



Ravenna (RA)
22/12/2023
Nota prot. AGNROM-CD-0202268

Spettabili

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
compniec@pec.mite.gov.it

CAPITANERIA DI PORTO DI RAVENNA
dm.ravenna@pec.mit.gov.it

Per conoscenza

MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza Speciale per il PNRR
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

OGGETTO:

[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 DI POTENZA COMPLESSIVA PRODOTTA 700 MW.

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE DALLA CAPITANERIA DI PORTO DI RAVENNA IN FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA AVVIATA IL 27/11/2023 E FORMALMENTE CONCLUSA IL 12/12/2023

Il sottoscritto Alberto Bernabini, [REDACTED]
[REDACTED] in qualità di Amministratore Delegato della società Agnes S.r.l. (di seguito "Agnes") con sede legale in Via Del Fringuello 28, Ravenna (48124) e partita IVA 02637320397,

RISCONTRA

alle osservazioni prodotte dalla Capitaneria di Porto di Ravenna nei successivi paragrafi.



In merito al parere favorevole della Capitaneria di Porto di Ravenna, si riporta quanto scritto:

"[...] Avuto riguardo alla documentazione integrativa per la Valutazione di Impatto Ambientale, con particolare riferimento alla "relazione tecnica sui rischi della navigazione marittima (REVO1)", si ritiene di confermare il parere, di massima, favorevole – ai soli fini della sicurezza della navigazione marittima – [...] ribadendo l'opportunità/esigenza che vengano valutati presso le sedi competenti (realizzando opportuni tavoli tecnico scientifici comprendenti Enti/Amministrazioni e privati portatori di interessi) anche gli aspetti connessi alla futura regolamentazione degli areali marini interni al proposto progetto di parco eolico e potenzialmente destinabili ad altri usi pubblici del mare, eventualmente consentiti (navigazione, pesca, etc)."

Agnes S.r.l. Riscontra:

La scrivente società accoglie con favore il parere della Capitaneria di Porto di Ravenna in merito alla sicurezza della navigazione marittima, e ribadisce la propria disponibilità alla costituzione di un tavolo tecnico-scientifico finalizzato alla migliore definizione delle attività consentite all'interno degli impianti, con l'auspicio di delineare soluzioni che rispettino gli interessi delle parti in causa, e individuare eventuali opportunità di sviluppo e utilizzo sinergico delle aree marittime interessate.

Si fa presente, a tale proposito, che è attualmente in corso di definizione un protocollo di intesa da sottoscrivere tra la Società Proponente e le associazioni della pesca attive sul territorio, che già prevede, tra le altre cose, l'istituzione di un tavolo tecnico per affrontare anche il tema in parola.

In merito alla competenza dei provvedimenti inerenti alla sicurezza della navigazione e afferenti le opere collocate in Alto Mare, si riporta quanto scritto dalla Capitaneria di Porto di Ravenna:

"[...] i provvedimenti inerenti la Sicurezza della Navigazione afferenti il solo tratto di mare territoriale di giurisdizione (entro le 12 miglia) saranno elaborati per diretta competenza della scrivente Autorità Marittima, mentre quelli che riguardano l'Alto Mare (oltre le 12 miglia dalla linea di costa) dovrebbero essere verosimilmente valutati ed adottati dall'IMO (International Maritime Organization), anche in relazione allo "Ships Mandatory Routing System" ed a quanto altro applicabile al caso in esame, valutato anche il connesso risk analysis plan."

Agnes S.r.l. Riscontra:

A parere della Scrivente, il fatto che i provvedimenti di sicurezza inerenti alla navigazione in Alto Mare non siano di competenza della Capitaneria di Porto di Ravenna (per lo meno allo stato attuale), non dovrebbe necessariamente comportare il coinvolgimento dell'IMO, a meno di interferenze dirette o indirette con lo *Ships Mandatory Routing System* da loro istituito nella zona centrale del Mare Adriatico. La scrivente argomenta in vari punti di seguito la propria tesi.



