



SMART GAS Monfalcone, Italia

Distribuzione GNL in Regione Friuli-Venezia Giulia

Analisi della compatibilità con il Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PSM)

Doc. No. P0030812-1-H33 Rev. 0 - Febbraio 2023

Rev.	Descrizione	Preparato da	Controllato da	Approvato da	Data
0	Prima Emissione	Rina Consulting	M. Florio	M. Compagnino	Febbraio 2023

Tutti i diritti, traduzione inclusa, sono riservati. Nessuna parte di questo documento può essere divulgata a terzi, per scopi diversi da quelli originali, senza il permesso scritto di RINA Consulting S.p.A.

INDICE

	Pag.
LISTA DELLE FIGURE	3
ABBREVIAZIONI E ACRONIMI	4
PREMESSA	5
1 ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ CON IL PIANO DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PSM)	6
2 ANALISI DELLE POTENZIALI CRITICITÀ RISPETTO AL PROGETTO IN ESAME	17
3 CONSIDERAZIONI FINALI	18
REFERENZE	19

LISTA DELLE FIGURE

Figura 1.1 Delimitazione e zonazione interna dell'Area "Adriatico".	8
Figura 1.2: mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area A1	9
Figura 1.3: Unità di Pianificazione della Sub-area A/1	10
Figura 1.4: Analisi di interazione tra usi nell'area dell'Adriatico-Ionio. Fonte: Barbanti et al. (2015)	13
Figura.1.5: Matrice delle interazioni per l'area marittima dell'Adriatico. Rosso = conflittualità sperimentata nell'area marittima; Giallo = conflittualità riportata come possibile/potenziale o presenza contemporanea di possibili sinergie e conflitti o sostanziale coesistenza tra usi nell'area marittima; Verde = sinergia sperimentata nell'area marittima. Colori più accesi indicano tipologie di interazione diverse da quanto atteso secondo l'analisi della matrice teorica	15

ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

D.Lgs	Decreto Legislativo
GNL	Gas Naturale Liquido
ISO	International Standard Organisation
VIA	Valutazione Impatto Ambientale
PSM	Piano Spazio Marittimo

PREMESSA

Il presente documento costituisce ha come scopo quello di rispondere alle richieste di integrazione richiesta dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – direzione marittima del veneto mediante Nota Prot. No. MiTE/141768 del 14/11/2022, alla documentazione progettuale presentata per la Verifica di Assoggettabilità a VIA (ID_VIP 8876), relativo al progetto denominato “Distribuzione GNL in Regione Friuli Venezia Giulia” da realizzarsi nel Comune di Monfalcone.

“La documentazione depositata è priva dello studio di compatibilità con le previsioni contenute nei recenti “PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO”, adottati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili lo scorso 15 settembre; conseguentemente, appare opportuna l'integrazione per definire le eventuali zone di interazione di usi diversi del mare.”

1 ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ CON IL PIANO DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PSM)

La **Pianificazione dello Spazio Marittimo (PSM)** è una modalità pratica di stabilire una più razionale organizzazione dell'uso dello spazio marittimo e delle interazioni fra i suoi usi, per bilanciare la domanda di sviluppo con la necessità di proteggere gli ecosistemi marini, e di raggiungere obiettivi sociali ed economici in maniera trasparente e pianificata. Come tale, la PSM è un fattore abilitante fondamentale per uno sviluppo sostenibile dell'economia del mare.

La Pianificazione dello Spazio Marittimo è stata adottata nel settembre 2022 ed è stata oggetto di consultazione dal 15 settembre al 30 ottobre 2022. Ad oggi, quindi, i documenti sono in fase di approvazione definitiva.

I Piani tengono in considerazione gli aspetti economici, sociali e ambientali al fine di sostenere uno sviluppo e una crescita sostenibili nel settore marittimo, applicando un approccio ecosistemico, e di promuovere la coesistenza delle attività e degli usi pertinenti.

L'area di intervento si colloca nell'ambito del Piano Marittimo dell'Adriatico.

Il Piano è stato redatto in modo coerente e coordinato con i Piani relativi alle Aree Marittime "Tirreno-Mediterraneo Occidentale" e "Ionio-Mediterraneo centrale".

Il Piano è stato elaborato dal Comitato Tecnico di cui all' art. 7 del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n.201 – recante "attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo" istituito presso l'Autorità Competente (MIMS – Dipartimento trasporti e navigazione – Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne), di cui fanno parte rappresentanti di Amministrazioni Centrali (cinque Dicasteri con competenze su temi legati agli usi del mare e delle coste) e Regionali (15 Regioni costiere) designati dalle rispettive amministrazioni e nominati con D.M. 13 novembre 2017, n.529 e successive modificazioni .

Il Piano fornisce indicazioni di livello strategico e di indirizzo per ciascuna Area Marittima e per le loro sub-aree, da utilizzare quale riferimento per altre azioni di pianificazione (di settore o di livello locale) e per il rilascio di concessioni o autorizzazioni. A seconda delle caratteristiche delle sub-aree e delle necessità di pianificazione, il Piano fornisce indicazioni più o meno dettagliate, sia in termini di risoluzione spaziale che in termini di definizione delle misure e delle raccomandazioni.

L'orizzonte temporale di riferimento del Piano è il 2032, anno nel quale, al più tardi, sarà dovuto un primo aggiornamento del Piano stesso, tenendo conto ove possibile e necessario di un orizzonte temporale di più lungo periodo (anno 2050).

Il Piano di gestione dello spazio marittimo è stato configurato dal diritto interno di recepimento della direttiva come piano sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani e programmi capaci di avere effetti sul suo medesimo ambito applicativo rispondendo agli obiettivi per la pianificazione dello spazio marittimo nazionale posti dalla direttiva 89/2014/UE: dotarsi di un Piano intersettoriale capace di coordinare diverse politiche attraverso un unico atto di gestione, che acquisisce il carattere di "piano integrato" e di "piano globale", idoneo ad identificare i diversi usi dello spazio marittimo.

