



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

I Piani dello Spazio Marittimo italiani

Area Marittima “Ionio-Mediterraneo centrale”

Sintesi

Agosto 2022



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Crediti

Comitato Tecnico

MIMS (ex MIT), MITE (ex MATTM), MISE, MIC (ex MIBACT), MIPAAF, Regione Liguria, Regione Toscana, Regione Lazio, Regione Campania, Regione Basilicata, Regione Calabria, Regione Sicilia, Regione Sardegna, Regione Puglia, Regione Molise, Regione Abruzzo, Regione Marche, Regione Emilia-Romagna, Regione Veneto, Regione Friuli-Venezia Giulia

Segreteria Tecnica di supporto al Comitato, operante presso la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

- Gina Brundu, C.F. (CP) Sergio Castellano, Lgt. NP Vincenzo Cioffi

Centro Operativo Nazionale - SID il Portale del Mare - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- Federica Cetroni, 2^a C° (NP) Giuseppe Mostarda

L'Autorità Competente ed il Comitato Tecnico si sono avvalsi per la redazione dei Piani dell'assistenza tecnico-scientifica ed operativa del Polo Scientifico costituito da CNR-ISMAR, CORILA e Università IUAV di Venezia e dell'opera dei rappresentanti territoriali delle Amministrazioni centrali e locali che compongono il CT, presso tre Sottocomitati e dei rispettivi coordinatori:

- C.F. (CP) Sergio Castellano; Sottocomitato "Tirreno – Mediterraneo Occidentale" (presso Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Roma)

- C.F.(CP) Fabio Di Cecco; Sottocomitato "Adriatico", (presso Direzione Marittima di Ancona)

- C.F. (CP) Andrea Zanghi, Sottocomitato "Ionio – Mediterraneo Centrale" (presso Direzione Marittima di Reggio Calabria)

Gruppo di Lavoro del Polo Scientifico

Coordinamento scientifico ed operativo: Andrea Barbanti, Pierpaolo Campostrini, Francesco Musco

Segreteria Tecnica: Francesca Coccon

Referenti Aree Marittime: Adriatico: Giulio Farella, Emiliano Ramieri; Ionio – Mediterraneo Centrale: Martina Bocci; Tirreno – Mediterraneo Occidentale: Fabio Carella, Daniele Brigolin

Coordinamento Fase 1 (Stato iniziale e trend in atto ed attesi): Martina Bocci, Giulio Farella, Daniele Brigolin

Coordinamento Fase 2 (Analisi di interazione fra usi): Emiliano Ramieri; (Analisi degli impatti sulle componenti ambientali): Elena Gissi

Coordinamento Fase 3 (Visione e obiettivi strategici): Andrea Barbanti, Martina Bocci

Coordinamento Fase 4 (Pianificazione di livello strategico): Andrea Barbanti, Francesco Musco, Giulio Farella, Emiliano Ramieri, Martina Bocci, Fabio Carella, Niccolò Bassan, Daniele Brigolin

Coordinamento Fase 5 (Metodologia ed indicatori per il monitoraggio e l'adattamento del Piano): Amedeo Fadini, Fabio Carella, Elisabetta Manea

Coordinamento Fase 6 (Attività per il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento del Piano): Andrea Barbanti, Pierpaolo Campostrini, Francesco Musco

Cartografia e Sistema Informativo: Alessandro Sarretta, Denis Maragno, Amedeo Fadini, Andrea Rosina

Contributi ed esperti: Chiara Castellani, Elisabeth De Maio, Elisa Donati, Stefano Menegon, Agnese Cosulich, Gian Marco Luna, Fabio Grati, Ernesto Azzurro, Fabio Bolognini, Micol Roversi Monaco, Folco Soffietti, Hadi El Hage, Alberto Innocenti.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Indice

1	Il Piano dello Spazio Marittimo dell'Area Marittima "Ionio-Mediterraneo centrale"	4
2	La Direttiva 2014/89/EU e la sua trasposizione nell'ordinamento nazionale	4
3	Caratteristiche del Piano e sua efficacia giuridica	5
3.1	Efficacia giuridica del Piano	5
3.2	Adeguamento e verifica di conformità di atti amministrativi al PSM e revisione e aggiornamento del PSM in seguito all'adozione di atti amministrativi	8
3.3	Struttura e metodologia di redazione dei Piani	10
3.4	Area di interesse del Piano e sua articolazione spaziale	12
3.5	Sviluppo della pianificazione di livello strategico	14
3.5.1	Approccio multi-scalare e scala spaziale della pianificazione	14
3.5.2	La dimensione quadridimensionale della pianificazione.....	17
3.5.3	Visione ed obiettivi di Piano	17
3.5.4	Attribuzione delle vocazioni e criteri generali di prioritizzazione	18
3.5.5	Metodologia per la definizione delle misure di Piano	22
3.6	Integrazione tra Piano di gestione dello spazio marittimo e pianificazione paesaggistica	23
3.7	L'approccio <i>Ecosystem-Based</i> nel Piano.....	29
3.8	I cambiamenti climatici nel Piano.....	32
4	Fase 1 – Stato iniziale e trend in atto ed attesi	33
5	Fase 2 - Analisi di interazione fra usi e impatti sulle componenti ambientali.....	38
5.1	Analisi di interazione fra usi nello spazio marino	38
5.1.1	Metodologia di analisi	38
5.1.2	Analisi delle interazioni tra usi.....	39
5.2	Analisi di interazione fra usi e ambiente	45
5.2.1	Metodologia di analisi	45
6	Fase 3 - Visione e obiettivi strategici	48
6.1	Introduzione	48
6.2	Obiettivi strategici per tema/settore	49
6.3	Visione	54
7	Fase 4 – Pianificazione strategica	56
7.1	Definizione delle sub-aree	56
7.2	Quadro pianificatorio d'insieme	57
7.2.1	Visione integrata di area marittima.....	57
7.2.2	Obiettivi e principali scelte di settore del piano per l'area marittima	60
7.2.3	Coesistenza e sinergia tra usi.....	68



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

7.2.4	Elementi di attenzione relativi agli impatti singoli e multipli sulla biodiversità e gli habitat marino-costieri	69
7.2.5	Elementi di interazione terra-mare	76
7.2.6	Elementi rilevanti per la cooperazione transazionale	77
7.3	Sintesi della pianificazione per ciascuna Sub-area	80
7.3.1	Sub-area IMC/1 - Acque territoriali Sicilia meridionale.....	80
7.3.2	Sub-area IMC/2 - Acque territoriali Sicilia orientale.....	87
7.3.3	Sub-area IMC/3 - Acque territoriali Calabria orientale	94
7.3.4	Sub-area IMC/4 - Acque territoriali golfo di Taranto	100
7.3.5	Sub-area IMC/5 - Acque territoriali Pantelleria e isole Pelagie	110
7.3.6	Sub-area IMC/6 – Piattaforma continentale Sicilia meridionale	116
7.3.7	Sub-area IMC/7 – Piattaforma continentale Ionio - Mediterraneo centrale	122
7.4	Le misure di Piano	129
8	Fase 5 - Il Monitoraggio del Piano	152
8.1	Introduzione	152
8.2	Quadro concettuale per lo sviluppo del programma di monitoraggio.....	153
8.2.1	STEP 1 - Riprendere gli obiettivi di piano	154
8.2.2	STEP 2 - Identificare gli attori	154
8.2.3	STEP 3 – Definire gli indicatori.....	154
8.2.4	STEP 4 - Integrare programmi esistenti e nuove rilevazioni.....	156
8.2.5	STEP 5 – Identificare e valutare le fonti di dati e informazioni	156
8.2.6	STEP 6 - Reporting periodico	156
8.3	Attuazione del Programma di Monitoraggio.....	157
9	Fase 6 - Attività per il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento dei Piani.....	158
10	Bibliografia.....	159



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

1 Il Piano dello Spazio Marittimo dell'Area Marittima "Ionio-Mediterraneo centrale"

Il presente documento contiene una sintesi estesa del Piano dello Spazio Marittimo per l'Area Marittima "Ionio-Mediterraneo centrale" redatto in conformità con il D.Lgs. 201/2016, le Linee Guida nazionali (DPCM 01/12/2017) e la metodologia operativa che il Comitato Tecnico ha successivamente sviluppato e adottato. Per maggiori dettagli si rimanda alla versione completa del Piano e al Rapporto Ambientale VAS.

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

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 .

L'Autorità Competente ed il Comitato Tecnico si sono avvalsi per la redazione dei Piani dell'assistenza tecnico-scientifica ed operativa del Polo Scientifico costituito da CNR-ISMAR, CORILA e Università IUAV di Venezia.

2 La Direttiva 2014/89/EU e la sua trasposizione nell'ordinamento nazionale

La direttiva 2014/89/UE è stata recepita in Italia attraverso il decreto legislativo n. 201/2016. Il decreto:

- stabilisce che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) è l'Autorità Competente (art. 8), alla quale sono assegnate specifiche attività (artt. 8, 9, 10, 11);
- istituisce il Tavolo interministeriale di coordinamento (TIC) presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche europee (DPE), di cui fanno parte tutte le Amministrazioni centrali coinvolte su temi marino-marittimi (art. 6);
- istituisce il Comitato Tecnico presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), in qualità di Autorità Competente, di cui fanno parte cinque Amministrazioni centrali e le Regioni marittime (art. 7);
- prevede che i piani di gestione dello spazio marittimo siano elaborati dal Comitato tecnico di cui all'articolo 7 e, prima della approvazione, siano trasmessi al Tavolo interministeriale di coordinamento di cui all'articolo 6, che ne attesta la corrispondenza con il processo di pianificazione definito nelle linee guida di cui all'articolo 6, comma 2. I piani di gestione dello spazio marittimo sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano;
- prevede che i piani e programmi esistenti che prendono in considerazione le acque marine e le attività economiche e sociali ivi svolte, nonché quelli concernenti le attività terrestri rilevanti per la



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

considerazione delle interazioni terra-mare, elaborati ed attuati ai sensi delle disposizioni europee e nazionali previgenti alla data di entrata in vigore del decreto, siano inclusi ed armonizzati con le previsioni dei piani di gestione dello spazio marittimo.

Il Decreto Ministeriale del 13/11/2017, n. 529, come modificato dal Decreto Ministeriale dell'11 marzo 2019, n. 89 e dal Decreto Ministeriale del 27 giugno 2019, n. 263, disciplina l'organizzazione ed il funzionamento del Comitato Tecnico.

In linea con le previsioni dell'art. 6, comma 2, del Decreto n. 201/2016, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1° dicembre 2017 sono state approvate le "linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo".

Le Linee Guida hanno individuato tre aree marittime di riferimento, per la redazione di tre Piani fra loro coordinati, riconducibili alle tre sotto-regioni di cui alla strategia marina (art. 4 della direttiva 2008/56/UE):

- il Mare Mediterraneo occidentale;
- il Mare Adriatico;
- il Mar Ionio e il Mare Mediterraneo centrale.

Tale soluzione permette di mettere a fattor comune il lavoro già svolto nell'ambito della strategia marina relativamente all'individuazione degli indicatori e all'acquisizione dei dati ambientali.

I Piani avranno una durata di 10 anni, con possibilità di una revisione di medio termine, ovvero se ritenuto necessario a valle dell'attività di monitoraggio dell'attuazione del Piano o di eventi che ne richiedano la revisione (cfr. par.2.1.2).

3 Caratteristiche del Piano e sua efficacia giuridica

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).

3.1 Efficacia giuridica del Piano

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 – non solo quelli aventi ad oggetto le acque marine, ma anche quelli concernenti attività terrestri che possono avere effetti sulle acque marine – 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.

Infatti, si è stabilito che piani e programmi esistenti sulla base di disposizioni previgenti, che prendono in considerazione le acque marine e le attività economiche e sociali ivi svolte, e quelli concernenti le attività



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

terrestri rilevanti per la considerazione delle interazioni terra-mare, sono inclusi ed armonizzati con le previsioni dei piani di gestione dello spazio marittimo (art. 5, comma 3 del d.lgs. n. 201/2016). Inoltre, si è previsto che, una volta elaborato il Piano di gestione dello spazio marittimo, esso sarà il riferimento per i singoli piani di settore, disegnando il quadro nel quale i piani di settore andranno a definire i loro obiettivi e azioni settoriali (cap. 14 delle linee guida integrative e interpretative, contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei Piani di gestione dello spazio marittimo, adottate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri l'1 dicembre 2017). L'attuazione della direttiva europea non ha mutato il quadro delle competenze legislative e amministrative, imponendo una forma di pianificazione e una *governance* sostitutiva di quella preesistente, ma ha aggiunto un livello di pianificazione sovraordinato, che si pone come necessario per assicurare un quadro chiaro, coerente, e capace di perseguire gli obiettivi delle diverse politiche, anche nell'ottica di una cooperazione transfrontaliera.

Il carattere sovraordinato del Piano e la sua prevalenza rispetto agli altri atti pianificatori e programmatori, non comporta che questi ultimi vengano meno, ma che debbano essere in sede di prima applicazione "inglobati" nel nuovo Piano, ed eventualmente modificati per garantirne l'armonizzazione con le sue previsioni; in seguito all'approvazione del Piano dovranno essere coerenti con gli obiettivi, gli indirizzi, le raccomandazioni e le previsioni in esso contenute. Il Piano non sarà, quindi, derogabile da piani o programmi o da provvedimenti amministrativi, essendo così idoneo a garantire chiarezza e certezza giuridica degli usi dello spazio marittimo per gli operatori economici, attraverso il coordinamento di diversi atti amministrativi aventi ad oggetto attività che si svolgano in mare o che siano comunque capaci di avere un impatto sullo spazio marittimo.

Il Piano ha, pertanto, natura di «strumento di primo livello, sovraordinato, cioè, agli ulteriori e previgenti atti di pianificazione della gestione del "territorio marino", il cui contenuto deve necessariamente confluirvi» (Consiglio di Stato, sez. IV, 2 marzo 2020, n. 1486), e rientra nella tipologia dei "superpiani" (insieme al Piano di bacino, di cui all'art. 65 del d.lgs. n. 152/2006, e al Piano paesaggistico, di cui all'art. 145 del d.lgs. n. 42/2004).

Per quanto riguarda, nello specifico, il rapporto tra Piano di gestione dello spazio marittimo e piani e programmi concernenti attività terrestri, l'ambito applicativo del Piano di gestione dello spazio marittimo è diverso, ma il Piano di gestione dello spazio marittimo deve tenerne conto e può incidervi relativamente a quegli aspetti che possono produrre effetti sullo spazio marino, in presenza cioè delle interazioni terra-mare. In particolare, il legislatore nazionale chiarisce che l'ambito applicativo del Piano di gestione dello spazio marittimo è diverso da quello del piano urbanistico (cui può essere assimilato il piano regolatore portuale, approvato dopo l'entrata in vigore della l. n. 84/1994): in questi termini vanno interpretate le previsioni contenute sia nel d.lgs. n. 201/2016 sia nelle relative linee guida integrative, che hanno la premura di chiarire che la pianificazione dello spazio marittimo non si applica alla pianificazione urbana (e rurale: la terminologia utilizzata riprende testualmente il contenuto della direttiva, che lascia impregiudicata la "pianificazione urbana e rurale" dello Stato membro).