- 1) A valle di consultazioni con società che operano nel Mare del Nord, dove l'industria dell'eolico offshore è ormai consolidata da anni, è più volte emerso che **le interazioni con l'IMO si rendono necessarie in rari casi**, solitamente quando un progetto, collocato troppo in prossimità (o addirittura in sovrapposizione) con una delle rotte internazionali dell'IMO (gli "Ships Mandatory Routing Systems" menzionati sopra), **comporta la necessità di modificare queste ultime. Ciò non accade invece per l'istituzione di canali di navigazione ex-novo.**

Come mostrato in Figura 1, gli aerogeneratori di progetto più prossimi rispetto alle rotte dell'IMO sono a più di 14 Km (7,56 Mn), risultando, di conseguenza, al di fuori di ogni ragionevole dubbio di interferenza.

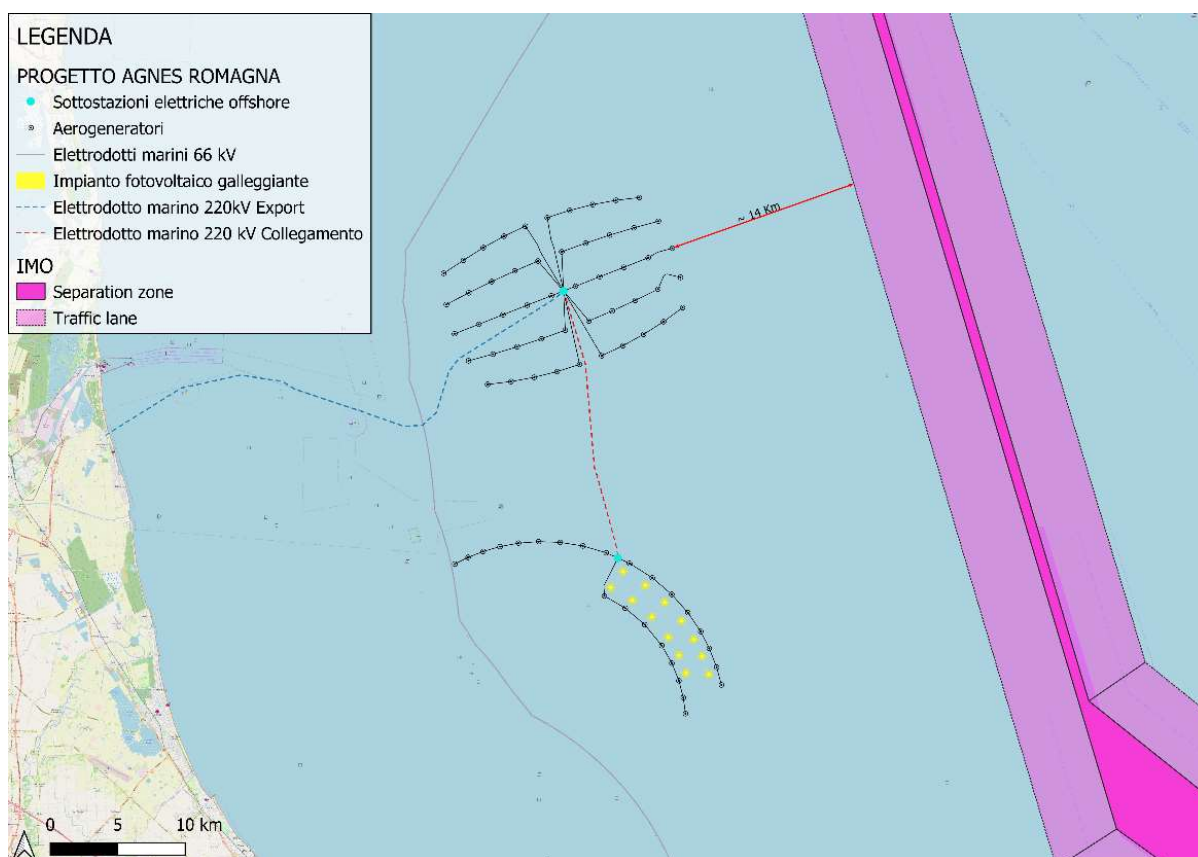


Figura 1: Distanza di progetto dallo Ships Mandatory Routing System istituito dall'IMO

Non essendovi la necessità di modificare le attuali rotte istituite dall'IMO, secondo la modesta opinione della scrivente interpellare l'organismo risulterebbe non solo eccessivo ma probabilmente anche superfluo.