Sulla base di quanto espressamente richiesto a riguardo dalle Linee Guida Nazionali, il Piano dello Spazio Marittimo ha adottato l'approccio ecosistemico nelle sue fasi di sviluppo.

Fase 1 - Stato iniziale e trend in atto e attesi

In Fase 1 il Piano presenta le principali componenti ambientali (ad esempio, specie e habitat prioritari della direttiva Habitat, componenti ambientali identificate dal descrittore 1 della Strategia Marina 2008/56/EC) che forniscono servizi ecosistemici e la cui conservazione favorisce il buono stato ambientale.

Fase 2 - Analisi di interazione fra usi e impatti sulle componenti ambientali

La Fase 2 ricostruisce l'analisi delle interazioni tra usi e ambiente, mettendo in evidenza, per ogni sottoregione marina: i) le aree con valenza di tutela ambientale (ad esempio, Aree Marine Protette, Siti di Interesse Comunitario), e anche le componenti ambientali come habitat e specie prioritarie dalle Direttive Habitat e Uccelli, e lo stato dell'ambiente secondo i Descrittori della MSFD, ii) le interazioni con usi antropici che possono produrre delle pressioni e potenziali impatti negativi sulle stesse aree e componenti, e iii) i potenziali benefici che derivano dalle aree a valenza di tutela ambientale e dalle componenti ambientali. Inoltre, in Fase 2 sono presi in considerazione i risultati del monitoraggio dello stato dell'ambiente in modo da analizzare le potenziali cause e le relative misure

necessarie per ridurre e controllare i potenziali effetti negativi derivanti dalle pressioni generate dagli usi antropici nella fase di definizione delle unità di pianificazione (Fase 4).

Fase 3 - Visione e obiettivi strategici

La visione di Piano prende in considerazione gli aspetti di sostenibilità ambientale, considerando la strategia nazionale sullo sviluppo sostenibile. Inoltre, il tema della tutela e protezione di specie, habitat ed ecosistemi, è integrato nella visione di Piano.

Fase 4 – Pianificazione di livello strategico

Nella fase di pianificazione, gli obiettivi strategici di sostenibilità e di tutela e protezione di specie, habitat ed ecosistemi sono stati declinati per le singole unità di pianificazione per le acque territoriali e per le aree off-shore. Di seguito, gli obiettivi specifici di Piano considerano e declinano la visione e gli obiettivi strategici di sostenibilità e per la tutela di specie habitat ed ecosistemici per ciascuna unità di pianificazione, considerandone le peculiarità e le caratteristiche ambientali, la vocazione, la presenza di usi antropici e i trend di sviluppo attesi.

Fase 5 - Metodologia ed indicatori per il monitoraggio e l'adattamento del Piano

Il programma di monitoraggio (PdM) che emerge da Fase 5 ragiona sugli obiettivi strategici e specifici dei Piani incorporando temi di sostenibilità e di protezione e conservazione ambientale.

Fase 6 - Attività per il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento del Piano

Costituendosi il processo di Piano nel suo primo ciclo, si provvede in Fase 6 a definire gli elementi di conoscenza rispetto alla tutela di specie, habitat ed ecosistemi che dovranno essere approfonditi, anche in relazione agli approfondimenti disciplinari necessari per colmare le incertezze o la mancanza di dati informazioni o conoscenze che verranno messi in evidenza per specifiche tematiche (ad esempio, gli impatti degli usi antropici in ambiente profondo) o per specifiche aree all'interno delle tre regioni.

Pianificazione e obiettivi per l'area di interesse

L'area "Adriatico" ha un'estensione di circa 62.930 km². Al suo interno, l'area è suddivisa in 9 sub-aree di cui 6 all'interno delle acque territoriali (si veda figura successiva). L'area di interesse si colloca nella Sub Area A1- Acque territoriali Friuli-Venezia Giulia per quanto riguarda l'area portuale di Monfalcone e nella Sub Area A2 – Acque territoriali Venete per quanto riguarda il posizionamento della nave madre.