Peraltro, riprendendo testualmente quanto disposto dalla direttiva, il d.lgs. n. 201/2016 stabilisce che "non si applica alle acque costiere o parti di esse che rientrano nelle pianificazioni urbane e rurali disciplinate da vigenti disposizioni di legge, purché ciò sia indicato nei piani di gestione dello spazio marittimo", con il fine "di assicurare la coerenza tra le rispettive previsioni" (art. 2). Attualmente, tuttavia, nell'ordinamento italiano né la legge cornice nazionale urbanistica (l. n. 1150/1942) né le leggi regionali di disciplina del governo del territorio considerano il mare territoriale come possibile oggetto della pianificazione urbanistica comunale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Pertanto, allo stato, la possibilità che il Piano escluda dal proprio ambito applicativo acque costiere non può trovare applicazione per i piani urbanistici comunali, salvo che per le aree in cui vi siano opere a mare collegate strettamente alla costa autorizzate da atti pianificatori terrestri, come ad esempio porti turistici con opere a mare (non costituenti “punti d’ormeggio” ai sensi dell’art. 31 del d.lgs. n. 79/2011). Sono, invece, escluse dal Piano le acque che rientrino negli ambiti portuali amministrati da Autorità di sistema portuale, pianificati da piani regolatori portuali che specificano per le aree portuali e retro-portuali l’assetto delineato nel documento di programmazione strategica di sistema, che sono stati definiti dall’art. 5, co. 2-ter della l. n. 84/1994, come sostituito dall’art. 4, co. 1-septies, lett. b), del d.l. n. 121/2021, convertito dalla l. n. 156/2021, come “piani territoriali di rilevanza statale”, e configurati come “l’unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza”; così come sono escluse dal Piano le acque che rientrino negli ambiti portuali di rilevanza economica regionale e interregionale (rientranti nella categoria II, classe III) pianificati da piani regolatori portuali approvati dopo l’entrata in vigore della l. n. 84/1994, che hanno rilevanza urbanistica, come riconosciuto anche dalla giurisprudenza amministrativa.

Dall’altro lato, l’art. 5, co. 3 del d.lgs. n. 201/2016 stabilisce che il Piano di gestione dello spazio marittimo include e armonizza le previsioni contenute in piani e programmi concernenti attività terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare, e dunque anche quelle contenute nei piani territoriali e urbanistici, nei piani paesaggistici, nei piani di bacino, nei piani di gestione integrata della zona costiera, nei documenti di pianificazione strategica di sistema e nei piani regolatori portuali.

Per queste previsioni, l’inclusione e l’armonizzazione non può essere equivalente a quella che ha ad oggetto i piani il cui ambito applicativo sono le acque marine. Per i piani e programmi il cui ambito applicativo è la terraferma, l’inclusione e l’armonizzazione da parte del nuovo Piano di gestione dello spazio marittimo riguardano solo gli aspetti rilevanti per le interazioni terra-mare, e il rapporto di sovraordinazione del Piano di gestione dello spazio marittimo sui piani e i programmi terrestri comporta che il Piano di gestione dello spazio marittimo ha la capacità di indicare obiettivi che dovranno poi essere tradotti in previsioni pianificatorie o programmatiche relative allo spazio terrestre.

Pertanto, l’armonizzazione (e il carattere sovraordinato del Piano), rispetto a piani e programmi che possono avere effetti sullo spazio marino, si configura diversamente a seconda del tipo di piano o programma che ne è oggetto. Da una parte, rispetto a piani e programmi esistenti concernenti le acque marine e le attività economiche e sociali ivi svolte, il Piano di gestione dello spazio marittimo può armonizzare le loro previsioni introducendo le modifiche necessarie per migliorare l’utilizzo delle aree marittime. Dall’altra parte, con riferimento a piani e programmi esistenti concernenti attività terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare, in conformità con gli obiettivi previsti dalla direttiva 2014/89/UE l’approccio seguito dal legislatore italiano consiste nell’aver previsto un rapporto di sovraordinazione tra i piani che non hanno lo stesso ambito applicativo, in modo tale che il Piano di gestione dello spazio marittimo fornisce degli obiettivi per la pianificazione di attività terrestri rilevanti per l’interazione terra-mare. Piani e programmi terrestri non possono essere in contrasto e devono essere coordinati con le previsioni contenute nel Piano di gestione dello spazio marittimo, che a loro volta devono tenere in considerazione le attività terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare.

Tali considerazioni valgono anche per i piani regolatori portuali, il cui ambito applicativo è diverso da quello del Piano di gestione dello spazio marittimo, e che, se approvati dopo l’entrata in vigore della l. n. 84/1994, hanno rilevanza urbanistica: sono, infatti, strumenti di pianificazione terrestre sui quali il Piano di gestione dello spazio marittimo può intervenire ma limitatamente ai profili rilevanti per le interazioni terra-mare, così



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

come, entro questi limiti, il Piano può intervenire sui piani territoriali e urbanistici e gli altri piani e programmi concernenti attività terrestri.

Quanto ai contenuti, il Piano di gestione dello spazio marittimo configurato dal diritto interno consiste in un atto pianificatorio con contenuti di indirizzo vincolanti per le amministrazioni pubbliche, e contenuti conformativi degli interessi degli utenti e dei concessionari dell'uso dello spazio marittimo e regolativi dei relativi comportamenti.

In particolare, quanto alle relazioni tra Piano di gestione dello spazio marittimo e concessioni per l'occupazione o l'uso esclusivo del demanio marittimo, di zone di mare territoriale e della piattaforma continentale, il Piano di gestione si pone come atto vincolante rispetto al loro rilascio, con la conseguente illegittimità di quelle in contrasto con quanto previsto dal Piano.

Il Piano recepisce e mette a sistema i possibili usi previsti dalla pianificazione esistente, in termini di usi esclusivi o di divieti d'uso, temporanei o non, come ad esempio, relativamente alla pesca o alla pesca con l'utilizzo di determinati attrezzi da pesca (nelle c.d. *"Fisheries Restricted Areas"*, nelle riserve ed aree per la ricostituzione e tutela degli stock ittici, nelle aree da destinare a piccola pesca costiera con attrezzi sostenibili), o relativamente al traffico marittimo di grandi navi. Inoltre, il Piano indirizza la discrezionalità delle amministrazioni competenti al rilascio di concessioni, prevedendo uno o più usi prioritari rispetto ad altri. Infine, il Piano può regolare comportamenti dei concessionari e degli utenti, con previsioni che in questo caso sono vincolanti non solo per le amministrazioni nell'occasione del rilascio di eventuali provvedimenti ampliativi, ma anche per i singoli concessionari o utenti dello spazio marittimo.

3.2 Adeguamento e verifica di conformità di atti amministrativi al PSM e revisione e aggiornamento del PSM in seguito all'adozione di atti amministrativi

Il procedimento di adeguamento (nei limiti in cui le previsioni dei piani di gestione dello spazio marittimo non effettuino un pieno recepimento degli atti previgenti, allo scopo di migliorare l'uso delle aree marine) e di verifica di conformità di piani o programmi con i piani di gestione dello spazio marittimo, potrà essere disciplinato dagli enti dotati delle relative competenze normative. In particolare, per l'adeguamento e la verifica di conformità degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, si rende opportuna l'emanazione di apposite previsioni da parte delle Regioni.

Con riferimento a piani e programmi concernenti le acque marine, il procedimento di adeguamento si configura come attività dovuta, priva di margini di discrezionalità. Laddove, invece, l'adeguamento abbia ad oggetto piani e programmi terrestri, l'amministrazione competente per il Piano o programma dovrà perseguire gli obiettivi fissati dal Piano di gestione dello spazio marittimo, valutando discrezionalmente come tradurli in concreto all'interno del Piano o programma terrestre, seguendo il procedimento ordinario per la propria revisione e impregiudicata l'eventuale fase partecipativa del pubblico interessato.

Di fronte ad atti amministrativi puntuali o a nuovi piani e programmi o modifiche a piani e programmi che possano incidere sui piani di gestione dello spazio marittimo, si pone la questione del loro aggiornamento.

L'aggiornamento "ordinario" del Piano di gestione dello spazio marittimo, secondo l'art. 5, co. 5, del d.lgs. n. 201/2016, deve avvenire almeno entro dieci anni dalla prima approvazione, come imposto dalla direttiva europea, e le linee guida individuano modalità e ulteriori tempistiche.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Le linee guida, al cap. 24, disciplinano il sistema di monitoraggio del Piano, prevedendo che: «per ciascun Piano dovrà prevedersi un sistema di monitoraggio e controllo, nonché misurazione dei risultati, da attuarsi attraverso apposite procedure ed indicatori previsti nella fase di redazione del Piano. Il monitoraggio dei Piani di gestione dello spazio marittimo viene svolto dall'Autorità competente, supportata dal Comitato tecnico, che informa annualmente il TIC dello stato di attuazione degli stessi. La decisione di avviare una revisione dei piani di gestione potrà essere assunta direttamente dal CT così come dal TIC sia a valle della reportistica prodotta a seguito del monitoraggio che a seguito di un aggiornamento delle Linee Guida che comportino variazioni significative per la realizzazione dei piani di gestione ovvero in considerazione di significativi aspetti sociali, economici, ambientali e culturali che comportano la messa in discussione degli obiettivi dei piani e/o delle Linee guida».

Ciò significa che, oltre che a seguito del monitoraggio, se dovessero mutare il quadro normativo, ovvero la disciplina contenuta nelle linee guida, oppure il quadro fattuale, ovvero aspetti sociali, economici, ambientali e culturali, è riconosciuta la possibilità di revisionare il Piano, sulla base di criteri di “coerenza” e “significatività/rilevanza” delle nuove previsioni. In quest'ultimo caso (mutamento del quadro fattuale), tuttavia, la revisione è avviata solo se tali aspetti sono “incoerenti” e, pur in un quadro di “coerenza”, sono “significativi/rilevanti” rispetto ai Piani correnti, al punto da mettere in discussione gli obiettivi dei Piani o delle Linee guida.

Può, quindi, comportare l'avvio del procedimento di revisione del Piano l'adozione di un atto pianificatorio o programmatico o puntuale, i cui effetti si esplicano nello spazio marittimo e siano significativi al punto da comportare la messa in discussione degli obiettivi del piano o delle Linee guida. La Figura 1 presenta in modo schematico il processo che può portare o meno alla necessità di revisione dei Piani, secondo la modalità ordinaria prevista dalle Linee Guida vigenti.

Si possono, pertanto, sulla base delle valutazioni fatte dal CT, presentare due diverse situazioni: la prima caratterizzata da una piena coerenza con il Piano e dalla scarsa rilevanza delle conseguenze apportate rispetto all'assetto in esso già delineato, la seconda caratterizzata da una rilevanza notevole di tali conseguenze.

La prima situazione si può verificare quando venga adottato un atto del tutto coerente con la disciplina e con gli obiettivi del Piano, e che si configuri anzi come attuazione delle previsioni in esso contenute. Ad esempio, questa situazione si può verificare con l'istituzione di una riserva marina o di un parco naturale regionale in una unità vocata all'uso prioritario natura, o con la determinazione di una zona allocata per l'acquacoltura, “AZA”, in una unità vocata all'uso prioritario acquacoltura.

In questo caso non sarà necessario avviare il procedimento per la revisione del Piano. L'amministrazione competente dovrà solo comunicare al Comitato tecnico l'avvenuta adozione dell'atto, per presa d'atto e al fine di aggiornarne i contenuti descrittivi.

La seconda situazione è caratterizzata da una rilevanza notevole delle conseguenze di atti aventi effetti sullo spazio marittimo sull'assetto delineato nel Piano, pur sempre in un contesto di complessiva coerenza con il Piano.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

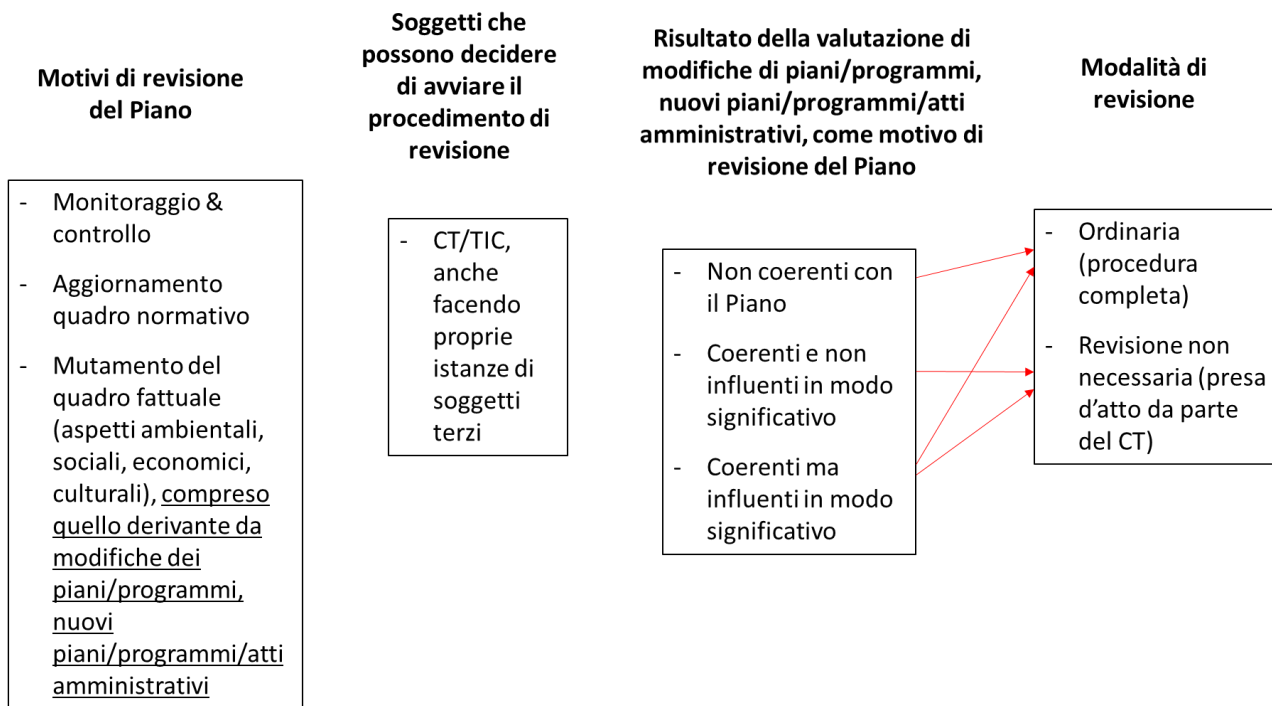


Figura 1 Schema di sintesi del processo di revisione dei Piani.

Rientra in questa fattispecie, ad esempio, l'istituzione di una riserva marina o di un parco naturale regionale o la determinazione di una zona allocata per l'acquacoltura, "AZA", in unità di pianificazione che consentono tali usi ma non li prevedono come prioritari. In questo caso, il rappresentante dell'amministrazione interessata dovrà comunicare l'adozione dell'atto al comitato tecnico, che dovrà valutare se sia necessario avviare il procedimento di revisione del Piano.

