



Ministero

delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  
Capitaneria di Porto – Guardia Costiera  
CROTONE

Servizio Personale Marittimo, Attività Marittime e  
Contenzioso

Sezione Demanio e Contenzioso

P.E.C.: [cp-crotone@pec.mit.gov.it](mailto:cp-crotone@pec.mit.gov.it)

e-mail: [cpcrotone@mit.gov.it](mailto:cpcrotone@mit.gov.it)

88900 - Crotone

p.d.c. Sezione Demanio

☎ 0962 6116

Al Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione generale valutazioni  
ambientali- Divisione V  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)  
[va@pec.minambiente.it](mailto:va@pec.minambiente.it)

E, p.c. Ministero delle infrastrutture e della  
mobilità sostenibili  
[dg.tm@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tm@pec.mit.gov.it)

Allegati:   //  

titolaro di archivio 05.02.04/ \_\_\_\_\_

**Argomento:** [ID: 8346] Procedura per la definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 152/2006 relativa al Progetto di un impianto eolico offshore composto da n. 45 aerogeneratori da 15 MW ciascuno, e dalle relative opere di connessione alla RTN, per una potenza complessiva pari a 675 MW, individuato tra il Comune di Belcastro (CZ), in località La Patrizia, in particolare nello specchio di mare del Golfo del Comune di Squillace (CZ), e i territori comunali di Botricello, Cropani, Sellia Marina, Sersale, Simeri Crichi, Catanzaro, San Floro, Caraffa di Catanzaro e Maida, in provincia di Catanzaro. Proponente: **Minervia Vento S.r.l.**

(Spazio riservato  
a protocolli, visti  
e decretazioni)

**Riferimento:** Dp prot. n.81606 del 30.06.2022

In relazione alla pratica in oggetto, si rappresenta che la Capitaneria di porto di Crotone è stata individuata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi della Circolare n. 40 del 5 gennaio 2012 del Ministero medesimo, quale "amministrazione precedente" ex art. 14, comma 2, della legge n. 241/90 in ordine al procedimento di rilascio della concessione demaniale marittima per l'installazione del parco eolico in questione (in particolare, della parte insistente all'interno delle acque territoriali italiane).

In tale veste, la Capitaneria ha condotto e portato a compimento la suddetta istruttoria, con determinazione di conclusione negativa della conferenza di servizi decisoria, di cui è stata data comunicazione, anche a codesto Ministero, con nota n. 15967 in data 20 luglio 2022 (indirizzo pec: [DIE@Pec.Mite.Gov.it](mailto:DIE@Pec.Mite.Gov.it)).

L'esito della conferenza dei servizi è soggetto alle forme di ricorso previste dalla legge; ciò premesso, per quanto di esclusiva competenza di questa Autorità marittima periferica, si illustra quanto segue. Preliminarmente, si rappresenta che la documentazione della MINERVIA VENTO sul sito del Ministero della transizione ecologica, all'indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8785/12928>, non risulta accessibile ("Documentazione non disponibile per la procedura selezionata").

Questa Capitaneria, in ossequio alla Circolare n. 40/2012 citata, ha effettuato il richiesto "vaglio preliminare" sull'opera, sia in ordine alla

sicurezza della navigazione che alla compatibilità delle strutture costituenti l'impianto con le altre attività marittime; all'esito, si rileva che:

- le zone di installazione degli aerogeneratori ed il relativo "corridoio di cavi marini" (che cadono entro il limite delle acque territoriali italiane) non interferiscono con rotte di navigazione "obbligate" e non arrecano ad esse restrizioni eccessive. Le rotte di navigazione in zona, si sviluppano in misura prevalente sulle direttrici sudovest/nordest e viceversa, sono libere e non obbligate e sebbene potrebbero subire (per effetto dell'installazione del campo eolico, qualora assentito) importanti correzioni di rotta verso il mare aperto, tuttavia ciò non sembra poter determinare eccessivi aggravii, in termini di allungamento della tratta e di tempi di percorrenza;
- la zona richiesta in concessione per l'installazione degli aerogeneratori, lambisce le aree di pesca tradizionali (a strascico) individuabili nel Golfo di Squillace, tenendosi da esse relativamente discosta e senza con esse interferire;
- viceversa, l'area richiesta in concessione per il "corridoio cavi marini", si sviluppa su fondali via via meno profondi dal largo verso la costa, interessati dalla pesca professionale (soprattutto a strascico); e sebbene il percorso risulti progettato per causare il minimo impatto alle attività di pesca, attraversa comunque zone battute dalla marineria locale, con potenziale pregiudizio per le stesse;
- al riguardo, la Società istante prevede opere di "protezione" del cavo sul fondale marino che, per come studiate (par. 3.1.4.3 della Relazione illustrativa del progetto preliminare) ovvero "trenchless (senza scavi di trincee) con protezione esterna, con successiva posa di una protezione fatta da massi naturali o materassi prefabbricati di materiale idoneo (cubicoli in cemento/calcestruzzo)", o ancora mediante "posa tramite gusci di ghisa o polimeri assemblati sul cavo". Ciò non garantisce però assenza di interferenza con le attività di pesca;
- questa Capitaneria ritiene, pertanto, che, come affermato dalla stessa Società (pag. 15 della sua Relazione), "ove possibile, dove il fondale non presenta elevate criticità di posa o necessità di preservazione dell'ambiente esistente", sia preferibile operare "...la posa del cavo in scavo mediante la tecnica del co-trenching...", sistema che "...riduce il rischio di interferenza di agenti esterni...", allo scopo sia di tutelare l'integrità del cavo, sia di non pregiudicare le opportunità di pesca a strascico in zona.