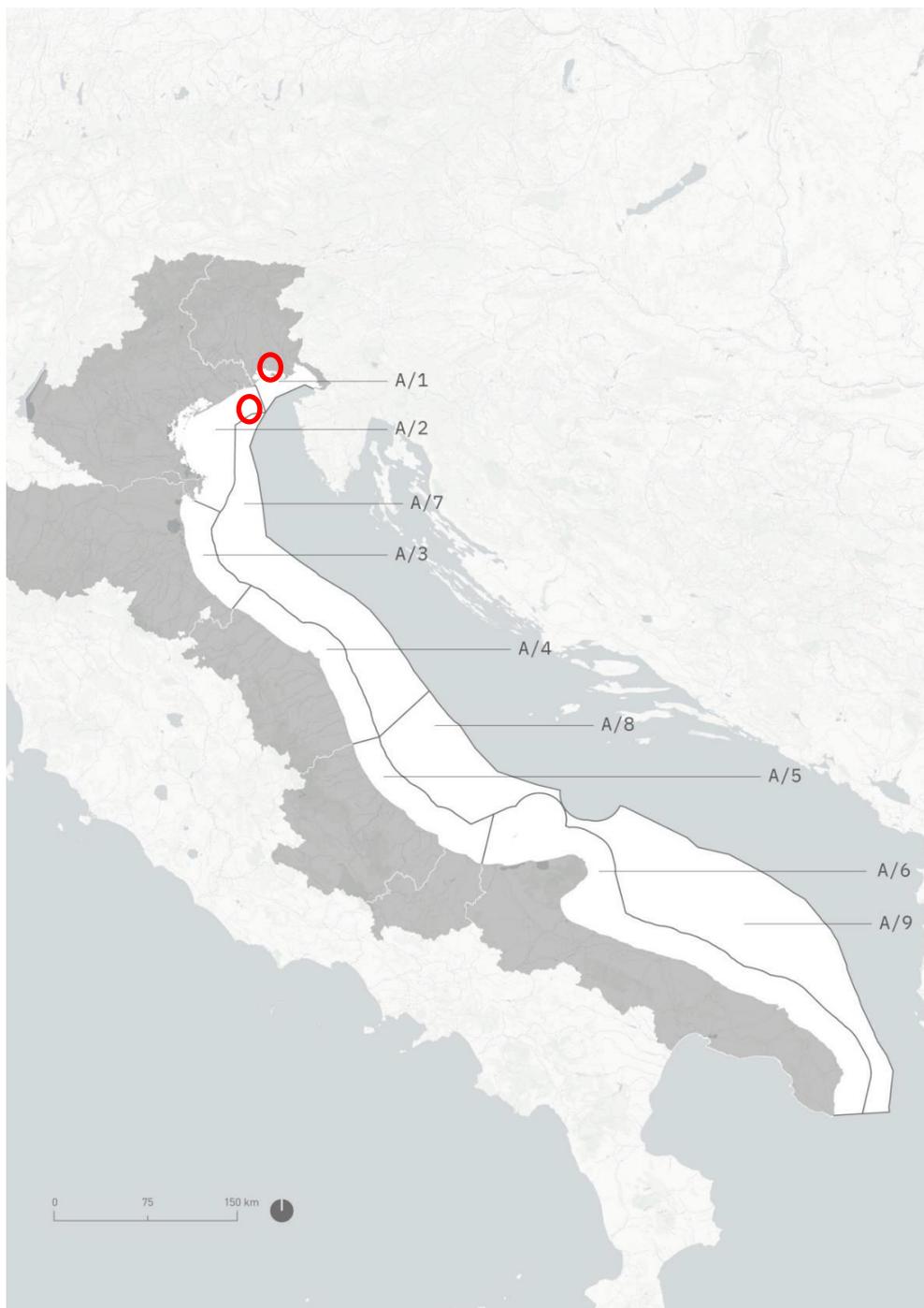


Figura 1.1 Delimitazione e zonazione interna dell'Area "Adriatico".

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area A1 sono rappresentati nella figura successiva.

MAPPA DEGLI USI SUB-AREA A/1

-  limite sub-area A/1
-  schemi di separazione traffico marittimo - TSS IMO
-  traffico marittimo semplificato EMSA - elaborazione Polo Scientifico
-  linea 3 NM dalla costa elaborazione Polo Scientifico
-  aree ZTB MIPAAF
-  concessioni acquacoltura Regione FVG
-  sforzo di pesca semplificato MIPAAF - elaborazione Polo Scientifico
-  aree Natura 2000 Agenzia Europea dell'Ambiente
-  Aree Protette e Parchi naturali Nazionali MITE - ISPRA
-  beni sommersi MIC - elaborazione del Polo Scientifico
-  depositi di sabbie CNR ISMAR
-  elettrodotti CGCCP - Terna