Esiste inoltre una ulteriore ipotesi che riguarda atti chiaramente o potenzialmente non coerenti con la disciplina e gli obiettivi del Piano, quando ad esempio, si preveda di istituire una zona allocata per l'acquacoltura in unità di pianificazione in cui tale uso non è consentito o in cui questa previsione sia in contrasto con le esigenze di altri usi limitati o prioritari. In questo caso, l'amministrazione competente dovrà, prima di adottare l'atto, avviare una interlocuzione con il CT e, in caso di confermata incoerenza, proporre l'avvio del procedimento di revisione del Piano, al termine del quale sarà possibile adottarlo.

3.3 Struttura e metodologia di redazione dei Piani

Il Comitato Tecnico ha adottato per la redazione dei Piani una metodologia operativa che recepisce le indicazioni delle Linee Guida Nazionali e definisce in maggiore dettaglio l'articolazione e i contenuti specifici dei Piani.

I Piani si realizzano in 6 Fasi, che corrispondono ad altrettante Sezioni dei Piani medesimi:

- Fase 1 - Stato iniziale e trend in atto ed attesi
- Fase 2 - Analisi di interazione fra usi e impatti sulle componenti ambientali
- Fase 3 - Visione e obiettivi strategici
- Fase 4 – Pianificazione di livello strategico



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- Fase 5 - Metodologia ed indicatori per il monitoraggio e l'adattamento del Piano
- Fase 6 – Attività per il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento del Piano

Queste fasi e questi contenuti sono derivati, oltre che dalle Linee Guida Nazionali, da Linee Guida internazionali (e.g. Ehler e Douvere, 2009, UNEP/MAP, 2018; UNESCO/IOC & EC, 2021), dai piani sviluppati in altri paesi europei, dai risultati dei progetti pilota sulla PSM condotti negli anni recenti e attualmente in corso a scala regionale e mediterranea (e.g. SHAPE, ADRIPLAN, RITMARE, SUPREME, SIMWESTMED, MSP-MED), dalla letteratura scientifica di settore.

L'obiettivo della Fase 1 è quello di fornire una descrizione sintetica ma completa del sistema ambientale, paesaggistico e degli usi dell'area e dei principali trend in atto, direttamente finalizzata a supportare il processo di analisi e di pianificazione.

La Fase 2 affronta il tema dell'analisi delle interazioni reciproche fra usi del mare e fra usi del mare ed ecosistemi marini, allo scopo di rendere le attività fra loro compatibili ed ecologicamente sostenibili in un orizzonte di medio-lungo periodo. Il termine "interazioni fra usi" comprende i concetti di conflitto, coesistenza e sinergia. L'obiettivo generale di azioni di pianificazione e gestione è quello di aumentare o garantire la coesistenza fra diversi usi, riducendo i conflitti reciproci potenziali ed aumentando ove possibile gli elementi di potenziale sinergia.

La Fase 3 riguarda il fondamentale passaggio della definizione di una visione e di obiettivi strategici di indirizzo alla pianificazione, a scala nazionale e di Area Marittima. Questa definizione considera ed utilizza, oltre a quanto fornito dalle Fasi 1 e 2, l'insieme delle politiche, delle strategie, dei piani e delle norme nazionali ed internazionali in essere ed in fase di sviluppo (e.g. Agenda 2030, EU Green Deal, SBE Strategy).

La Fase 4 sviluppa la pianificazione di livello strategico sulle Aree Marittime e sue porzioni (Sub-Aree e Unità di Pianificazione, come si vedrà meglio più avanti), a partire dalla definizione di visioni e obiettivi specifici, fino all'indicazione di vocazioni e misure, raccomandazioni, indirizzi a scala locale. Specifici approcci di *research by design* contribuiscono alla definizione delle misure di natura spaziale sulla scala locale.

La Fase 5 definisce le caratteristiche del Programma di Monitoraggio (PdM) che, in linea con quanto previsto dalle Linee Guida Nazionali, ha l'obiettivo di tenere traccia nello spazio e nel tempo dell'efficienza dell'implementazione dei Piani e di informare loro misure migliorative nel caso in cui queste siano valutate necessarie, tramite adattamenti e revisioni di medio o di fine termine dei Piani. Perché sia adeguatamente informativo, il PdM deve avere delle connotazioni spaziali e temporali adeguate in modo da essere in grado di produrre delle informazioni tempestive, che rispecchiano la reale traiettoria a cui tendono le misure dei Piani messe in atto e quindi l'efficienza dei Piani stessi in funzione del raggiungimento degli obiettivi predisposti.

Nella Fase 6 si individuano e si precisano una serie di aspetti fondamentali per il consolidamento, l'attuazione dei Piani e l'aggiornamento dei Piani.

Il processo di sviluppo dei Piani è accompagnato dal processo di sviluppo della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), come previsto dalla normativa vigente e dalle Linee Guida Nazionali.

Inoltre, il processo di interazione con i portatori di interesse si sviluppa progressivamente e a diverse scale spaziali lungo l'intero processo, alimentando ed alimentato dai passaggi di consultazione formale previsti dal processo di VAS e dall'art.9, c.4 del D.Lgs.201/2016 e ricomprendendo anche i processi di consultazione transnazionale previsti dalla Direttiva (Art.11 e 12).



3.4 Area di interesse del Piano e sua articolazione spaziale

La redazione dei Piani dello Spazio Marittimo italiano si attua in tre processi, paralleli e coordinati, nelle tre Aree Marittime individuate dalle Linee Guida (Adriatico, Ionio-Mediterraneo Centrale, Tirreno-Mediterraneo Occidentale).

In ciascuna area, il Piano riguarda tutte le acque e/o i fondali oltre la linea di costa su cui l'Italia ha giurisdizione, ad esclusione di aree con «pianificazioni urbane e rurali disciplinate da vigenti disposizioni di legge».

Le delimitazioni delle tre Aree Marittime oggetto di Piano ha pertanto considerato i seguenti criteri:

- confini giurisdizionali laddove definiti, anche a seguito di specifici accordi con i Paesi limitrofi, resi disponibili dall'Istituto Idrografico della Marina - IIM (es. limiti delle 12mn, limiti della piattaforma continentale);
- delimitazioni fra le sotto-regioni marine della Direttiva sulla Strategia Marina;
- confini delle zone marine aperte alla ricerca e coltivazione di idrocarburi individuate dal MISE;
- linee di equidistanza virtuale.

Le delimitazioni riportate nel seguito non pregiudicano in alcun modo l'esito di futuri negoziati con i Paesi limitrofi per definizione dei contenziosi in essere e la stesura di futuri accordi in materia di zone marittime e diritti d'uso, anche secondo le previsioni della L. 14 giugno 2021, n. 91 Istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale (GU Serie Generale n.148 del 23-06-2021).

Area Marittima "Ionio-Mediterraneo centrale"

L'area "Ionio – Mediterraneo Centrale" (Figura 2) ha un'estensione di circa 176.310 km² ed è delimitata a Nord e a Ovest dalle linee di delimitazione fra le sotto-regioni marine "Mare Adriatico", "Mare Ionio – Mediterraneo Centrale" e "Mediterraneo Occidentale" della Direttiva sulla Strategia Marina, come anche indicato nel D.Lgs. 201/2016, e a Est dal limite della piattaforma continentale concordato con il Paese confinante (Grecia, 1977 e 2020). Lungo il confine Sud è stata considerata la delimitazione della piattaforma continentale con Malta secondo il *Modus Vivendi* (1970) e con la Tunisia (1971) e le delimitazioni derivanti dai perimetri delle zone marine aperte alla ricerca e coltivazione di idrocarburi individuate dal MISE (zone C e G). Nella parte Sud-Orientale sono state utilizzate le linee di equidistanza riportate da Marine Regions (<https://www.marineregions.org/gazetteer.php?p=details&id=5682>; Flanders Marine Institute, 2019).

Al suo interno, l'area è suddivisa in 7 sub-aree, che verranno meglio illustrate nella Fase 4, di cui 5 all'interno delle acque territoriali.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

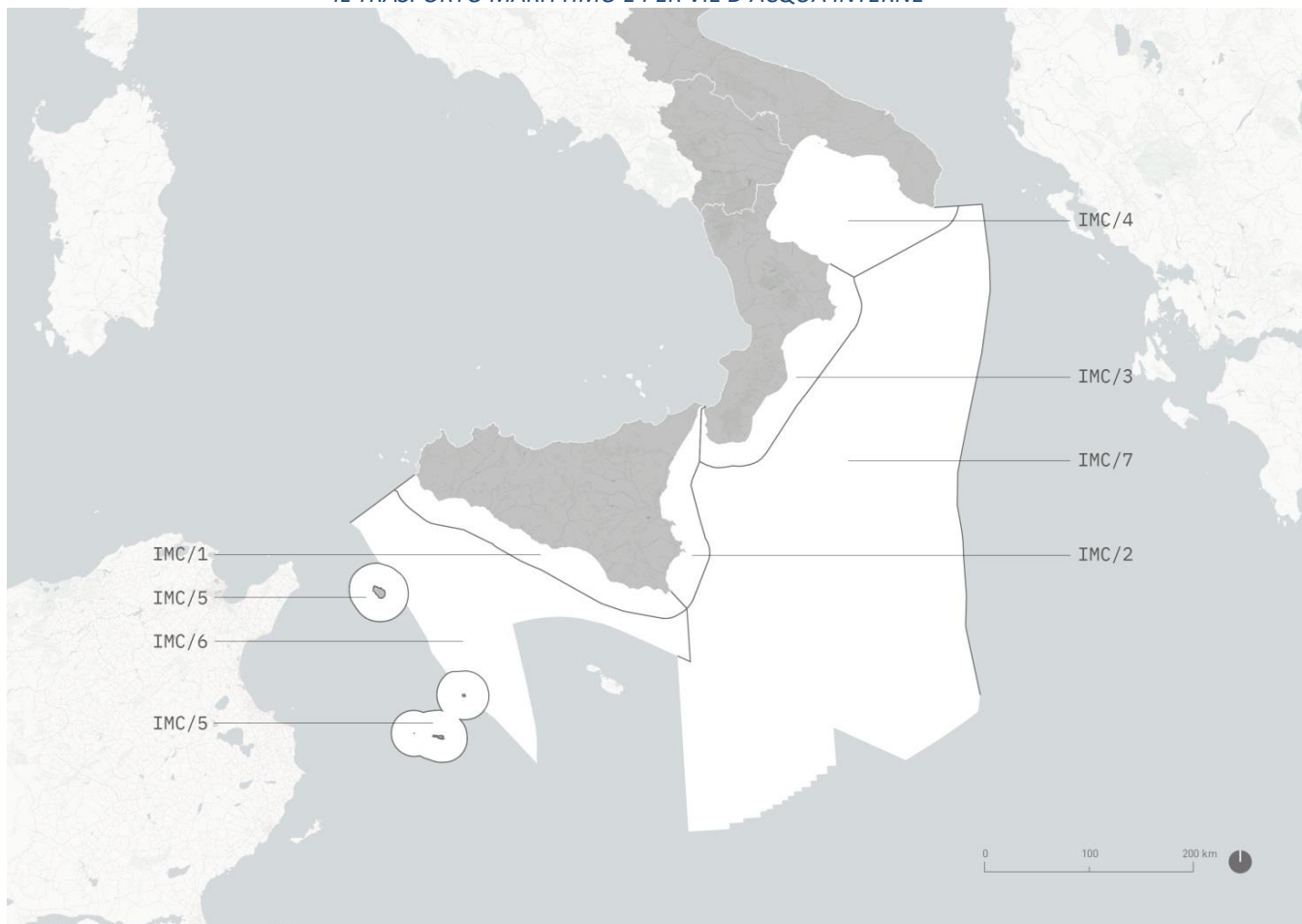


Figura 2 Delimitazione e zonazione interna dell'Area "Ionio – Mediterraneo Centrale".



3.5 Sviluppo della pianificazione di livello strategico

Nel suo insieme la metodologia utilizzata per lo sviluppo della pianificazione consente di esprimere operativamente l'obiettivo generale dato, ovvero quello di produrre una pianificazione di tipo strategico, o di indirizzo, e lo fa attraverso un processo chiaro, coerente e flessibile, che consente di tenere conto della diversa complessità delle aree, del livello di definizione e della diversità degli obiettivi strategici e specifici di Piano, del quadro complessivo delle informazioni disponibili, del sistema di *governance* in essere, delle istanze dei portatori di interesse coinvolti raccolte nel corso del processo di consultazione.

3.5.1 Approccio multi-scalare e scala spaziale della pianificazione

La pianificazione è attuata attraverso un approccio multi-scalare, con l'obiettivo di raggiungere il livello minimo di strategico della pianificazione dichiarato, ma fornendo allo stesso tempo, ovunque necessario ed ovunque possibile, elementi e previsioni di maggiore dettaglio, dal punto di vista della localizzazione e della scala spaziale delle indicazioni di piano e delle indicazioni e previsioni per i singoli settori.

Gli aspetti salienti di questo approccio multi-scalare sono i seguenti:

- la possibilità di scalare obiettivi, scelte e misure di piano sulla base delle effettive caratteristiche ambientali e del sistema degli usi delle aree, aumentando la risoluzione ove effettivamente possibile e necessario, sulla base del quadro conoscitivo esistente, degli obiettivi di piano, delle volontà delle amministrazioni e dei portatori di interesse;
- la possibilità di attuare un processo di co-pianificazione fra livello centrale (in particolare i Ministeri che siedono in Comitato Tecnico) e livello regionale (dai lavori del Comitato Tecnico, di cui le Regioni marittime sono membri, a interazioni più approfondite con gruppi di lavoro regionali intra-dipartimento / intra-servizio) e locale, interagendo a scala locale con comunità e portatori di interesse, sia per costruire consapevolezza che per discutere in modo strutturato le scelte di piano.

Dal punto di vista operativo ciascuna Area Marittima oggetto di pianificazione è stata suddivisa in Sub-Aree e successivamente in Unità di Pianificazione, come già introdotto al paragrafo precedente e come meglio riportato nello schema di Figura 3.