Dunque, la condizione indicata dalla Capitaneria - ovvero di non pregiudicare le opportunità di pesca a strascico in zona - potrebbe essere soddisfatta dando attuazione a quanto previsto dalla stessa Società nella sua Relazione, fermo restando la necessità di una approfondita analisi geologica e del rispetto delle esigenze di tutela ambientale. Ad ogni modo, l'esito negativo della conferenza dei servizi impedisce, al momento, il rilascio della concessione demaniale marittima e ogni ulteriore ipotesi al riguardo.

Tutto ciò premesso, nell'ambito della odierna procedura, seppure in via teorica e di principio, si fornisce il contributo di questa Autorità marittima, pregando di voler considerare la possibilità di inserire, tra i contenuti dello studio di impatto ambientale, i seguenti elementi:

1. indicazioni più dettagliate circa mezzi e tecniche specifiche che saranno usate per l'ancoraggio al fondale marino, sia delle pale eoliche che della stazione elettrica di trasformazione così come dei cavi sottomarini; il tutto in rapporto alla natura geomorfologica del fondale specificamente attraversato, al suo assetto stratigrafico, ai processi di modellamento del fondale medesimo in atto, e verificando altresì la eventuale presenza di siti di particolare interesse sotto il profilo geologico;
2. indicazione del numero dei punti di perforazione necessari all'ancoraggio, con le relative coordinate, in totale e per ciascuna struttura realizzata in superficie;
3. chiarimenti su come avverrà il monitoraggio (periodico) delle condizioni di usura delle catenarie e degli ancoraggi utilizzati, oltre che degli elementi di spinta al galleggiamento, per la fase in opera;
4. illustrazione delle tecniche che saranno impiegate per provvedere alla manutenzione e alla eventuale sostituzione di parti di esse, indicando anche a quali intervalli regolari è possibile prevedere la loro sostituzione per usura;
5. realizzazione di uno studio appropriato che determini il dimensionamento ottimale delle catenarie di ancoraggio (e la loro azione sinergica) in base alle condizioni meteorologiche che potrebbero dover sopportare, tenendo presente i dati meteorologici statisticamente disponibili, verificando altresì l'esistenza di un rischio tsunami e individuando gli accorgimenti per la riduzione del rischio;
6. determinare i movimenti e le oscillazioni delle masse d'acqua marine che caratterizzano la zona di intervento (compreso il fondale su cui poggiano o interrano i cavi) e la capacità di resilienza a tali movimenti e oscillazioni di ogni singolo elemento costituente il parco eolico;
7. la caratterizzazione dello stato delle acque superficiali vicino alla costa (fascia di almeno 200 metri) destinate alla balneazione, nonché rispetto alla idoneità delle acque marittime attraversate dal cavidotto alla vita dei pesci e dei molluschi;
8. indicazione dei rischi per l'ambiente marino determinati dalla presenza di una stazione elettrica di trasformazione "a fondazione galleggiante", in relazione alla presenza di oli e altri idrocarburi e di eventuali sostanze pericolose ad ogni titolo ivi collocati;
9. elaborazione di una mappatura delle praterie di posidonia che potrebbero essere interessate dalle medesime opere di ancoraggio al fondale delle strutture galleggianti e/o poggiate sul fondale in previsione, prevedendo percorsi alternativi ogni qual volta possibile o, solo quale extrema ratio, possibili attraversamenti in scavo, con successiva campagna di ripopolamento in superficie, costantemente monitorato;
10. indicazione delle procedure operative e degli apprestamenti che saranno predisposti, per intervenire sul posto a tutela dell'ambiente, in caso di un qualsiasi incidente (rottura di singole pale o di rotor,

incendi, collisioni, ecc.) o in caso di pericolo conclamato (allentamento catenarie, bloccaggio delle pale, segni di cedimento strutturale, ecc.);

11. indicazione delle potenzialità di sfruttamento del campo eolico, anche delle zone intersiziali tra una pala eolica e l'altra, per progetti di popolamento ittico e/o di allevamento;
12. indicazioni circa le interazioni del campo elettrico generato dai cavidotti sulla fauna marina lungo tutto il tracciato, indicando gli accorgimenti che saranno adottati per attenuarne gli effetti (schermatura, interrimento, ecc.);
13. individuazione delle opere che consentano la massima mitigazione possibile dell'impatto sul paesaggio, fermo restando che gli elementi che comporranno il parco eolico dovranno essere sufficientemente visibili a distanza da parte del naviglio in transito (e dei velivoli in sorvolo) per favorire con sufficiente anticipo manovre evasive ed evitare possibili collisioni.

IL COMANDANTE

C.V. (CP) Vittorio ALOI

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 07/03/2005 n. 82

*Firmato Digitalmente da/Signed by:*

**VITTORIO ALOI**

*In Data/On Date:*

**venerdì 29 luglio 2022 12:30:40**