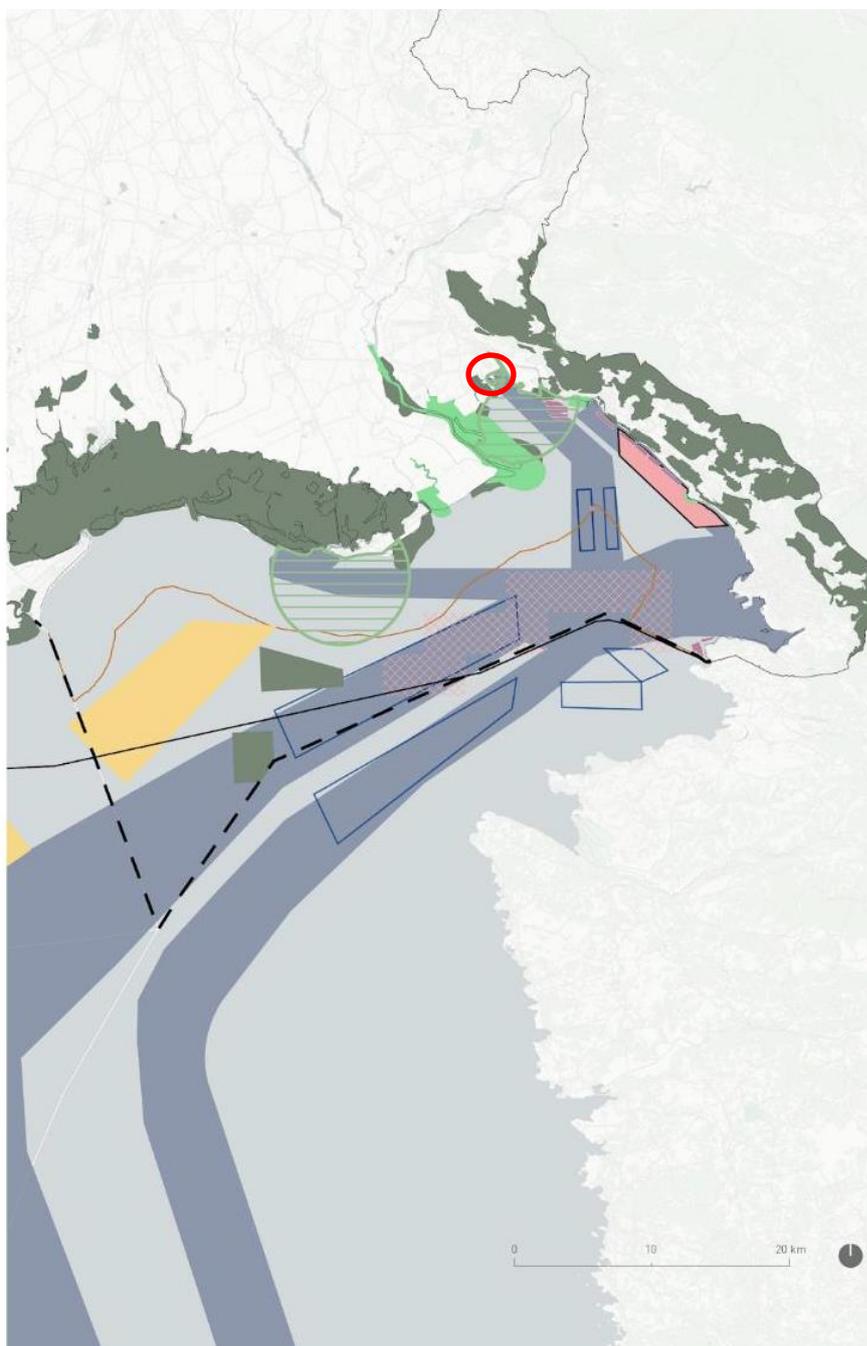


Figura 1.2: mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area A1

Per la Regione Friuli-Venezia Giulia l'economia marittima del sistema costiero è legata a una molteplicità di settori: commerciale, turistico (ivi incluso il crocieristico), diportistico, della pesca e dell'acquacoltura.

Di grande importanza in questo contesto, è il ruolo della portualità commerciale, il cui sviluppo è strettamente connesso con gli aspetti della logistica e con le infrastrutture funzionali, ivi incluse quelle di trasporto terrestre, nonché le attività di cantieristica navale. Tali attività sono infatti storicamente legate al territorio e, anche in

considerazione del contesto geopolitico e delle Reti TEN-T¹, continueranno ad avere valenza strategica internazionale.

Altro fattore importante per l'economia marittima del sistema costiero è lo sviluppo del turismo, che richiede sempre di più al giorno d'oggi un ambiente naturale gestito in maniera sostenibile.

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area A/1 sono rappresentate nella figura successiva.