La divisione in sub-aree ha rilevanza operativa per la definizione, la gestione, l'attuazione e l'aggiornamento futuro del Piano. Non ha invece alcuna rilevanza dal punto di vista legale e delle competenze, che restano definite dal quadro normativo vigente, ovvero da specifiche misure che il Piano potrà individuare ed adottare. Tenendo conto di questi obiettivi, i criteri e gli elementi considerati per la definizione delle sub-aree, attraverso una loro combinazione ottimale ed un giudizio esperto, sono i seguenti:

- limiti giuridici ed amministrativi nazionali e internazionali;
- limiti amministrativi regionali;
- confini delle sub-aree geografiche di pesca (GSA FAO-GFCM);
- confini delle zone marine aperte alla ricerca e coltivazione di idrocarburi individuate dal MISE;
- zonazioni già esistenti ed utilizzate per attività di pianificazione e gestione;
- caratteristiche morfologiche ed oceanografiche, dell'area vasta e delle specifiche sub-aree;
- usi del mare esistenti peculiari o prevalenti, dell'area vasta e delle specifiche sub-aree.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

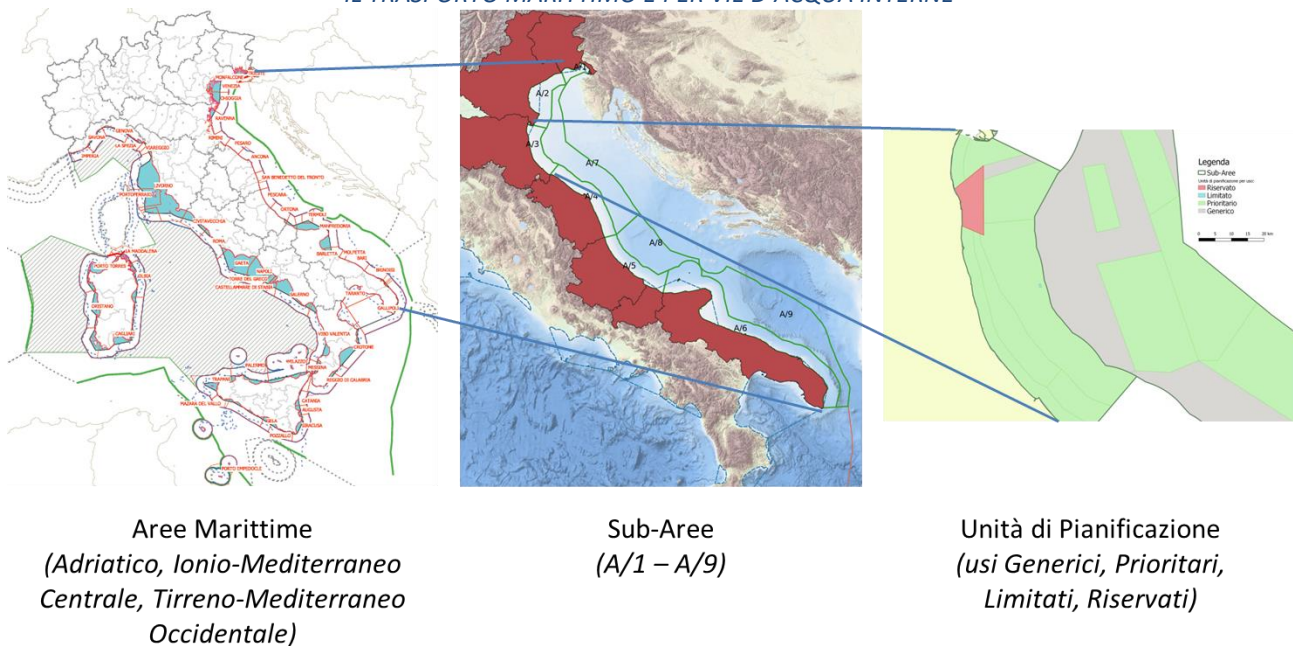


Figura 3 Schematizzazione spaziale all'interno dei Piani: da Aree Marittime a Sub-Aree a Unità di Pianificazione.

Va sottolineato come gli aspetti giuridici e geografici siano solo due dei criteri utilizzati nella definizione delle sub-aree, senza trascurare in alcun modo la necessità di utilizzare una visione ecologica e funzionale per definire su scala spaziale adeguata le diverse tematiche. In questo senso, nello sviluppo della pianificazione i limiti delle sub-aree sono stati considerati come limiti permeabili, dal punto di vista degli usi, dal punto di vista ambientale/ecosistemico e dal punto di vista del sistema di governance, in modo da garantire la massima coerenza rispetto alla pianificazione di area vasta e delle sub-aree limitrofe.

In ciascuna sub-area viene definita una visione di medio-lungo periodo, coerente con la visione definita a livello nazionale e di area marittima, e vengono definiti degli obiettivi specifici di pianificazione coerenti con gli obiettivi strategici di livello nazionale e internazionale (Figura 4).

Successivamente, in ciascuna sub-area vengono individuate le "Unità di Pianificazione" (UP), ovvero aree alle quali vengono assegnate specifiche vocazioni d'uso, con l'obiettivo di regolarne e indirizzarne il funzionamento e l'evoluzione, e per le quali vengono successivamente definite misure, raccomandazioni e indirizzi per lo svolgimento delle attività (Figura 4) (cfr. par. 3.5.5).

La Figura 5 mostra in maniera sintetica le relazioni funzionali fra visione, obiettivi di piano, vocazioni, misure ed indirizzi. Questi aspetti verranno approfonditi singolarmente e nelle loro relazioni principali nei paragrafi seguenti.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

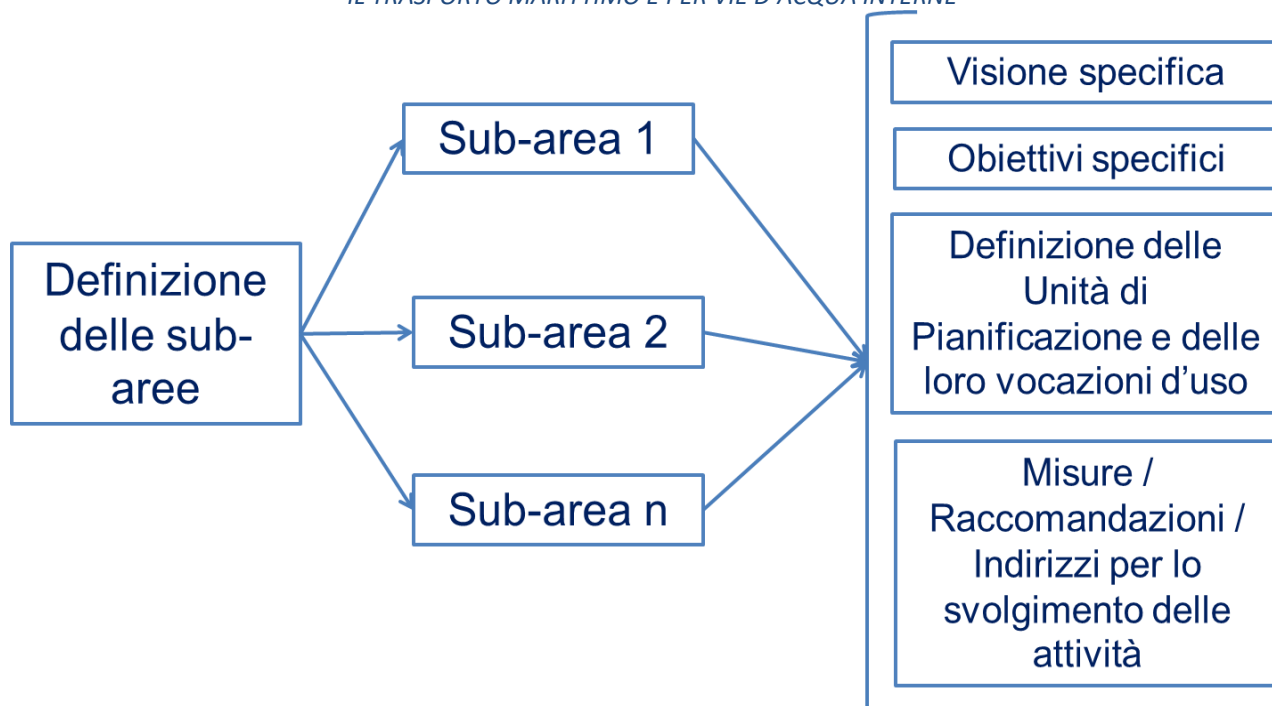


Figura 4 Schema dei contenuti di Piano sviluppati in ciascuna delle sub-aree individuate.

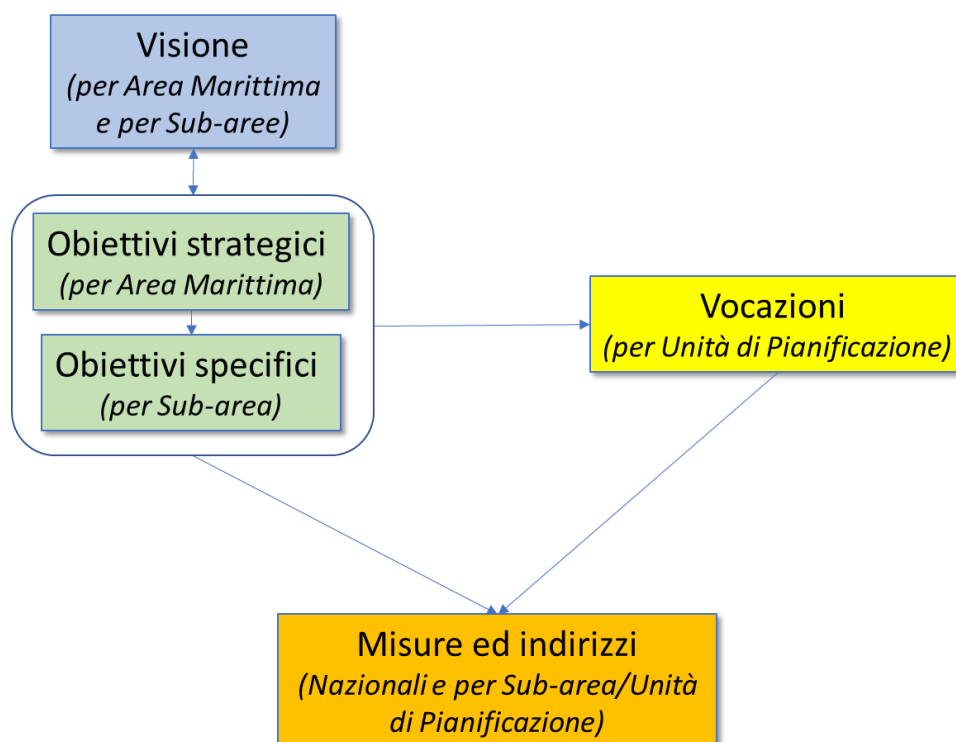


Figura 5 – Relazioni funzionali fra i componenti principali costitutivi del Piano.



3.5.2 La dimensione quadridimensionale della pianificazione

Se il paragrafo precedente si è concentrato sulla descrizione di come il piano abbia affrontato la sfida delle scale spaziali alle quali sviluppare la pianificazione, e l'analisi ad essa propedeutica, è ben chiaro che il piano ha utilizzato in tutto il suo sviluppo un approccio propriamente quadridimensionale. Tutto ciò nei limiti delle informazioni e degli strumenti di analisi oggi disponibili e tenendo sempre ben presente l'obiettivo di una pianificazione di carattere prevalentemente strategica. Alla dimensione orizzontale si è infatti aggiunta la dimensione verticale (colonna d'acqua e fondale) tipica degli ambienti marini e la dimensione temporale.

Di questi aspetti si è tenuto conto in tutte le fasi del processo di piano, dalla costruzione del quadro conoscitivo, all'analisi delle interazioni fra usi e fra usi e ambiente, alla definizione degli obiettivi di piano, alla pianificazione di livello strategico, alla definizione di un programma di monitoraggio del piano. Le previsioni di piano appaiono pertanto espresse solamente su due dimensioni, ma in realtà tengono conto nel loro riferimento ai vari usi e nel portfolio delle misure che accompagnano il piano della dimensione verticale (es. previsioni di piano che riguardano soprattutto il fondale marino o solamente la colonna d'acqua o sue porzioni) e della dimensione temporale.

Per quanto riguarda specificamente la dimensione temporale, è evidente come la PSM, come tutte attività di pianificazione, sia un'attività orientata al futuro, il cui scopo è aiutare a immaginare e creare un futuro desiderabile e consentire un processo decisionale a breve termine orientato verso obiettivi di lungo periodo. Per questo motivo vanno analizzati e compresi i trend recenti e attesi relativi al sistema degli usi del mare e della costa e relativi agli ecosistemi ed alle risorse marine. Da questa base di partenza, il sistema degli obiettivi di piano e la loro trasposizione in vocazioni e misure costruisce la traiettoria futura desiderata per le diverse aree e i diversi usi che su queste aree insistono. La comprensione dei trend recenti degli habitat marini può essere utile anche ad indirizzare, oltre ad azioni di conservazione o di non peggioramento della qualità ambientale, azioni di miglioramento per il raggiungimento degli obiettivi ambientali stabiliti (es. GES MSFD) ed azioni di restauro ambientale, anche in vista della nuova normativa europea in materia e della predisposizione del piano nazionale di restauro ambientale.

3.5.3 Visione ed obiettivi di Piano

Come già detto sopra, il processo di PSM si occupa non solo di minimizzare i conflitti tra le attività in essere, ma anche di anticipare ed evitare l'emergere di conflitti in futuro, al fine di favorire uno sviluppo armonico delle attività marittime nelle aree oggetto di pianificazione. È necessario, pertanto, comprendere ed indirizzare gli sviluppi futuri degli usi del mare e della costa, verso quella che viene definita "Visione". Possiamo definire "Visione" (Lukic et al., 2018), "l'evoluzione preferita degli sviluppi delle attività marittime in un determinato orizzonte temporale, che è stato concordato in linea generale tra coloro che sviluppano la visione o con portatori di interesse vari. In alcuni casi, una visione è considerata il miglior scenario evolutivo concordato, il che implica che scenari diversi debbano essere stati sviluppati e discussi prima dell'adozione effettiva della visione".

La Visione è allo stesso tempo la sintesi di una serie di obiettivi di piano e la declaratoria di riferimento per definire in maniera più puntuale gli obiettivi di piano che con il loro conseguimento dovrebbero attuare la Visione stessa (Figura 5).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Nel Piano, con riferimento all'approccio multi-scalare descritto al paragrafo 3.5.1, il ciclo di definizione di visione ed obiettivi è ripetuto due volte: una prima volta a livello di Area Marittima (Visione ed Obiettivi Strategici) ed una seconda volta a livello di ciascuna Sub-area (Visione e Obiettivi Specifici), ovviamente mantenendo la coerenza fra il livello sovraordinato dell'Area Marittima e quello sotto-ordinato della scala più locale rappresentata dalla Sub-area.

Visione ed Obiettivi Strategici di Area Marittima sono definiti nella Fase 3 del processo di PSM (Cap. 5 del Piano) e tengono conto di documenti di riferimento (Piani, norme, strategie, ecc.) di livello internazionale, europeo e nazionale, relativi sia ad aspetti ambientali, paesaggistici e relativi al patrimonio culturale, che di aspetti di natura socio-economica legati alle esigenze dei diversi settori.

Gli Obiettivi Strategici sono relativi a tre principi trasversali (Sviluppo sostenibile, Tutela e protezione di specie, habitat ed ecosistemi, Paesaggio e patrimonio culturale) e ad otto settori (Sicurezza della navigazione, marittima e sorveglianza, Trasporto marittimo e portualità, Energia, Difesa costiera, Pesca, Acquacoltura, Turismo costiero e marittimo, Ricerca e innovazione).

La sintesi dei documenti di riferimento e la loro proiezione in Visione e Obiettivi Strategici è stata effettuata dal Comitato Tecnico, in cui sono rappresentati i cinque Ministeri principali con competenze sul mare e le 15 Regioni marittime.

La metodologia di Piano non prevede una esplicita e uniformemente applicabile classifica di priorità dei diversi Obiettivi Strategici, attribuendo piuttosto una generica prevalenza ed ubiquità agli Obiettivi che declinano i tre principi trasversali e lasciando la modulazione degli altri Obiettivi di settore alle caratteristiche delle varie aree.