- 2) Pure non esistendo, al giorno d'oggi, una normativa di settore che disciplini la competenza per la definizione dei provvedimenti di sicurezza relativi ai parchi eolici situati in acque internazionali, **non è da escludere che nel breve periodo possano essere introdotte leggi o decreti in merito, ricalcando quanto già avvenuto per le infrastrutture offshore per la coltivazione degli idrocarburi**; l'art. 28 del d.P.R. 886/1979, stabilisce infatti la competenza dell'Autorità Marittima locale per i provvedimenti inerenti la Sicurezza della Navigazione relativi alle infrastrutture Oil & Gas che ricadono anche oltre il limite delle acque territoriali.

Nel caso specifico di Ravenna, infatti, la Capitaneria di Porto locale ha emesso specifica ordinanza per regolamentare le disposizioni di sicurezza della navigazione nell'intorno delle suddette infrastrutture offshore sia nelle acque territoriali che oltre le 12 miglia nautiche.

Si ritiene più probabile che i provvedimenti inerenti alla sicurezza della navigazione in Alto Mare saranno stabiliti in autonomia dallo stato italiano, eventualmente anche tramite il Piano di Gestione dello Spazio Marittimo attualmente in consultazione, e non vi sarà la necessità di un coinvolgimento diretto dell'IMO, proprio per la considerevole distanza che il Progetto mantiene dai suoi schemi di separazione del traffico.

- 3) È altrettanto utile rammentare i risultati dello studio sui rischi della navigazione revisionato (codice AGNROM_SIA-R_NRA_REV01), i quali dimostrano che la collocazione dei parchi eolici rispetto alle rotte marittime desunte dai dati AIS risultano già idonei a contenere la probabilità di incidenti e i livelli di rischio entro range più che accettabili. I risultati sono inoltre conservativi, poiché ottenuti senza considerare le opportune misure di mitigazione che andranno inevitabilmente implementate (es. segnalazione su carte nautiche, segnalazioni luminose e cromatiche dei manufatti, pubblicazione di ordinanze ed avvisi ai naviganti, ecc.).

Ovviamente si rimanda alla Capitaneria di Porto di Ravenna una valutazione approfondita dello studio presso i diversi uffici competenti e si rimane a disposizione per chiarire qualsiasi dubbio.

- 4) Infine, si evidenzia come l'istituzione da parte dell'IMO di canali di navigazione specifici per questo Progetto possa comportare un allungamento sostanziale dei tempi di autorizzazione, difficilmente conciliabile con l'urgenza e l'indifferibilità legate a impianti alimentati da fonti rinnovabili di questo calibro. Tale ragionamento viene esposto senza voler assolutamente minimizzare il tema della sicurezza della navigazione, nei confronti del quale la società scrivente ha sempre posto grande attenzione. Si elencano infatti di seguito tutti gli sforzi compiuti in merito:

- vaglio preliminare positivo in merito alla sicurezza della navigazione ottenuto a seguito dell'istruttoria della concessione demaniale da parte della Cap. Porto di Ravenna, che ha fra



l'altro riguardato il progetto nel suo complesso, anche nelle acque internazionali (si rammenta infatti che la Capitaneria stessa ha richiesto una modifica alle ubicazioni degli aerogeneratori al di là delle acque territoriali nell'aprile del 2021);

- redazione, in due revisioni, dello studio sui rischi della navigazione, effettuato con analisi di dati AIS sia pre che post pandemia, e che hanno tenuto in considerazione la modifica dei traffici in seguito all'istituzione del nuovo TSS del porto di Ravenna entrato in vigore nel settembre 2022;
- redazione dello studio sui rischi legati agli elettrodotti e relativo livello di interro

Con osservanza,

Alberto Bernabini.

Firmato digitalmente da

alberto bernabini

T. Ingegnere

Data e ora della firma: 22/12/2023 18:23:27

(firma digitale)