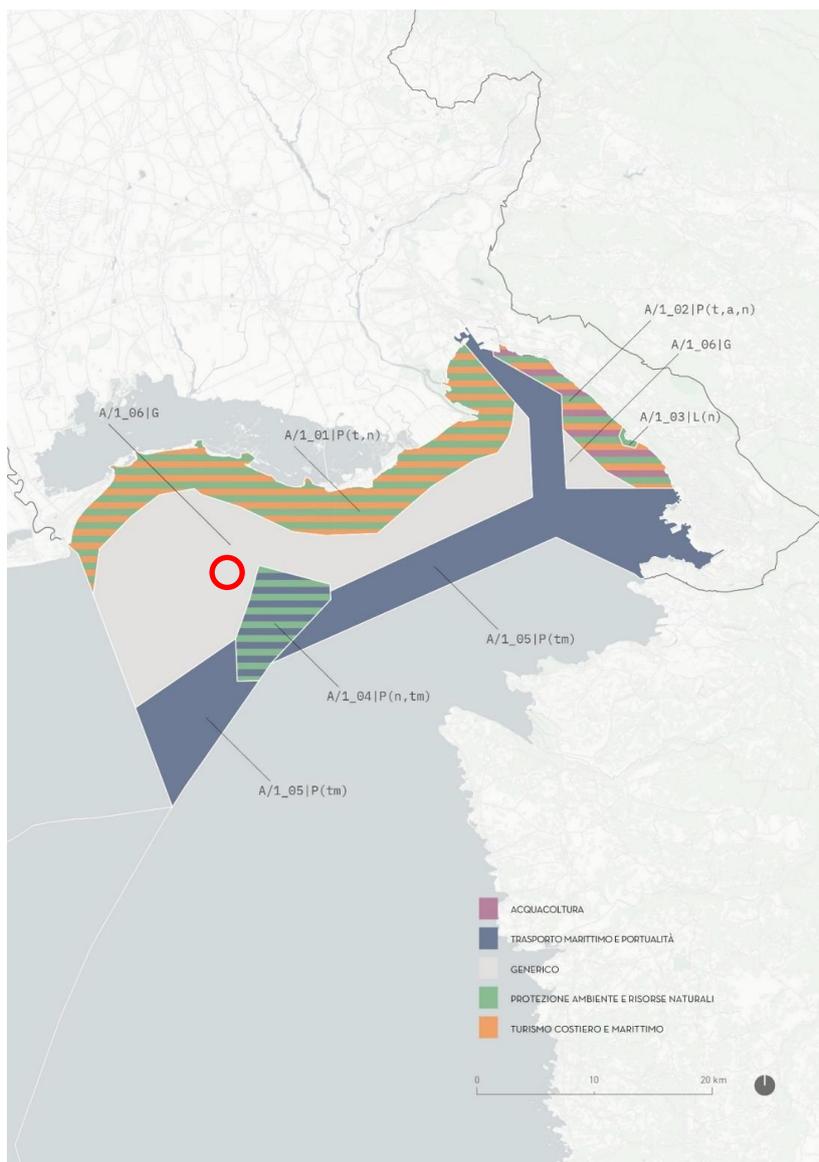


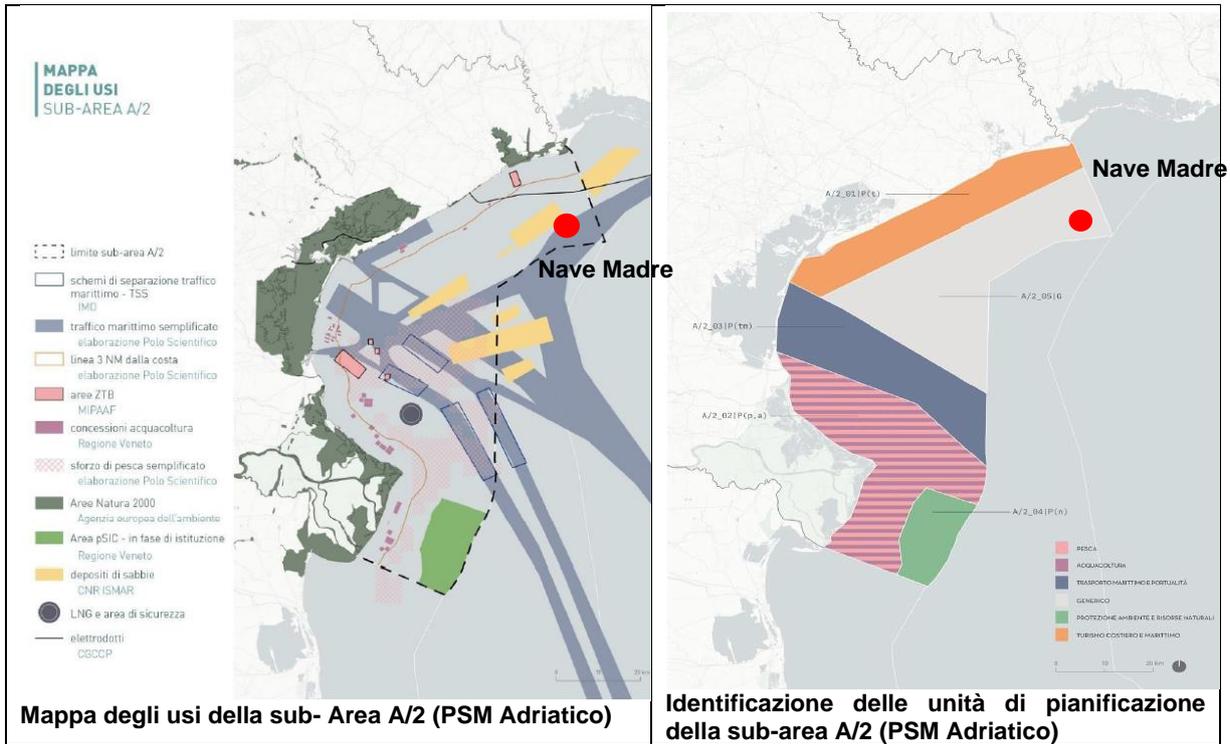
Figura 1.3: Unità di Pianificazione della Sub-area A/1

¹ Trans European Network Transport (<https://www.rfi.it/it/rete/in-europa/corridoi-ten-t.html>)

Per l'area afferente il Porto di Monfalcone si rileva l'Unità A1/06 descritta nello schema seguente:

U.P.	Usi Prioritari (P), Riservati (R), Limitati (L) e Generici (G)	Motivazioni per l'attribuzione tipologica	Altri usi	Particolari considerazioni sugli altri usi	Elementi rilevati per l'ambiente, il paesaggio ed il patrimonio culturale
A/1_05	P (tm) - Trasporto marittimo e portualità	La UP 5 coincide con le rotte marittime caratterizzate da maggiore intensità di traffici navali, con particolare riferimento ai Porti di Monfalcone e di Trieste. Sono presenti corridoi di transito e di schemi di separazione del traffico marittimo IMO.	Ulteriori usi presenti sono: - Nautica da diporto - Pesca - Immersione a mare di sedimenti dragati - Sabbie relitte - Altri usi compatibili con gli usi prioritari	Presenza di una condotta di scarico a mare nell'area antistante Trieste. In fase di elaborazione delle misure, sarà opportuno considerare le previsioni del PRP di Trieste e di quello di Monfalcone (attualmente in fase di variante). Si rileva l'importanza dei dragaggi per il mantenimento della navigabilità delle vie d'acqua, con particolare riferimento all'accesso ai porti di Trieste e Monfalcone. L'area è attraversata dall'elettrodotto EL308 il cui tracciato interessa Italia e Slovenia. Si rileva la presenza di aree già individuate per immersione a mare, da considerarsi strategiche a tale fine. Presenza di depositi sottomarini di sabbie relitte da considerare come risposta strategica. Si rileva la presenza del porto turistico Marina San Giusto a Trieste e del Porto turistico Marina porto San Rocco a Muggia.	Valutare le interferenze dei traffici commerciali negli scenari di sviluppo futuro atteso rispetto alla presenza di elementi ambientali di rilievo sul fondo marino e nella colonna d'acqua.

Per quanto riguarda Come anticipato, dalla consultazione cartografica del piano si evince che la nave madre ricade **nella Sub – Area A/2Acque territoriali Veneto**. Nell'area marittima in oggetto i principali usi del mare sono: il turismo costiero, il trasporto marittimo, la pesca, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, la ricerca e la coltivazione di idrocarburi, le attività connesse alla difesa, l'acquacoltura e più specificamente nell'unità **A/2_05/G**.



Nella tabella successiva si riportano gli indirizzi di piano previsti per la U.P. A2_05_G:

U.P.	Usi Prioritari (P), Riservati (R), Limitati (L) e Generici (G)	Motivazioni per l'attribuzione tipologica	Altri usi	Particolari considerazioni sugli altri usi	Elementi rilevati per l'ambiente, il paesaggio ed il patrimonio culturale
A2_05	G – Uso generico	UP caratterizzata da usi vari che condividono il medesimo spazio nel rispetto delle regole specifiche di ciascuno uso e di regole di consistenza fra usi. Area ad elevata vocazione turistica (balneazione, nautica da diporto)	Usi presenti: - Pesca professionale, acquacoltura e pesca dilettantistica sportiva - Trasporto marittimo - Nautica da diporto - Immersione a mare di sedimenti dragati - Sabbie relitte	Attività di pesca consentite nel rispetto della normativa vigente. Presenza di reef naturali con potenziale sviluppo turismo subacqueo e naturalistico. Presenza di depositi sottomarini di sabbie relitte da considerare come risorsa strategica	

Analisi degli usi nell'area di interesse

L'area marittima dell'Adriatico rappresenta l'area maggiormente studiata per ciò che riguarda i diversi utilizzi dello spazio marino e le possibili interazioni che ne derivano sia in termini negativi (conflitti) che positivi (sinergie). La mappatura più completa degli usi e delle loro interazioni a scala di intera area marittima è stata proposta nell'ambito del progetto Adriplan (Barbanti et al., 2015) e del progetto SUPREME (Supreme, 2018).

