interessata dalla presenza di zone marine militari classificate pericolose o interdette.

Si segnala, inoltre, la lontananza dell'area oggetto del presente Studio dalle zone in cui vigono restrizioni nello spazio aereo denominate D15, R66A e R66B, che per loro natura e posizione non interferiranno in alcun modo con l'opera in progetto.

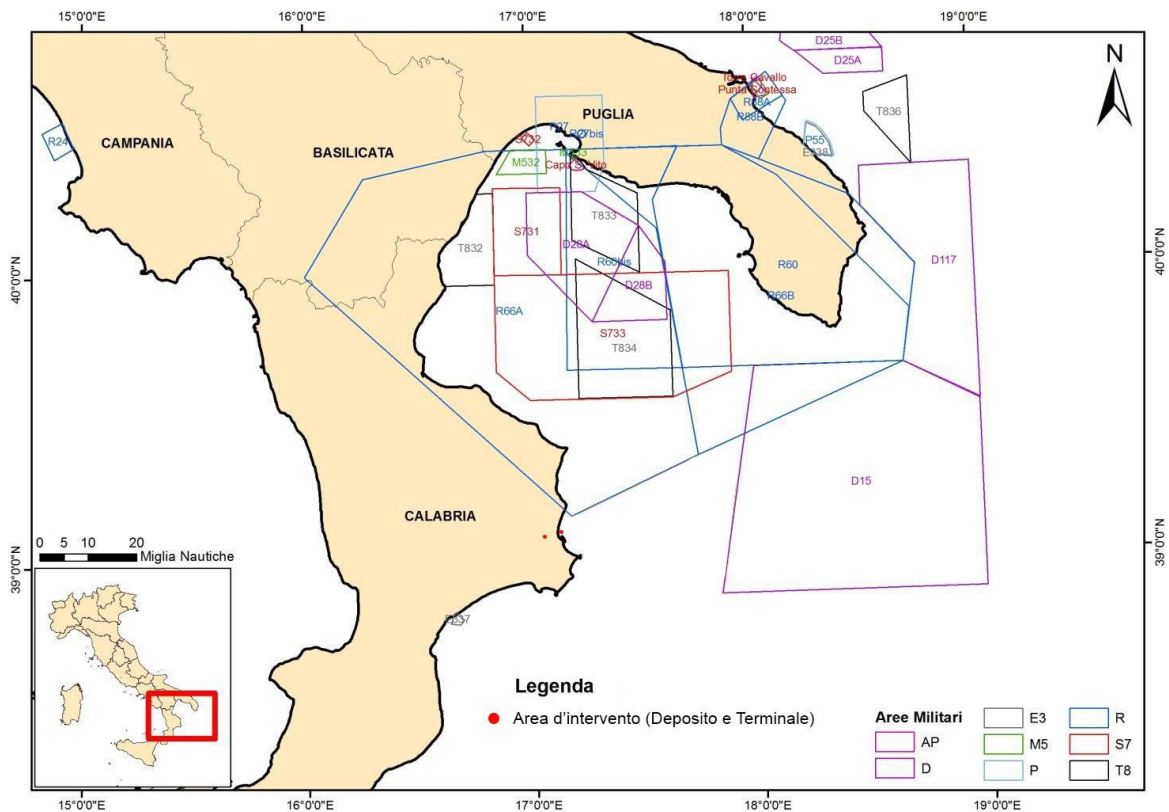


Figura 41 - Estratto della Carta n. 1050 relativa al Golfo di Taranto, con indicazioni delle aree militari e del sito oggetto del presente studio, in rosso (fonte: www.marina.difesa.it)