



Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Marittima  
Ravenna

-----  
Reparto Operativo

pec: [dm.ravenna@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ravenna@pec.mit.gov.it)  
email: [roperativo.dmravenna@mit.gov.it](mailto:roperativo.dmravenna@mit.gov.it)

Allegati: ///

Al MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA  
D.G. Valutazioni ambientali  
Divisione V – Procedure di valutazione  
VIA e VAS

**Argomento:** [ID:9505] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs 152/2006 relativa al progetto per la realizzazione di un hub energetico denominato "Hub Energetico Agnes Romagna 1 e 2", da realizzarsi sia a mare che a terra in comune di Ravenna. Potenza complessiva prodotta 700 MW. Progetto PNIEC.

#### PEC

*Prosecuzione: foglio n. 34662 in data 8 ottobre 2021.*

*Riferimento: a) dispaccio n. 36467 in data 11 marzo 2023;*

*b) dispaccio n. 62842 in data 19 aprile 2023.*

Con il dispaccio indicato in riferimento a), è stato richiesto di esprimere il parere di competenza (in materia di sicurezza della navigazione) in relazione al progetto dell' "Hub Energetico Agnes Romagna 1 e 2", da realizzarsi sia a mare che a terra in comune di Ravenna, per una potenza complessiva prodotta di 700 MW.

Al riguardo,

- vista la documentazione di progetto e, in particolare, la relazione tecnica sulla valutazione dei rischi della navigazione marittima (codice documento AGNROM\_SIA-R\_NRA, versione 1.0, rev 00);
- tenuto conto, inoltre, di quanto precedentemente comunicato (con il foglio indicato in prosecuzione), in relazione all'istanza di concessione demaniale marittima per l'installazione ed esercizio dell'Hub energetico Agnes e, in particolare, che "alla luce della documentazione progettuale annessa alla nuova istanza, sentita anche la Capitaneria di Porto di Rimini e la Corporazione dei Piloti di Ravenna al fine di effettuare un vaglio preliminare sui profili della sicurezza della navigazione, la scrivente ritiene che il nuovo progetto abbia superato, di massima, le criticità rappresentate",

**si osserva** preliminarmente quanto segue:

- il progetto in parola, riguardante l'installazione degli impianti eolici *off-shore* denominati Romagna 1 e Romagna 2 e di un impianto fotovoltaico di tipo galleggiante, interessa vaste aree marittime prospicienti il porto ed il litorale di Ravenna (RA), ricadenti perlopiù al di là del limite delle acque territoriali, per una superficie totale di circa 390 km<sup>2</sup>;
- come detto, le aree marittime interessate sono prossime alla rada ed allo schema di separazione del traffico marittimo del porto di Ravenna, che vede circa 6000 arrivi/partenze annue di navi maggiori, tra cui unità da passeggeri, cisterna, portacontainer e *general cargo*;
- al riguardo, i due campi eolici sono separati da un tratto di mare libero, largo al minimo circa 8 km, in corrispondenza dei corridoi di ingresso ed uscita previsti dallo schema di separazione del traffico del porto di Ravenna;
- la zona di mare è molto frequentata anche da pescherecci, unità da diporto e *supply vessel* in servizio alle piattaforme metanifere *off-shore*;
- il tratto di mare prospiciente la costa ravennate presenta un'elevata densità di insediamenti produttivi, con particolare riferimento alle piattaforme metanifere *off-shore* ed agli impianti di molluschicoltura, cui si aggiunge la prossima realizzazione e messa in esercizio del rigassificatore a circa 9 km dalla costa (Progetto SNAM), prevista entro settembre 2024;
- tutta l'area in questione è soggetta alle misure di pianificazione degli spazi marittimi ex decreto legislativo 17 ottobre 2016, n.201;
- nelle conclusioni della relazione tecnica sulla valutazione dei rischi della navigazione marittima, viene riportato che:
  - il rischio di collisione di natanti con le infrastrutture rientra sempre nei limiti di accettabilità, risultando comunque inferiore al target di n.1 evento ogni 10.000 anni per gli eventi con conseguenze gravi o catastrofiche, e superiore al medesimo target solo per eventi dalle conseguenze trascurabili o lievi;
  - il rischio di danneggiamento agli elettrodotti con conseguenze gravi (rottura completa o parziale del cavo, interruzione della trasmissione elettrica, necessità di riparazione o sostituzione subacquea) è seppur di poco superiore al target, assumendo tuttavia che i cavi non siano interrati: e poiché il progetto prevede il loro completo interrimento, il conseguente rischio è drasticamente ridotto, rientrando ampiamente nei limiti di accettabilità;
  - e, pertanto, la presenza delle nuove infrastrutture risulta compatibile con la sicurezza della navigazione e l'integrità del campo stesso, presentando livelli di rischio (combinazione di frequenza e gravità delle conseguenze) nei limiti dell'accettabilità, tenuto conto di prevedere il completo interrimento dei cavi quale misura di mitigazione;