L'interazione tra usi è stata investigata in ADRIPLAN mediante una metodologia specifica di carattere semiquantitativo (MUC, multi-use conflicts tool) derivata da quella inizialmente proposta nell'ambito del progetto FP7 Coexist.

L'analisi ha portato all'individuazione di quelle aree in cui gli usi dello spazio marino sono particolarmente concentrati e sovrapposti, con particolare riferimento alla zona settentrionale (alto Adriatico) e al margine meridionale in corrispondenza dello stretto di Otranto (area transnazionale tra Italia, Albania e Grecia). L'analisi delle interazioni ha poi portato ad individuare gli usi maggiormente coinvolti nelle interazioni, in relazione alla presenza e diffusione all'interno dell'area marittima e/o in relazione all'intensità dei conflitti che possono derivare dalla sovrapposizione con altri usi.

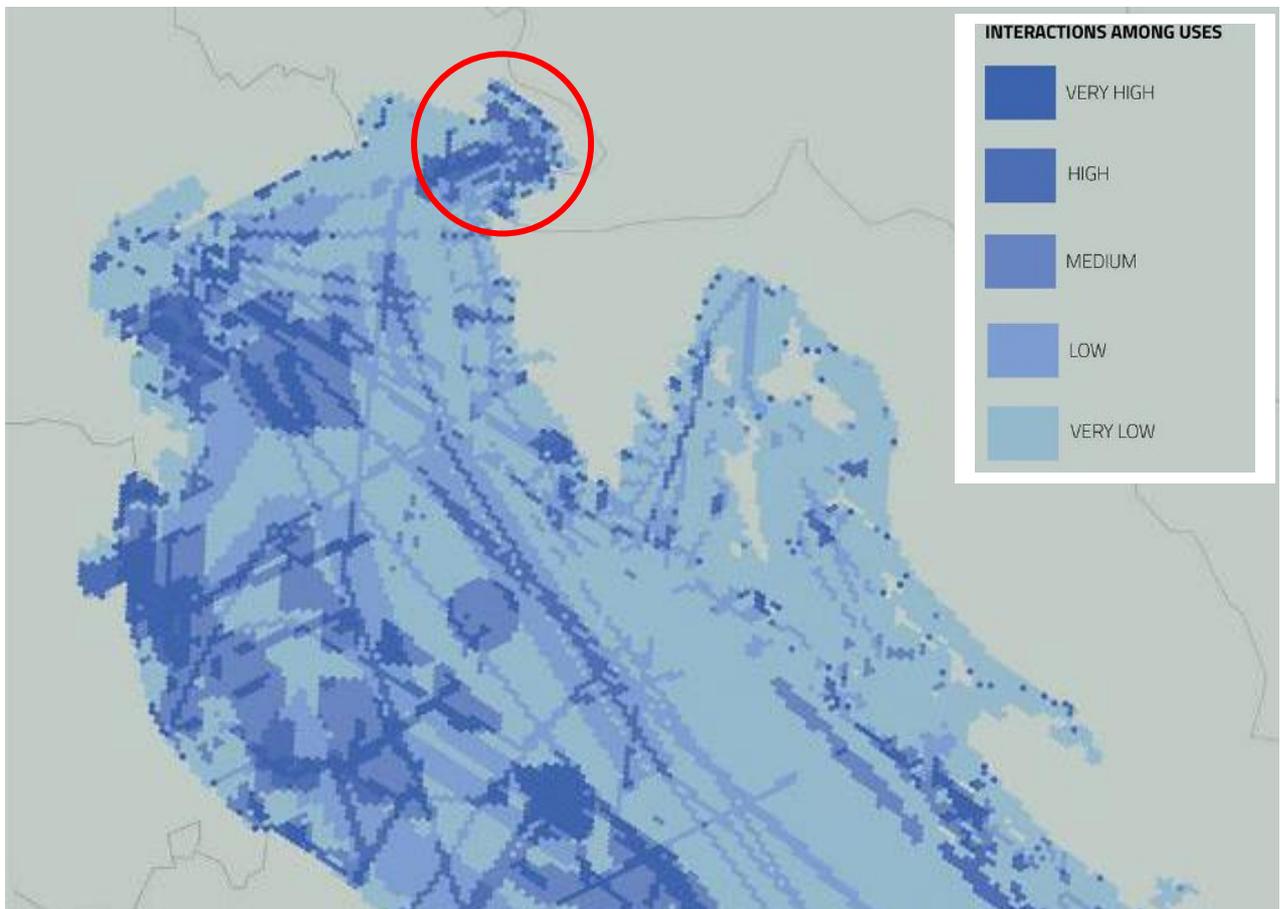


Figura 1.4: Analisi di interazione tra usi nell'area dell'Adriatico-Ionio. Fonte: Barbanti et al. (2015)

Si riporta nel seguito il caso studio Nord Adriatico riportato nel PMS.

L'area marittima del Nord Adriatico antistante l'Emilia-Romagna, il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia rappresenta la parte dell'Adriatico dove sono particolarmente concentrati molteplici usi del mare.

Il traffico marittimo (merci e passeggeri) è caratterizzato da rotte che seguono prevalentemente la direzione sud-nord, facendo riferimento a porti di importanza strategica localizzati nel settore settentrionale (Venezia, Trieste, Ravenna nella parte italiana, Koper e Rijeka nella parte croata).