A seguire, per ciascuna Sub-area viene definita una Visione e degli Obiettivi Specifici, che sono il frutto dell'analisi della situazione e della pianificazione esistente, nonché dei trend in atto e delle evoluzioni attese e/o che si vogliono promuovere.

In questo caso, per le Sub-aree costiere fino al limite esterno delle acque territoriali, la proposta di Visione e Obiettivi Specifici è stata effettuata dalle Regioni, sulla base di un'analisi ad alta risoluzione della situazione locale e spesso in dialogo con le Regioni limitrofe, e dalle Regioni sottoposta al Comitato Tecnico per le necessarie valutazioni di coerenza con Visione ed Obiettivi Strategici e di armonizzazione a scala di Area Marittima.

Gli Obiettivi Strategici, e secondariamente gli obiettivi specifici, sono la base per la definizione di un sistema di monitoraggio dei Piani (cfr. Fase 5), attraverso la definizione di un sistema di indicatori misurabili di tipo ambientale, socio-economico e di *governance* ad essi collegati.

3.5.4 Attribuzione delle vocazioni e criteri generali di prioritizzazione

Un passaggio fondamentale del processo di costruzione del Piano è la definizione delle Unità di Pianificazione (UP) e la loro attribuzione a specifiche vocazioni d'uso, passando per un passaggio preliminare di definizione tipologica delle UP, come di seguito verrà meglio precisato.

La definizione delle UP (localizzazione, estensione e perimetro) in ciascuna Sub-area viene effettuata mediante giudizio esperto, tenendo conto di una serie di criteri di seguito elencati:

- Stato attuale degli usi e delle componenti ambientali;
- Trend in atto, sia del sistema fisico ed ambientale che del sistema degli usi;



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- Sviluppi del sistema degli usi da promuovere, sulla base della visione e degli obiettivi dichiarati dal Piano;
- Esigenze di conservazione e miglioramento delle condizioni ambientali, come anche definiti negli obiettivi di Piano;
- Quadro delle competenze e del sistema di governance;
- Norme e piani in essere, con particolare riferimento alle norme sull'ambiente, il paesaggio e i beni culturali.

Il criterio di coerenza con norme e piani in essere deve essere considerato in questa fase un criterio prevalente.

A ciascuna UP viene assegnato un attributo tipologico, secondo la codifica di seguito descritta e graficamente rappresentata in Figura 6.

- G = Uso Generico
 - *Aree in cui sono tendenzialmente consentiti tutti gli usi, con meccanismi di regolazione specifica e reciproca definiti o da definire nell'ambito delle norme nazionali ed internazionali o dei piani di settore, in modo da garantire la sicurezza, ridurre e controllare gli impatti ambientali e favorire la coesistenza fra gli usi.*
- P = Uso Prioritario
 - *Aree per le quali il Piano fornisce indicazioni di priorità d'uso e di sviluppo, indicando anche gli altri usi da garantire o consentire attraverso regolazioni reciproche e con l'uso prioritario identificato.*
- L = Uso Limitato
 - *Aree per le quali viene indicato un uso prevalente, con altri usi che possono essere presenti, con o senza specifiche limitazioni, se e in quanto compatibili con l'uso prevalente.*
- R = Uso Riservato
 - *Aree riservate ad uno specifico uso. Altri usi sono consentiti esclusivamente per le esigenze dell'uso riservato o salvo deroghe e concessioni da parte del soggetto responsabile o gestore dell'uso riservato.*

Infine, alle UP di tipo Prioritario, Limitato e Riservato vengono attribuite specifiche indicazioni che riguardano i settori d'uso e/o temi prioritari con valenza trasversale, singolarmente o in modo congiunto.

Questa attribuzione di vocazione non introduce di per sé in questa fase nuovi divieti all'esercizio dei vari usi rispetto a quanto già in essere. È altresì evidente che lo sviluppo degli usi indicati come prioritari attraverso la concessione di licenze o concessioni, l'istituzione di nuove aree protette o aree con specifiche limitazioni d'uso, o semplicemente la loro salvaguardia possa in futuro portare a specifiche e concrete conseguenze sugli altri usi.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

G – Uso Generico



P – Uso Prioritario



L – Uso Limitato



R – Uso Riservato



Figura 6 Rappresentazione grafica delle quattro tipologie attribuibili alle Unità di Pianificazione.

La Tabella 1 riposta l'elenco degli usi/settori e dei temi con valenza trasversale utilizzato per le attribuzioni di vocazione alle UP. La tabella riporta anche una lista di sotto-usi utilizzata nelle tabelle descrittive delle UP nel capitolo 7 della versione estesa del Piano.

Va notata e riconosciuta la diversità fra i veri e propri “usi” o “settori” e i temi trasversali della “Tutela e protezione di specie, habitat ed ecosistemi” e del “Paesaggio e patrimonio culturale”. In analogia a quanto fatto nella gran parte dei Piani dello Spazio Marittimo europei ed extraeuropei, il Comitato Tecnico ha scelto di utilizzare anche questi due temi, in analogia ai settori/usi, per attribuire specifiche vocazioni alle UP, riconoscendone ed evidenziandone in questo modo la rilevanza. Questo non significa che gli aspetti ambientali e paesaggistico-culturali non mantengano una valenza trasversale, che riguarda come tale l'intera area di Piano.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 1 Elenco dei Temi trasversali, degli Usi / settori e dei sotto-usi.

	Usi / Settori e Temi trasversali con "Obiettivi Strategici"	Codice	Eventuali sotto-usi
Principi trasversali	Sviluppo sostenibile	-	-
	Protezione ambiente e risorse naturali	n	-
	Paesaggio e patrimonio culturale	ppc	Paesaggio costiero
			Patrimonio culturale sottomarino
Usi e settori	Turismo costiero e marittimo	t	turismo balneare
			turismo esperienziale (e.g. ecoturismo, pesca-turismo, diving, ecc.)
			turismo nautico
	Acquacoltura	a	
	Pesca	p	pesca commerciale
			pesca artigianale
			pesca ricreativa
	Trasporto marittimo e portualità	tm	Trasporto merci
			Trasporto passeggeri
	Energia	e	Energie rinnovabili
			Cavi e condutture
	Esplorazione ed estrazioni minerarie e di idrocarburi		Estrazione idrocarburi
	Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza	s	-
	Ricerca scientifica e innovazione	ri	-
	Difesa costiera	dc	-
	Altri Usi / Settori da considerare per le UP		
	Telecomunicazioni	tlc	-
	Immersione a mare di sedimenti dragati	isd	-
	Prelievo di sabbie relitte	sa	-
	Infrastrutture (usi industriali legati ad attività portuali)	i	-
	Difesa	d	-



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Per questo motivo, le indicazioni relative agli aspetti ambientali e di tutela del paesaggio e del patrimonio culturale rilevanti di ciascuna Unità di Pianificazione che supportano la definizione della compatibilità degli usi, non solo con gli altri usi o con l'uso prevalente ma anche con gli aspetti ambientali, paesaggistici e culturali rilevanti per la specifica unità sono rese esplicite nelle tabelle descrittive delle UP. Tali indicazioni vengono considerate ed espresse sulla base delle conoscenze disponibili, derivanti da studi o dagli altri processi in corso, con particolare riferimento a quelli relativi alla MSFD, alla gestione della pesca, ai piani paesaggistici vigenti e alla Direttiva Quadro sulle Acque. Riferimenti importanti verranno anche derivati in merito dalla indicazione degli habitat e specie di importanza comunitaria (Direttive Habitat e Uccelli), o specie a rischio secondo IUCN, o indicazioni derivanti dalle Aree marine ecologicamente o biologicamente significative, secondo la Convenzione sulla Diversità Biologica.

L'attribuzione alle UP delle specifiche indicazioni che riguardano i settori d'uso e/o temi prioritari con valenza trasversale, singolarmente o in modo congiunto, è stato effettuato, in coerenza stretta con gli obiettivi generali della Direttiva sulla Pianificazione dello Spazio Marittimo, con l'obiettivo di favorire lo sviluppo dei settori in modo equilibrato e non confliggente, rispettando ed anzi contribuendo ad obiettivi di sostenibilità, di rispetto dell'ambiente, del paesaggio e del patrimonio culturale. Questo principio è declinato in modo puntuale negli Obiettivi Strategici, inclusi gli Obiettivi Strategici sui tre principi trasversali, e precisato a livello locale, sulla base di specifiche caratteristiche delle aree, negli Obiettivi Specifici per ciascuna Sub-area.

Un ulteriore e rilevante aspetto considerato nell'attribuzione delle specifiche vocazioni, e nella conseguente descrizione delle UP e definizione delle misure per attuare e sviluppare le vocazioni individuate, è quello della coesistenza fra usi, da favorire ovunque possibile con i necessari accorgimenti, fino al pieno conseguimento dell'obiettivo del multi-uso, che significa non solo coesistenza fra usi nelle stesse aree ma anche sviluppo di sinergie (aree e attrezzature/infrastrutture) fra gli usi (Schupp et al., 2019; Van den Burg et al., 2020). L'elemento di coesistenza e spesso sinergia fra usi è un elemento caratterizzante di UP a cui sono state attribuite priorità multiple.

3.5.5 Metodologia per la definizione delle misure di Piano

L'ultimo passaggio del processo di pianificazione strategica (Figura 4 e Figura 5), è quello della definizione di un portfolio di misure di piano, di indirizzi per lo svolgimento delle attività e di eventuali raccomandazioni da attuare nel breve e/o nel medio e lungo periodo.

Le misure e le azioni individuate dai Piani, come previsto dalle linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo, D.P.C.M. 1° dicembre 2017, par. 20, sono finalizzate ad ottenere il raggiungimento degli obiettivi strategici definiti a scala nazionale e degli obiettivi specifici declinati nelle diverse sub-aree. Alle misure/azioni e agli obiettivi al cui raggiungimento esse sono rivolte saranno associati indicatori al fine di poter dare seguito al monitoraggio in fase di attuazione e poter procedere in caso di eventuali disallineamenti tra obiettivi previsti e quanto prodotto. Le misure e le azioni dei Piani non sono riprodotte della disciplina esistente contenuta in normative settoriali e in piani e programmi vigenti (ed esempio, il Programma di Misure adottato ai sensi dell'Art. 13 della Strategia Marina), che rimane in vigore, ma la integrano (linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo, D.P.C.M. 1° dicembre 2017, par. 14).

In linea con la direttiva europea per la pianificazione dello spazio marittimo, che richiede che i piani di gestione dello spazio marittimo individuino la distribuzione spaziale e temporale delle attività e degli usi delle acque marine e organizzino le attività umane nelle zone marine, considerando le interazioni degli usi e



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

promuovendone la coesistenza (dir. 2014/89/UE, artt. 3, 5, 8), e in linea con quanto previsto dalla sua trasposizione nel diritto nazionale (d.lgs. n. 201/2016, artt. 3, 4, 5; linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo, D.P.C.M. 1° dicembre 2017, parr. 1, 3, 8, 11, 20), le misure e le azioni sono previsioni dei Piani che possono avere i seguenti contenuti:

- a. raccomandazioni e indirizzi rivolti alle autorità amministrative;
- b. direttive per piani e programmi aventi ad oggetto le acque marine;
- c. indirizzi (obiettivi) per i piani e programmi aventi come ambito applicativo lo spazio terrestre;
- d. azioni da svolgere da parte delle autorità amministrative, anche in partenariato con soggetti privati;
- e. la distribuzione in senso spaziale e temporale dei diversi usi;
- f. la disciplina di modalità con cui gli usi possono svolgersi;
- g. la previsione di incentivi.

Quanto alla scala, i piani di gestione dello spazio marittimo individuano:

- misure e azioni a scala nazionale, per le tre aree marittime oggetto di Piano: misure trasversali e di coordinamento;
- misure e azioni a scala di sub-area: misure finalizzate allo sviluppo sostenibile dei settori, alla promozione della coesistenza tra gli usi del mare e al potenziamento delle sinergie tra gli stessi. Per le sub-aree costiere vengono anche individuate misure/azioni relative alle interazioni terra-mare. Ovunque possibile le misure vengono spazializzate all'interno delle sub-aree in relazione alle vocazioni individuate nelle diverse UP;
- eventuali misure specifiche per le singole UP.

La scelta del contenuto, della tipologia, della scala e del livello di dettaglio di ciascuna misura e di ciascuna azione deriva, sempre alla luce degli obiettivi strategici e specifici, dalle necessità che si delineano caso per caso in seguito alla valutazione unitaria dei vari settori e delle conflittualità o sinergie emergenti.

Le azioni, in particolare, dovranno esse realizzabili anche dal punto di vista economico. Per questo, per ogni azione dovranno successivamente essere individuare le corrispondenti coperture finanziarie, che potranno anche coincidere con le fonti di finanziamento già istituite per le normative settoriali e previste per realizzare obiettivi rientranti nel piano di gestione dello spazio marittimo (ad esempio, quelle previste per la Marine Strategy).

3.6 Integrazione tra Piano di gestione dello spazio marittimo e pianificazione paesaggistica

L'integrazione degli elementi di pianificazione paesaggistica e di tutela e valorizzazione dei beni culturali e del paesaggio assume un ruolo di primaria importanza nell'ambito della pianificazione spaziale marittima, in un quadro più ampio di Economia Blu Sostenibile (SBE, EC, 2021).

Emerge chiaramente la necessità di un confronto e di una convergenza dei due strumenti pianificatori che hanno ad oggetto ambiti territoriali di diversa natura, seppur spazialmente contigui. La loro disciplina, contenuta nel d.lgs. n. 201/2016 e nel d.lgs. n. 42/2004, prevede procedimenti con finalità diverse, condividendo al contempo un approccio di pianificazione che insiste su sistemi spaziali fisicamente interconnessi. Si rende quindi opportuno un coordinamento dei procedimenti di pianificazione marittima e di pianificazione paesaggistica, che si trovano oggi in una fase di aggiornamento o di prima redazione. Entrambi gli strumenti presentano diversi gradi di complessità che ostacolano a diversi livelli l'effettivo



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

raggiungimento degli obiettivi posti dalle norme di riferimento. Tuttavia, è proprio in questa complessità che può essere riconosciuta l'opportunità di finalizzare e massimizzare le potenzialità del PSM e dei PPR, sia in termini programmatici che di definizione dei gradi di tutela.

La metodologia che si propone suggerisce un modello di coordinamento e integrazione tra strumenti di pianificazione che hanno come convergenza di competenza gli ambiti costieri. Per la pianificazione paesaggistica, questa metodologia potrebbe essere considerata anche nella definizione delle misure di coordinamento tra la pianificazione paesaggistica e altri piani, cui si riferisce l'articolo 145, co. 2, del d.lgs. n. 42/2004.