per quanto sopra, tenuto conto in particolare del precedente vaglio di massima favorevole (foglio della Capitaneria di porto di Ravenna n.34662 in data 8 ottobre

2021, citato), e considerate inoltre le risultanze della valutazione del rischio dell'opera relative alla navigazione marittima, sopra riportate in sintesi, **si rappresenta - ai soli fini della sicurezza della navigazione marittima -** quanto segue:

1. nel confermare allo stato attuale il parere di massima favorevole rilasciato con foglio citato n. 34662 in data 8 ottobre 2021, si ravvede la necessità che venga istituito un tavolo tecnico la cui composizione dovrebbe tener conto delle competenze tecnico-scientifiche utili a verificare in maniera più approfondita la valutazione del rischio connessa all'opera in relazione alla navigazione marittima, presentata dalla Società proponente, oltre che ad individuare le più opportune misure mitigatrici e le corrette modalità di regolamentazione dell'area a tutela della sicurezza della navigazione – tutto ciò in considerazione della complessità e particolarità del progetto, nel contesto di una preesistente elevata densità dei traffici marittimi e di insediamenti produttivi (tra cui la realizzazione e messa in opera del rigassificatore, Progetto SNAM) insistenti nelle zone di mare interessate dalle infrastrutture e cavidotti di cui si prevede l'installazione;
2. che le condotte sottomarine previste dal progetto vengano interrato nel fondale a profondità sufficiente ad evitare danni alle stesse, tenuto conto del tipo di substrato, delle caratteristiche dei cavidotti e della tipologia del traffico marittimo presente in zona;

**si segnala**, inoltre, l'opportunità/esigenza:

- che vengano valutati presso le sedi competenti sia la coerenza delle opere a progetto rispetto alla pianificazione degli spazi marittimi ed agli usi pubblici del mare consentiti nelle diverse aree, sia i riflessi che il progetto avrà sulle preesistenti attività marittime, tra cui in particolare la navigazione commerciale – atteso che le navi, per ovvi motivi di sicurezza evidenziati anche nella documentazione di progetto, non potranno navigare attraverso ed all'interno degli impianti eolici *off-shore* – e la pesca marittima, e le correlate, necessarie misure di mitigazione;
- che vengano interessati i competenti Comandi/Enti della Marina Militare per il vaglio dei profili militari marittimi (Comando Interregionale Marittimo Nord), per la prescrizione di segnalamento marittimo (Comando Zona Fari) e per l'aggiornamento della cartografia e delle pubblicazioni nautiche dello Stato (Istituto Idrografico della Marina).

Si resta in ogni caso a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

IL DIRETTORE MARITTIMO  
C.V. (CP) Francesco CIMMINO

(Documento sottoscritto con firma digitale  
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)

Firmato Digitalmente da/Signed by:

FRANCESCO CIMMINO

In Data/On Date:  
giovedì 4 maggio 2023 18:05:38