Lo schema di separazione del traffico istituito nell'alto Adriatico stabilisce due diverse corsie di navigazione, al fine di evitare collisioni tra navi dirette in direzioni opposte e prevenire possibili impatti ambientali legati al trasporto di merci pericolose (traffico petrolifero).

Nell'area del nord Adriatico opera la maggior parte della flotta italiana di pesca con in particolare la città costiera di Chioggia a cui fa riferimento la più grande flotta italiana di pesca (Farella et al., 2021).

La piccola pesca costiera (che utilizza imbarcazioni di piccole dimensioni e compie uscite giornaliere) si somma alla pesca operata da pescherecci più grandi che operano prevalentemente mediante reti a traino, sfruttando sia le risorse demersali che quelle pelagiche.

I percorsi dei pescherecci possono sovrapporsi alle principali direttrici di traffico marittimo manifestando conflitti in tutta l'area del nord Adriatico così come nelle aree portuali in cui si addensano i percorsi. Nell'area del Golfo di Trieste convivono tre settori economici primari: il commercio marittimo, il turismo e la pesca. Il porto di Trieste è uno dei cantieri navali e porti commerciali più sviluppati del Mediterraneo, con flussi commerciali nazionali e internazionali. Da una prospettiva transfrontaliera le caratteristiche di quest'area sono altamente rilevanti per una prospettiva di pianificazione LSI, soprattutto per gli impatti generati dalle aree urbane costiere in termini di variazione delle temperature della superficie dell'acqua con relativi impatti sugli ecosistemi marini (Maragno et al, 2020).

L'acquacoltura (nelle acque marine soprattutto mitilicoltura) è particolarmente diffusa nelle acque costiere del Veneto ed Emilia-Romagna che insieme contano una produzione pari a più di metà dell'intera produzione italiana (Supreme, 2018; documenti di Fase 1 del Piano). Le attività di pesca e acquacoltura nell'area del caso studio sono storicamente presenti e fortemente radicate nella cultura locale. A queste attività si sovrappone una forte vocazione turistica lungo le coste di Veneto, Emilia-Romagna e Friuli-Venezia Giulia, la cui presenza può essere parzialmente conflittuale con altri usi (per esempio nel caso di un turismo di massa concentrato nella stagione estiva) ma anche sinergica considerando forme di turismo più sostenibile in combinazione con attività tradizionali praticate nella zona (es. pescaturismo, De Pellegrin et al. 2018, Muses, 2017).

Infine, l'alto Adriatico è un'area aperta alla ricerca e sfruttamento degli idrocarburi, con numerose piattaforme ancor oggi attive, seppur il settore sia caratterizzato da una produzione complessivamente in contrazione. La presenza di tali infrastrutture, nonostante coesista da lungo tempo con gli altri usi dello spazio marino (Supreme, 2018) crea una serie di vincoli spaziali (aree di sicurezza attorno alle piattaforme e alle condutture sottomarine) e problematiche ambientali che possono essere potenzialmente conflittuali soprattutto in caso di espansione di altri settori presenti nell'area con trend di sviluppo crescita (trasporto marittimo, acquacoltura).

L'analisi delle conflittualità contenuta nel PMS e sintetizzata in precedenza per il settore dell'Adriatico Nord è poi riportata in una matrice che permette di evidenziare le interazioni tra coppie di usi presenti nell'area marittima. La presenza documentata e attesa di interazioni (conflitti o sinergie) è indicata con la presenza di numeri che rimandano ad una lettura analitica dell'informazione disponibile. Si rappresenta inoltre mediante simboli (↑↔↓) se per ciascuna interazione è attendibile un aumento di intensità, una diminuzione o una sostanziale stabilità della stessa.

	Trasporto marittimo e portualità	Turismo costiero e marittimo	Energia - estrazione idrocarburi	Energia - cavi e condutture	Acquacoltura - molluschicoltura	Acquacoltura - piscicoltura	Pesca commerciale- reti da traino	Pesca commerciale - attrezzi fissi	Pesca artigianale	Difesa militare - Usi temporanei	Difesa militari - Usi permanenti	Prelievo di sabbie relitte	Protezione ambiente e risorse naturali	Patrimonio culturale sottomarino	Energia - Energie rinnovabili	Ricerca scientifica e innovazione
Trasporto marittimo e portualità	↑ 24, 25															
Turismo costiero e marittimo	↑61,68, 51, 54															
Energia - estrazione idrocarburi	↑ 4, 5,6	↔ 7, 39														
Energia - cavi e condutture		↑ 11														
Acquacoltura - molluschicoltura	↑ 26, 77	↑ 72, 75	↑ 2,14,40	↑ 9												
Acquacoltura - piscicoltura																
Pesca commerciale- reti da traino	↑19, 29,30, 33, 49,52,58,6	↔ 32,55,56, 63,67	↓ 1, 12,65	↔ 8,16	↔ 27, 31,47, 76		↑ 57,70									
Pesca commerciale - attrezzi fissi																
Pesca artigianale	↑ 49,52	↑20,22,2 3,55,56,5 9,62,71	↓ 1,12	↔ 8,16	↑ 27,47, 76		↑ 18,28,46, 60,64,69									
Difesa militare - Usi temporanei	↑ 34, 35, 84	↑ 37			↑ 38		↓ 36		↓ 36							
Difesa militare - Usi permanenti	↑ 34, 35,84	↑ 37			↑ 38		↓ 36,84		↓ 36							
Prelievo di sabbie relitte	↑83	↑45	↔ 15,42,43	↑ 44			↔ 41, 84		↔ 41							
Protezione ambiente e risorse naturali	↑53	↑73	↑3, 13	↑ 8,10,17	↑ 78	↑ 78	↑48		↑48,50							
Patrimonio culturale sottomarino		↑74														
Energia - Energie rinnovabili	↑81				↑79		↑82			↑80	↑80					
Ricerca scientifica e innovazione																

Figura.1.5: Matrice delle interazioni per l'area marittima dell'Adriatico. Rosso = conflittualità sperimentata nell'area marittima; Giallo = conflittualità riportata come possibile/potenziale o presenza contemporanea di possibili sinergie e conflitti o sostanziale coesistenza tra usi nell'area marittima; Verde = sinergia sperimentata nell'area marittima. Colori più accesi indicano tipologie di interazione diverse da quanto atteso secondo l'analisi della matrice teorica

Rispetto al traffico marittimo e la portualità i conflitti principali sono legati alla pesca commerciale con reti al traino, oltre a una conflittualità diretta tra traffico marittimo e portualità stessa.