Per i piani di gestione dello spazio marittimo, questa forma di integrazione e coordinamento è necessaria in forza della previsione di cui all'articolo 5, co. 3, del d.lgs. n. 201/2016, che richiede che i piani esistenti che considerano le acque marine e quelli concernenti attività terrestri che sono rilevanti per la considerazione delle interazioni terra-mare, siano inclusi e armonizzati con le previsioni dei piani di gestione dello spazio marittimo, e in forza delle previsioni della direttiva 2014/89/UE e delle linee guida integrative al d.lgs. n. 201/2016, che richiedono coerenza tra pianificazione dello spazio marittimo e dello spazio terrestre. In questa prospettiva, la metodologia proposta consentirà alla pianificazione dello spazio marittimo di considerare, valutandole anche nel rapporto di intervisibilità terra-mare, i valori e le qualità paesaggistiche delle fasce costiere individuate dalla pianificazione paesaggistica e le relative misure di tutela e valorizzazione. Sotto questo profilo la metodologia proposta consiste, in particolare, nell'estrapolare dai piani paesaggistici le principali linee di indirizzo (indirizzi, direttive e prescrizioni contenute nelle norme tecniche di attuazione dei piani paesaggistici vigenti o in corso di elaborazione; indirizzi e obiettivi di qualità di ambiti paesaggistici costieri; indirizzi e obiettivi per le unità di paesaggio costiere) per la gestione e la salvaguardia delle aree costiere, con particolare riferimento alle aree tutelate per legge costituite dalla fascia di 300 m. dalla linea di battigia (art. 142, co. 1, lett. a, del codice dei beni culturali e del paesaggio), e i vincoli paesaggistici costieri "vestiti".

Dal momento che la pianificazione paesaggistica regionale attualmente presenta differenti forme in ciascuna regione, è stato scelto di generalizzare la metodologia di coordinamento in modo da produrre uno strumento versatile e permeabile alle diverse necessità regionali, considerando alcune *best practice* che già oggi possono essere considerate come importanti riferimenti, i.e. i piani paesaggistici di Toscana, Puglia, Friuli-Venezia Giulia, Sardegna. Al contempo, nelle regioni dove è in corso l'aggiornamento dei piani territoriali con valenza paesaggistica potranno essere date indicazioni operative anche più esplicite per l'interazione tra il livello paesaggistico, quello regolativo e la dimensione della pianificazione spaziale marittima.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Struttura di Integrazione

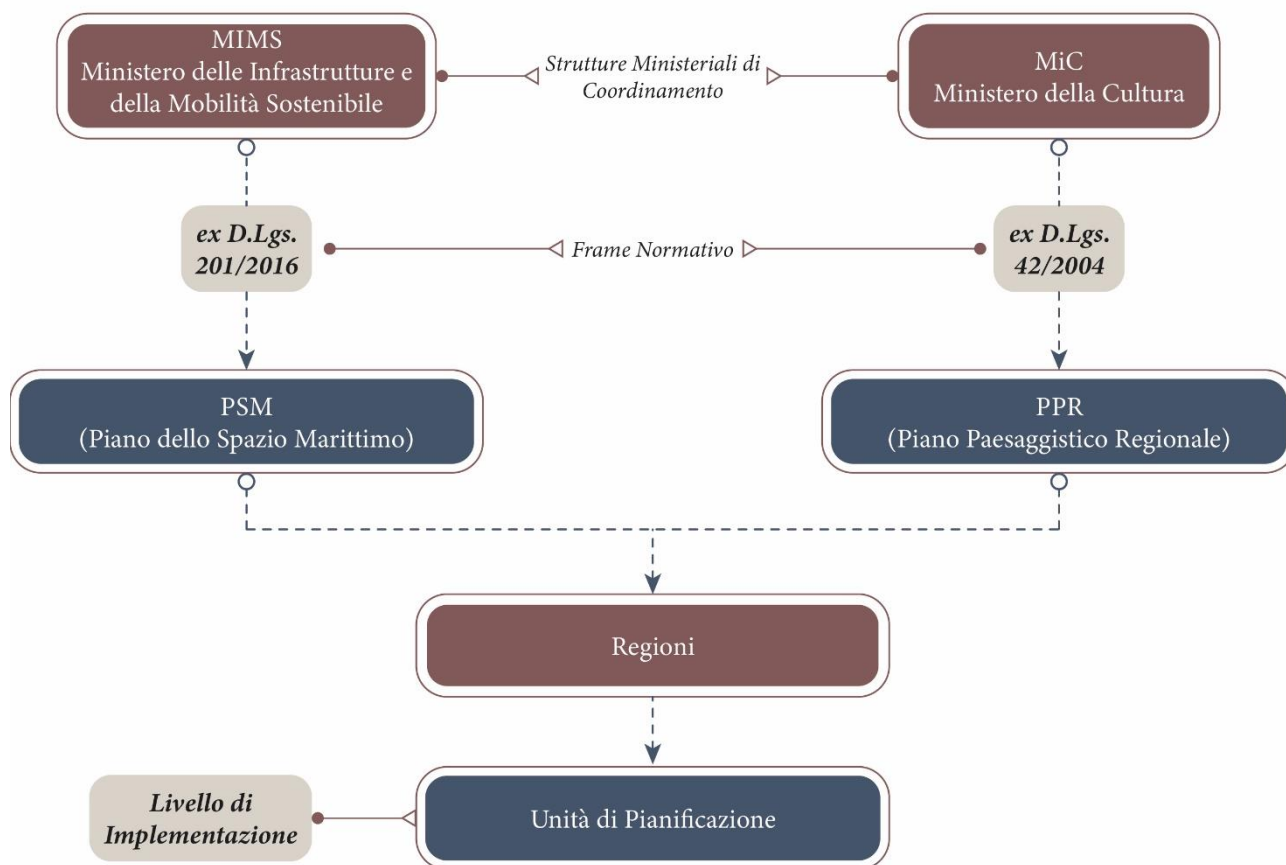


Figura 7 Struttura di integrazione Interministeriale.

Il presupposto implicito è che la pianificazione non si interrompa in prossimità della linea di costa, ma riesca ad interpretare e ricomprendere strutturalmente un territorio che per sua intrinseca natura presenta caratteri di interazione terra-mare. In estrema sintesi, l'opportunità riconosciuta è che si possa non solo conseguire una più efficace tutela del paesaggio (e del patrimonio culturale), ma anche massimizzare le opportunità di valorizzazione del territorio. Il coordinamento tra PPR e PSM articola specifiche competenze condivise e supporta la convergenza di obiettivi e norme ove necessario.

Entrambi i processi di pianificazione si basano su un processo normale concertato, recependo indicazioni a livello interministeriale e integrando l'articolato frame di visioni dei territori, coinvolgendo diverse tipologie di *decision maker* e *stakeholder*. La Figura 8 riporta il *workflow* operativo con l'integrazione dei diversi livelli che presuppongono entrambi i processi. Il modello è presentato con carattere generico, in particolare per quanto riguarda i PPR, che talvolta possono assumere carattere di strumento autonomo – come il PPTR della Regione Puglia – o possono divenire strumenti di co-pianificazione – come il PIT della Regione Toscana ed il QTRP di regione Calabria. Le Regioni definiscono o concorrono alla definizione di obiettivi specifici di carattere tutelativo e programmatico in entrambi gli strumenti pianificazione. Nel caso dei PPR, tale definizione ricade all'interno del Quadro Strategico e presuppone una concertazione con il MIC, con



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

stakeholder e *decision maker* locali. Per quanto riguarda il PSM le diverse Regioni sono chiamate a definire un set di obiettivi e sotto obiettivi, basandosi, anche in questo caso, su un processo di partecipazione. Tuttavia, per un'efficace convergenza dei due strumenti è necessario che gli obiettivi specifici e poi le Unità di Pianificazione (fase 4) possano dialogare con il quadro strategico dei PPR regionali, alimentandone sia il quadro conoscitivo che gli usi contenuti nelle azioni.

A livello operativo (Figura 9, Figura 10), l'approccio utilizzato per fare convergere la tematica paesaggistica e culturale all'interno del processo marittimo regionale presenta specifiche peculiarità, da Regione a Regione, orientate tuttavia a comuni finalità: in primo luogo, la definizione di Unità di Pianificazione con uso prioritario "tutela del paesaggio", in secondo luogo la valutazione dell'impatto delle attività marine sul paesaggio costiero per regolarle in modo che non compromettano o, anzi, contribuiscano a incrementare i valori paesaggistici tutelati dal PPR. Nell'individuare criteri per l'attribuzione di valore paesaggistico ad aree marine, il PSM potrebbe proporre il riconoscimento di alcune aree a mare come "ulteriori contesti" da sottoporre a tutela, secondo la logica del PPR. Da un lato, quindi, il paesaggio e il patrimonio culturale dello spazio costiero e marino va a costituire un presupposto evidenziato ed integrato già nella *vision* regionale, dall'altro si riflette nella declinazione degli obiettivi specifici e nelle Unità di Pianificazione. In ogni caso la dimensione esplicita ed operativa è quella degli obiettivi specifici e delle Unità di Pianificazione. Lungo il buffer costiero vengono attribuite, in maniera evidente, delle vocazioni prioritarie per la tutela del paesaggio e del patrimonio culturale. Va comunque evidenziato che queste aree sono però condizionate e, il più delle volte, condivise con un "uso turistico", ma proprio attraverso una duplice priorità può essere garantita una sinergia tra i due rispettivi usi.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

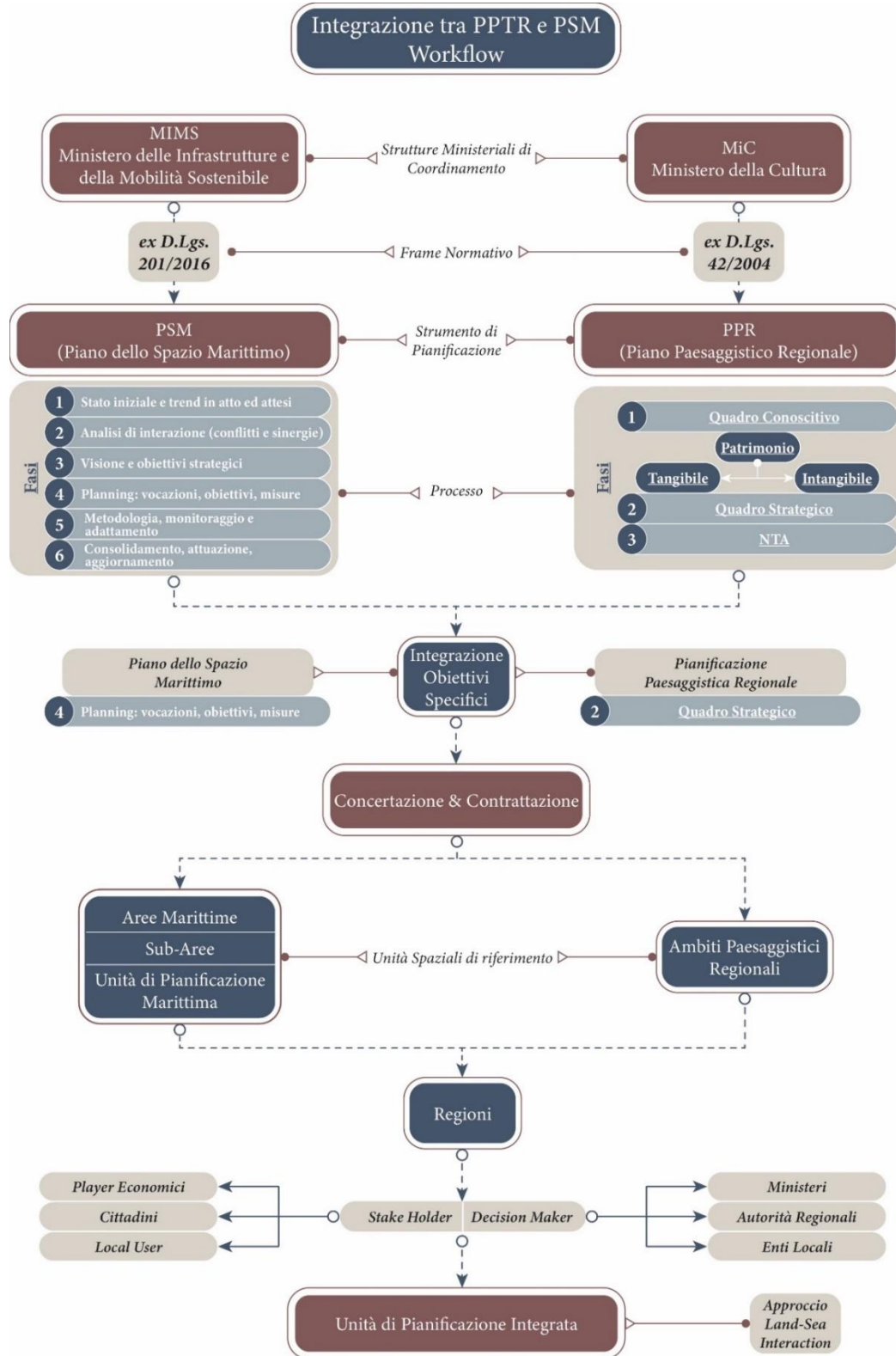
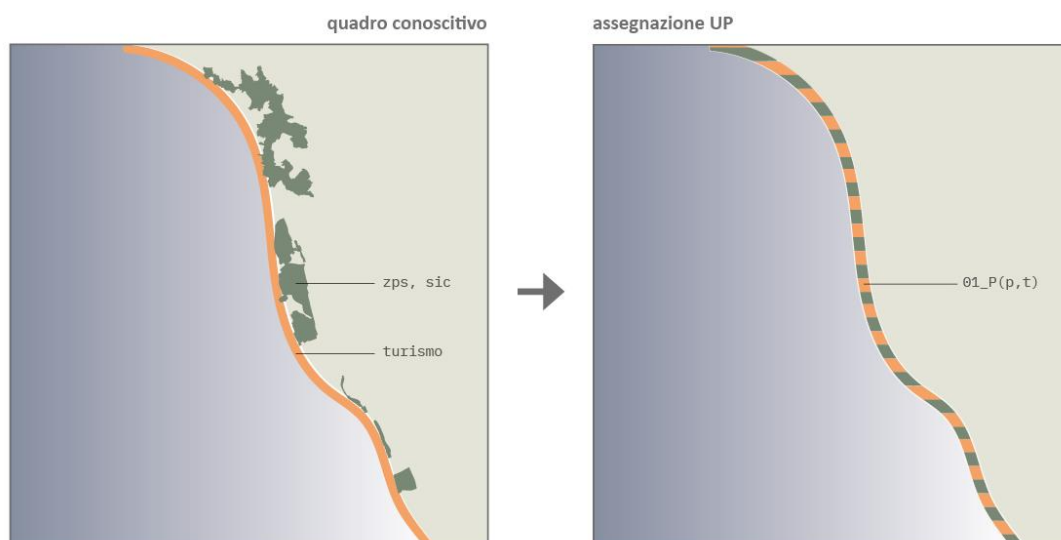


Figura 8 Workflow per l'integrazione tra PSM e PPT.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE



U.P.	TIPO - Usi Prioritari (P), Riservati (R), Limitati (L) e Generici (G)	Motivazioni per l'attribuzione tipologica	Altri usi	Particolari considerazioni sugli altri usi	Elementi rilevanti per l'ambiente e il paesaggio e il patrimonio culturale
01	Uso Prioritario (P) - Paesaggio e patrimonio culturale (ppc) - Turismo (t)	Area ad alta valenza turistica, paesaggistica e naturalistica. Presenza di aree ad alto valore naturale (SIC-ZPS) a terra e/o a mare.	-	-	Le linee di indirizzo per la gestione e la salvaguardia delle aree costiere contenute nel PPR sono relative ai soli ambiti costieri ove vi è la presenza di aree zps per le quali vigono il rispetto delle misure di conservazione previste e di eventuali loro modifiche ed integrazioni.

Figura 9 Processo di attribuzione esemplificativo per le Unità di Pianificazione.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

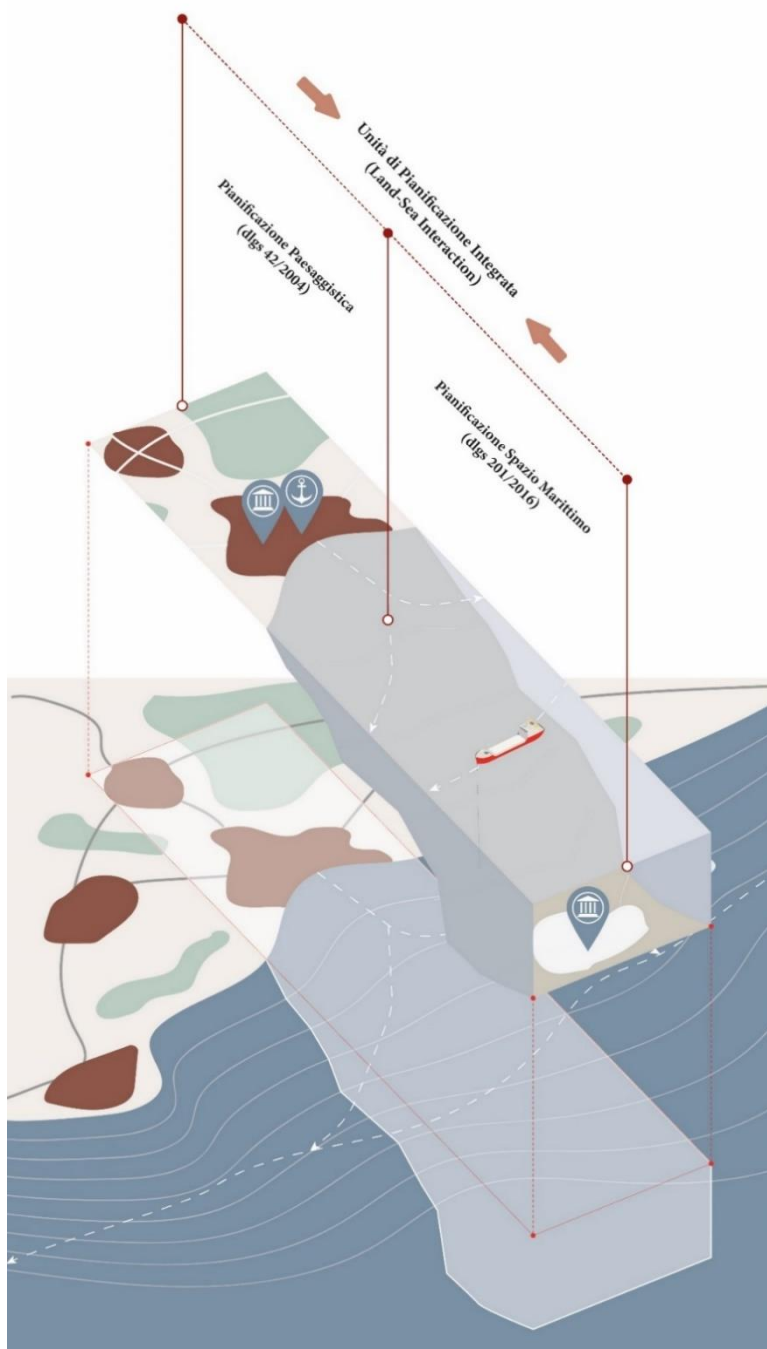


Figura 10 Concept dell'unità territoriale costiera.

3.7 L'approccio *Ecosystem-Based* nel Piano

La Convenzione sulla Diversità Biologica (CBD) (COP 5/ Decisione V/6) ha stabilito nel maggio 2000 la seguente definizione di approccio ecosistemico: "L'approccio ecosistemico è una strategia per la gestione integrata della terra, dell'acqua e delle risorse viventi che promuove la conservazione e un uso sostenibile in modo equo. Pertanto, l'applicazione dell'approccio ecosistemico aiuterà a raggiungere un equilibrio dei tre



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

obiettivi della Convenzione: la conservazione, l'uso sostenibile e la condivisione giusta ed equa dei benefici derivanti dall'utilizzo delle risorse genetiche. Un approccio ecosistemico si basa sull'applicazione di metodologie scientifiche appropriate incentrate sui livelli di organizzazione biologica, che comprendono la struttura, i processi, le funzioni e le interazioni essenziali tra gli organismi e il loro ambiente. Riconosce che gli esseri umani, con la loro diversità culturale, sono parte integrante di molti ecosistemi". La necessità di approcci di gestione basati su una prospettiva dell'ecosistemica, che incorporano completamente le considerazioni sull'ecosistema, nella pianificazione marina, è diventata sempre più urgente (Douvere e Ehler 2008, Ansong et al. 2017).

L'*Ecosystem-Based Approach* (EBA) considera gli esseri umani come parte integrante dell'ecosistema naturale e, se applicato, può mostrare lo scambio e le interazioni tra i beni e i servizi forniti dagli ecosistemi naturali e i diversi obiettivi di gestione (Levin et al., 2009). Sebbene la direttiva PSM non fornisca direttamente una definizione di EBA, il requisito per attuare l'EBA è stabilito nei Preamboli (3), (14), (22) e direttamente nell'articolo 5 sugli obiettivi della PSM.

I principi chiave per l'applicazione dell'EBA in ambito PSM possono essere così riassunti:

- Avere una visione a lungo termine;
- Integrare le prospettive ecologiche, sociali, economiche e istituzionali e riconoscere le loro interdipendenze;
- Rendere la protezione e il ripristino degli ecosistemi marini una priorità;
- Prendere in considerazione le pressioni antropiche e gli impatti cumulativi;
- Considerare le connessioni e la connettività tra e attraverso gli ecosistemi;
- Assumere una prospettiva che consideri i servizi ecosistemici;
- Promuovere la gestione adattiva;
- Pianificare alle scale appropriate;
- Adottare un approccio precauzionale;
- Utilizzare la migliore conoscenza disponibile;
- Coinvolgere i portatori di interesse (in inglese "stakeholders").

Sulla base di queste premesse, e 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. Sono inoltre analizzati lo stato attuale e i trend degli usi antropici che possono interagire con le componenti ambientali, e anche gli usi che beneficiano dei beni e servizi forniti dagli ecosistemi. Infine, sono riportati gli strumenti (*area based management tools*) che hanno come obiettivo la conservazione dell'ambiente marino, tra cui, ad esempio, Aree Marine Protette, Aree Natura 2000, riserve.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

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 secondo i Descrittori della Strategia Marina al 2018 (MATTM e ISPRA, 2018) e i monitoraggi delle Direttive Habitat e Uccelli, oltre che gli studi condotti da MITE, MIPAAF, ISPRA, ACCOBAMS, e dai Rapporti prodotti dal Comitato sul Capitale Naturale, 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. Gli obiettivi strategici di Piano prendono in considerazione gli obiettivi di sostenibilità della strategia nazionale dello sviluppo sostenibile (OS_SS|02), e anche gli obiettivi di tutela e protezione di specie, habitat ed ecosistemi (OS_N|01-05), come meglio specificati in Fase 3. Si è tenuto inoltre conto degli aspetti relativi alla sostenibilità dello sviluppo anche nella definizione degli obiettivi strategici dei macro-settori, cosicché gli obiettivi di sostenibilità intersecano anche gli obiettivi strategici legati, ad esempio, alla sicurezza marittima (OS_S), a pesca e acquacoltura (OS_P, A), al trasporto marittimo (OS_TM), all'energia (OS_E), al turismo (OS_T), alla ricerca e innovazione (OS_RI).

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 ecosistemi 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. Nella definizione delle vocazioni e delle tipologie di ciascuna unità di Piano si sono prese in considerazione la presenza di aree con valenza di tutela ambientale, e le caratteristiche ambientali (inclusa la presenza di habitat e specie prioritari di conservazione), in modo da considerare le potenziali interazioni positive o negative tra usi antropici e componenti ambientali, anche in base a quanto emerso nella fase 2 riguardo a interazioni usi-ambiente. Le unità di pianificazione possono essere definite ad uso "limitato" per la protezione ambientale" in caso vengano destinate in maniera esclusiva alla protezione ambientale, tramite ad esempio l'istituzione di nuove aree marine protette, o alla presenza di aree marine protette o di altri strumenti per la protezione ambientale. Inoltre, le unità di pianificazione possono prevedere anche come uso "prioritario" per la protezione ambientale, nel momento in cui si delineano caratteristiche ambientali tali da ipotizzare la futura destinazione dell'area o porzioni di esse per la



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

valorizzazione delle sinergie tra protezione ambientale e altri usi compatibili. In ogni caso, indipendentemente dalla tipologia associata alle Unità di Pianificazione, nell'articolazione delle vocazionalità di ciascuna unità di Piano vengono evidenziate le caratteristiche ambientali, gli habitat e specie prioritarie, gli ecosistemi, e tutte le questioni e le valenze ambientali che devono essere prese in considerazione nel momento in cui si darà attuazione al Piano anche in fase operativa, al fine di contenere potenziali effetti negativi sulle stesse, al fine del raggiungimento del buono stato ambientale in tutte le Unità di Pianificazione.

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. A questo proposito tra le categorie di indicatori di monitoraggio considerati ci sono indicatori ambientali e di pressione che permettono di monitorare nel tempo lo stato dell'ambiente, le sue risposte alle possibili pressioni antropiche che lo influenzano, e il livello con cui queste pressioni vengono generate dai diversi settori indipendentemente dal loro stato di sviluppo. Sono quindi indicatori trasversali e prioritari per tutti i temi/settori coinvolti dai Piani. Il PdM, proponendosi in sinergia con i programmi di monitoraggio già esistenti su scala nazionale, considera quelli predisposti nell'ambito della Direttiva Quadro per la Strategia Marina con conseguente acquisizione di diversi indicatori adatti ritenuti adatti ad informare il PdM e la PSM. L'approccio adattativo proposto nel PdM supporta l'approccio *ecosystem-based* perchè permette un monitoraggio costante e un flusso di informazioni aggiornate su scala annuale a supporto dell'implementazione dei Piani e di una loro revisione qualora alcune misure di Piano non si rivelassero sostenibili da un punto di vista ambientale.

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

Costituendosi il presente 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.

Sono stati inoltre adottati i due principi trasversali della "migliore conoscenza disponibile" e del "coinvolgimento dei portatori di interesse", il secondo dei quali trova la sua espressione principale nelle consultazioni pubbliche previste dal procedimento di VAS e dall'art.9 del D.lgs.201/2016.

3.8 I cambiamenti climatici nel Piano

In questo primo ciclo di pianificazione si è considerato il tema dei cambiamenti climatici come un tema trasversale, sia per quanto riguarda aspetti di mitigazione che di adattamento, che come un tema che influenza alcuni usi specifici: i) la transizione energetica e la produzione di energie da fonti rinnovabili dal mare; ii) il rapporto tra difesa costiera e cambiamenti climatici; iii) i collegamenti con il settore del trasporto marittimo; iv) le relazioni con il sistema delle aree protette esistenti e con le aree con vocazione "natura".



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

E' stata considerata, almeno per un primo livello di analisi, la conoscenza degli effetti dei cambiamenti climatici sui settori d'uso, sui descrittori ambientali e sulle interazioni terra-mare e sulle specie o habitat prioritari di conservazione. Ove necessario, sono state evidenziate le possibili lacune e incertezze specificatamente sulla conoscenza relativa, ad esempio, agli effetti combinati dei cambiamenti climatici e degli altri effetti antropici locali sull'ambiente marino.

Il tema della relazione biunivoca fra cambiamenti climatici e Piani dello Spazio Marittimo dovrà certamente essere approfondito nel secondo ciclo di pianificazione, anche grazie alle attività di monitoraggio e di aggiornamento delle conoscenze previste dalle Fasi 5 e 6 del Piano stesso.

4 Fase 1 – Stato iniziale e trend in atto ed attesi

L'area dello Ionio-Mediterraneo centrale si estende su una superficie di circa 214.000 km² e comprende le aree del Mar Ionio e del Mar Mediterraneo centrale su cui l'Italia ha giurisdizione. Il Mediterraneo centrale, situato tra il Mediterraneo occidentale e orientale, comprende il Canale di Sicilia e lo Stretto di Messina. A sud-ovest delle coste siciliane si trova l'isola di Pantelleria, e più a sud, l'arcipelago delle isole Pelagie che include Lampedusa e Linosa. Il Mar Ionio, collegato con il Mar Tirreno dallo Stretto di Messina e con il Mar Adriatico dallo Stretto di Otranto, comprende, nell'area oggetto di piano, i golfi di Catania, di Squillace e di Taranto.

Il Canale di Sicilia è l'area di transizione tra il Mediterraneo occidentale e quello orientale. Dal punto di vista morfologico, esso appartiene alla piattaforma e al versante continentale ma al suo interno vengono identificate altre sotto-unità morfologiche: bacini, montagne sottomarine (*guyot*) e bassifondi detti anche secche o banchi. La piattaforma è frammentata da bacini di origine tettonica allungati in direzione della costa sicula. Uno di questi separa l'area a banchi dalla costa sicula, con profondità che arrivano ai -800 m. Gli altri, con profondità più elevate, separano la piattaforma sicula da quella tunisina: bacino di Pantelleria (profondità – 1300 m), bacino di Linosa (profondità – 1500 m), bacino di Malta (profondità – 1700 m). Il profilo della scarpata continentale tra la Sicilia e la Tunisia è ripido ed irregolare. La scarpata torna nuovamente ad essere molto scoscesa a levante del Banco di Malta.

Lo Stretto di Messina separa la Sicilia dalla penisola italiana e costituisce il collegamento tra il Mar Ionio e il Mar Tirreno. La parte più stretta di questo braccio di mare è situata a nord, tra Capo Peloro e Torre Cavallo dove presenta un'ampiezza di 1,7 miglia, mentre verso sud si apre gradatamente fino a raggiungere una larghezza di 7,5 miglia, tra Capo Scaletta e Punta Pellaro. In corrispondenza della congiungente Ganzirri-Punta Pezzo è presente una soglia la cui parte più elevata si trova a circa 80 metri dalla superficie. A partire da questa sezione il fondale degrada rapidamente fino a raggiungere circa 2000 metri nel tratto antistante Capo dell'Armi nel Mar Ionio e 500 metri nel Mar Tirreno.