Conflittualità tra Trasporto marittimo/Pesca commerciale – reti da traino

Entrambi i settori sono ampiamente sviluppati e diffusi su tutta l'area marittima. L'Adriatico rappresenta un'importante via di comunicazione tra l'Asia e l'Europa, attraverso il canale di Suez, e può contare sulla posizione strategica di porti come Bari e Brindisi (nella parte meridionale), Ravenna, Venezia e Trieste (nella parte settentrionale). Il settore della pesca a strascico è ampiamente rappresentato in tutto l'Adriatico, comprendendo diverse tipologie di pesca che operano prevalentemente oltre le 3 miglia nautiche (reti a strascico propriamente dette, reti da traino pelagiche).

Conflitti tra i due settori sono attesi in particolare in corrispondenza dei porti dell'Adriatico e in quelle aree dove è più elevata la sovrapposizione delle rotte. La particolare conformazione dell'Adriatico (di forma stretta e allungata) fa sì che il rischio di incidenti tra diverse tipologie di navi sia particolarmente alto. La semi-compatibilità tra gli usi indicati nella matrice teorica, in relazione al fatto che entrambi gli usi sono di carattere mobile e quindi non occupano in modo stabile un'area marittima precludendola ad altri utilizzi, si traduce dunque nel caso specifico dell'Adriatico in un conflitto.

Nell'alto Adriatico in particolare la conflittualità tra i due settori si sperimenta nell'area del Golfo di Trieste (dove è forte la presenza del traffico marittimo, che si sovrappone ad un moderato sforzo di pesca), nell'area antistante la laguna di Venezia e nell'area antistante Chioggia e il delta del Po, dove un'intensa attività di pesca attraversa rotte di traffico merci e passeggeri dirette in particolare verso il porto di Venezia.

La conflittualità si manifesta non solo in relazione alla sovrapposizione di rotte in aree marine fortemente interessate da molteplici usi ma anche in relazione agli impatti ambientali potenziali causati dal traffico sull'ecosistema marino (inquinamento, rumore sottomarino, collisione con mesofauna, alterazione degli habitat) e al conseguente possibile danno alle specie ittiche di interesse commerciale (interazione indiretta).

Pur in presenza di una generale contrazione del settore della pesca, gli scenari di incremento del traffico possono suggerire un inasprimento del conflitto che si esprime con il possibile aumento del rischio associato a collisioni tra imbarcazioni.

2 ANALISI DELLE POTENZIALI CRITICITÀ RISPETTO AL PROGETTO IN ESAME

Nonostante sia evidente che l'area in cui si andrà a inserire il progetto è caratterizzata già nello stato di fatto da potenziali conflittualità circa i diversi usi alla quale è adibita, risulta anche evidente come la sua vocazione sia comunque strettamente legata ai traffici marittimi e alla portualità e, quindi, dotata delle infrastrutture minime necessarie allo sviluppo del progetto in esame. Infatti, la soluzione proposta utilizza infrastrutture per lo più già esistenti garantendo la minimizzazione di eventuali impatti ambientali che si verrebbero a determinare con altre soluzioni che richiedono maggiore infrastrutturazione per esse messe in atto. Questo significa che non è prevista la messa in opera di infrastrutture fisse a mare e che nello spazio marittimo si utilizzeranno solo mezzi mobili (nave shuttle) e mezzi stanziali che potranno essere facilmente dismessi (nave madre).

L'organizzazione del tragitto della nave shuttle potrà essere facilmente organizzata in modo da non interferire con le rotte dei mezzi commerciali e turistici ed, inoltre, come detto nello studio preliminare ambientale, il posizionamento finale della nave madre terrà conto della presenza delle principali aree di pesca con reti e gli allevamenti ittici presenti nell'area.

3 CONSIDERAZIONI FINALI

A valle della consultazione della documentazione esaminata, considerato l'uso generico dell'area interessata dalla realizzazione del progetto in esame non si rileva contrasto con gli strumenti di pianificazione citati.

L'attività prevista è comunque assimilabile a quelle a cui è adibito il porto di Monfalcone e la tipologia di navi utilizzate è paragonabile a quelle che transitano per i traffici commerciali e produttivi connessi con la portualità in esame. Anche per quanto riguarda il posizionamento della nave madre, si colloca in un'area con uso prioritario generico. Pertanto, il progetto proposto risulta coerente con gli obiettivi previsti dal PSM.

REFERENZE

- [1] RINA, 2022, “Distribuzione GNL in Regione Friuli-Venezia Giulia - Studio della Logistica”, Doc. No. P0030812-1-H7 Rev. 0, Luglio
- [2] RINA, 2022, “Distribuzione GNL in Regione Friuli-Venezia Giulia - Impianti onshore per gestione e trasferimento GNL”, Doc. No. P0030812-1-H10 Rev. 0, Luglio
- [3] I Piani dello Spazio Marittimo italiani - Area Marittima “Adriatico” – Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (2022)



RINA Consulting S.p.A. | Società soggetta a direzione e coordinamento amministrativo e finanziario del socio unico RINA S.p.A.
Via Cecchi, 6 - 16129 GENOVA | P. +39 010 31961 | rinaconsulting@rina.org | www.rina.org
C.F./P. IVA/R.I. Genova N. 03476550102 | Cap. Soc. € 20.000.000,00 i.v.