Il Mare Ionio è il bacino più profondo del Mediterraneo (profondità massima di 5270 m nel bacino di Calipso, in acque greche). La parte centrale dello Ionio è libera da isole, e queste mancano anche sul lato occidentale di giurisdizione italiana. Nell'area di piano, la piattaforma continentale è piuttosto ampia nel golfo di Taranto, dove raccoglie l'apporto di numerosi corsi d'acqua dal versante lucano e calabro-settentrionale (il più importante è il fiume Crati). Sul versante calabro, dal golfo di Squillace fino a capo Spartivento, la piattaforma è molto ridotta e la scarpata è solcata da numerosi canyon e da canali erosivi. Il versante siculo del mar Ionio



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

e lungo la punta meridionale della Calabria presenta una piattaforma continentale molto ristretta, quasi inesistente, con l'eccezione dei golfi di Catania, di Augusta e di Noto e una scarpata continentale molto ripida. Verso ovest, il Mar Ionio è delimitato dalla Scarpata di Malta che, con un salto di 3.000 m, separa il Mar Ionio dal Mediterraneo occidentale.

Grazie alle loro peculiari caratteristiche idrologiche e geomorfologiche, l'area del Mediterraneo centrale e dello Stretto di Messina ospitano ecosistemi unici al mondo, di altissimo valore in termini di biodiversità. Le due aree fanno parte delle rotte migratorie di molte specie di pesci (molte di interesse commerciale) e di cetacei. L'intera area sostiene importanti specie e comunità endemiche che interagiscono con due bacini adiacenti, orientale e occidentale, concentrando e ridistribuendo un importante flusso di specie.

Nel Canale di Sicilia le comunità bentoniche sono dominate da specie con affinità atlantica. Grandi praterie di *Posidonia oceanica* caratterizzano l'ampia estensione dei fondali infralitorali fino a 40–50 m. I substrati duri dell'infralitorale e dei fondali più profondi del circalitorale sono colonizzati da ampie popolazioni di grandi alghe brune come *Cystoseira*, *Sargassum* e soprattutto *Laminaria rodriguezi*. I fondali sabbiosi compresi tra 40 e 120m ospitano popolazioni di alghe rosse calcaree, le cosiddette 'maerl'. Nei substrati duri dello strato circalitorale (tra 30-50 e 150-200 m) è presente una peculiare serie biocenotica denominata 'fondali coralligeni', grazie alla presenza di corallo rosso (*Corallium rubrum*). I fondali duri delle zone batimetriche più profonde, quelli dello strato batiale, sono caratterizzati da strutture biogeniche prodotte da madrepore che formano generalmente grumi sparsi e danno origine agli "assemblaggi di corallo bianco".

Il Canale di Sicilia rappresenta inoltre un'area fondamentale per le popolazioni ittiche ed ha funzione di vivaio (*nursery*), riproduzione e reclutamento per molte specie di interesse commerciale. L'area rappresenta quindi la più importante zona di pesca di grandi e medi pelagici quali tonno rosso, pescespada, ricciola, lampuga e tonnetto e di specie demersali quali nasello, gambero rosa, scampo, luvaro, dentici, pagri, cernie. Sono presenti nell'area anche grandi stock di piccoli pelagici, come le acciughe, gli sgombri e le sardine che hanno consentito lo sviluppo di un'importante industria conserviera nell'area.

Lo Stretto di Messina presenta comunità biologiche e organismi animali unici e alghe estremamente rare ed è un grande serbatoio di biodiversità. Per le sue peculiarità e per le alghe e gli animali che la popolano, è considerata una sorta di "Isola Atlantica" al centro del Mar Mediterraneo. In specifiche zone dello Stretto, dove i fenomeni di *upwelling* sono più intensi si ritrovano organismi appartenenti alla fauna batipelagica (comunemente chiamata fauna abissale) che di solito vivono a profondità comprese tra i 200 ed i 900 metri. Molte specie, rigorosamente atlantiche, come la "foresta di alghe" (*Laminaria* sp), vivono in quest'area. Il fondale è caratterizzato dall'abbondanza di celenterati (anemoni di mare e coralli), come le foreste di gorgonie gialle e rosse. La biodiversità ittica è consentita da un gran numero di specie, come cernie, saraghi, dentici, castagnole, ricciole.

Lo Stretto di Messina è un punto cruciale per la migrazione di molte specie, situate lungo una delle principali rotte del Mediterraneo. Tra questi, sicuramente i più importanti dal punto di vista economico e ambientale sono i grandi pesci pelagici, tra cui il tonno, il tonno bianco, il bonito atlantico, lo Spearfish mediterraneo e il pesce spada. Oltre ai pesci pelagici, anche i cetacei attraversano lo Stretto di Messina; esso rappresenta probabilmente la rotta più importante del Mediterraneo in termini di diversità di specie. Tutte le specie di delfini presenti nel Mediterraneo sono state segnalate nello Stretto, oltre a balene e capodogli. Infine, anche la migrazione di grandi squali è stata ampiamente documentata nello Stretto. Un ulteriore elemento



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

distintivo dello Stretto di Messina è la presenza della fauna batipelagica (comunemente chiamata fauna abissale, la quale, trasportata in superficie dalla risalita, può essere facilmente rinvenuta nei punti di turbolenza, oppure arenata lungo la riva in particolari condizioni meteorologiche.

Il Mar Ionio è considerato un “mare di passaggio” per la presenza di fauna e flora tipicamente mediterranee, specie caratteristiche di acque più calde, tropicali, provenienti dal Canale di Suez, e quelle più fredde, provenienti dallo stretto di Gibilterra. Vi si rinvencono specie aliene, per esempio il pesce balestra, il barracuda, il pesce pappagallo, il pesce palla e tanti altri. La proliferazione dell'alga *Caluerpa* desta da anni notevoli preoccupazioni per l'attacco alle praterie di posidonia. I fondali sabbiosi e poco inclinati ospitano tipicamente molluschi bivalvi mentre la fauna ittica è rappresentata da specie come la sogliola e la tracina. Oltre alla presenza di praterie di Posidonia, i fondali ospitano distese di alghe come l'*Acetabularia* e la Corallina mediterranea come il litofillo. Sono presenti gorgonie, numerose spugne e altre fanerogame marine oltre alla posidonia.

La fauna ittica è rappresentata da una varietà di specie di valore commerciale, tra cui per esempio acciughe, spigole, cernie, dentici, palombi, razze, saraghi, tonno rosso ma anche da calamari, seppie, canocchie e da una grande varietà di molluschi bivalvi come cozze, vongole datter di mare. Tra le specie a particolare rilevanza ambientale si ritrovano stelle marine, anemoni di mare, cavallucci marini. Presenti anche molte specie di squali, i quali spesso eleggono queste aree per zone chiave di alimentazione o nursery. Per le tartarughe marine il Mar Ionio rappresenta un habitat chiave, sia per la migrazione stagionale legata all'alimentazione, sia per quella legata alla deposizione nei sempre più numerosi siti di nidificazione.

L'intera area riveste un enorme valore, di livello mondiale, per i suoi beni culturali, paesaggistici ed archeologici. Siracusa è tra i siti mondiali patrimonio dell'UNESCO. Marsala, Pantelleria, Capo Passero, Noto, Aci Trezza, Taormina sono importanti località per il patrimonio archeologico subacqueo.

Grazie al suo elevatissimo valore ecologico, paesaggistico e culturale l'area in oggetto è interessata da numerosi strumenti di protezione ambientale e culturale, tra cui numerosissime aree marine protette (AMP), per esempio l'AMP del Plemrìro a Siracusa e di Porto Cesareo in provincia Lecce, che sono anche Aree specialmente protette di interesse mediterraneo (ASPIM), l'AMP delle isole Pelagie e quella di Capo Rizzuto; le zone marine significative dal punto di vista ecologico o biologico (EBSA) del Canale di Sicilia e dell'Adriatico meridionale-Ionio; gli habitat critici per i cetacei (CCH) delle acque attorno all'isola di Malta e a sud-est della Sicilia e dello Stretto di Sicilia; le aree di restrizione della pesca (FRA) della Commissione Generale della Pesca nel Mediterraneo (GFCM); le numerosissime aree della rete Natura 2000 tra cui la zona di protezione speciale (ZPS) dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina (ITA030042) che comprende aree che rivestono un'importanza strategica per i flussi migratori dell'avifauna che si sposta nel bacino del Mediterraneo.

Nell'area insistono numerose attività marittime e costiere di interesse strategico nazionale, tra le quali:

- Trasporto marittimo: La posizione strategica nel centro del Mare Mediterraneo determina la rilevanza dei traffici da e per i porti situati nell'area ma anche delle rotte che attraversano il canale di Sicilia, lungo la direttrice Bosforo/Suez-Gibilterra (container, petroliere). L'area marittima comprende anche la zona dello Stretto di Messina, di rilevanza strategica per il traffico che collega il Mediterraneo orientale e lo Ionio con il Tirreno. Di rilevanza nell'area i traffici legati al trasporto passeggeri tra la Sicilia, Pantelleria, le Pelagie e Malta.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- Pesca: il Canale di Sicilia rappresenta un hot-spot di biodiversità mediterranea, soprattutto prendendo in considerazione gli endemismi di specie ittiche. All'interno del bacino, infatti, ricadono anche importanti aree di riproduzione e crescita dei pesci (*Essential Fish Habitats*) di elevato valore commerciale. Questo fa di quest'area una zona di importanza strategica a livello nazionale ed internazionale per il settore della pesca. Con 12.933 t di stazza lorda (TSL) (2017) Mazara del Vallo rappresenta il principale porto peschereccio italiano con 206 natanti. Valutazioni scientifiche dello stato degli stock commerciali nei mari italiani sono incluse nel Programma Nazionale Triennale della Pesca e dell'acquacoltura 2017-2019 (MIPAAFT 2016) e derivano dai dati raccolti nell'ambito del Programma Nazionale Raccolta Dati Alieutici (Reg. CE n. 199/08).
- Acquacoltura: l'Area Marittima Ionio-Mediterraneo Centrale ospita diverse realtà produttive, che comprendono sia produzioni ittiche con sistemi in gabbie a mare (es. Puglia, Calabria e Sicilia), che allevamenti di mitili in sistemi a mare (alcuni impianti sono distribuiti lungo la costa Pugliese).
- Sistema del turismo: l'intera area ospita siti costieri a vocazione turistica. Siracusa, dichiarata patrimonio dell'umanità dall'UNESCO, congiuntamente alla Necropoli Rupestre di Pantalica, è un'importata destinazione turistica. Poco più a nord, lungo la costa siciliana sorge Taormina, uno dei centri turistici internazionali di maggiore rilievo della regione siciliana, è una delle principali destinazioni turistiche in Europa dal XIX secolo. Isola Capo Rizzuto, in Calabria, con la sua famosa riserva marina, rappresenta un'altra destinazione di eccellenza del sistema turistico nell'area, assieme a Lampedusa, nell'arcipelago delle Pelagie e a molte altre.
- Aree marine per sfruttamento di idrocarburi ed energie rinnovabili a mare. Il settore energetico è di elevato interesse per l'area: in essa sono situate zone marine aperte alla ricerca e alla coltivazione di idrocarburi, ed in particolare le zone C e G nel canale di Sicilia e parte della zona F nello Ionio. L'area è attraversata da importanti reti elettriche e gasdotti, esistenti e in progetto, quali per esempio le condotte del gasdotto Transmediterraneo che connette l'Algeria all'Italia attraverso la Tunisia e arriva in Italia a Mazara del Vallo. L'area presenta prospettive di sviluppo anche in relazione alle energie rinnovabili a mare. Attualmente è in costruzione un impianto per lo sfruttamento dell'energia eolica a fondazione fissa (Progetto Renexia, capacità totale di 30 MW e produzione prevista di 80 GWh) nel Golfo di Taranto. La zona dell'impianto in questo caso è in prossimità della costa (circa 3km).
- Sicurezza e Difesa. Per il suo posizionamento al centro del Mediterraneo, l'area riveste interesse strategico per le attività relative alla sorveglianza sul mare, alla sicurezza e alla difesa nazionale. L'area ospita due dei tre arsenali marittimi, ad Augusta e a Taranto con la Stazione Navale vecchia affacciata sul Mar Piccolo e la Stazione Navale Nuova sul Mar Grande. Il porto di Augusta è sede e base operativa del Comando delle Forze da Pattugliamento per la Sorveglianza e la Difesa Costiera (COMFORPART). Anche Messina è sede di un arsenale militare.

Da tutti i punti di vista, l'area oggetto di studio risulta influenzata e legata alle caratteristiche e dinamiche sociali, economiche, geografiche ed ambientali della zona costiera che la sottende, e viceversa. Per molte delle attività presenti è prevista una significativa crescita nei prossimi anni, con potenziale aumento dei conflitti con altri usi e delle pressioni sull'ambiente, con potenziali aggravi per le complesse conseguenze dei cambiamenti climatici.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Qualsiasi analisi relativa all'area analizzata richiede di considerarne i confini in modo flessibile e permeabile. Il contesto interregionale ed internazionale in cui insiste l'area, infatti, influenza in modo sostanziale le necessità di gestione dello sfruttamento delle risorse marine (ad es. gli stock ittici di valore commerciale) e la condivisione dello spazio marittimo (ad es. per le rotte commerciali). Allo stesso modo, le pressioni antropiche esercitate fuori dall'area di studio possono, potenzialmente, influenzare le attività e le componenti ambientali al suo interno.

Maggiori informazioni sul sistema ambientale, paesaggistico e degli usi dell'area e sui principali trend in atto ed attesi, direttamente finalizzate a supportare il processo di analisi e di pianificazione, sono disponibili nella Fase 1 del Piano e nel Rapporto Ambientale VAS.

Le informazioni sono presentate secondo uno schema concettuale direttamente estratto dalla Direttiva Quadro sulla Strategia Marina (Direttiva 2017/845/EU, MSFD) ed in particolare dall'Annesso III, Tabella 2b, mentre il paragrafo sulle attività marittime e costiere è a sua volta articolato nelle seguenti sezioni:

- Ristrutturazione fisica di fiumi, coste o fondo marino e estrazione di sabbie marine;
- Estrazione di risorse non biologiche e infrastrutture connesse: combustibili fossili;
- Pesca;
- Produzione di energia e infrastrutture connesse;
- Acquacoltura;
- Trasporti;
- Patrimonio culturale: beni culturali e paesaggistici;
- Turismo e attività ricreative;
- Sicurezza e difesa;
- Istruzione e ricerca.

Per ogni tema la descrizione dello stato di riferimento per le varie componenti si avvale di una collezione di tavole cartografiche (Mappe essenziali). I dati cartografici che sono stati utilizzati a supporto delle varie fasi di redazione dei piani si basano sulla migliore conoscenza disponibile al momento e sono stati raccolti a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM. Sono consultabili attraverso l'area "Pianificazione dello Spazio Marittimo" del "SID Il portale del mare"¹—raggruppati in sezioni corrispondenti alle 15 mappe essenziali—sia attraverso un'apposita interfaccia di visualizzazione interattiva, sia attraverso servizi standard interoperabili. Ciascuno strato informativo è inoltre corredato da una scheda di metadati che ne descrive nel dettaglio caratteristiche e accessibilità.

¹ <https://www.sid.mit.gov.it>



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

5.1 Analisi di interazione fra usi nello spazio marino

5.1.1 Metodologia di analisi

L'analisi delle interazioni tra usi dello spazio marino è stata effettuata mediante l'analisi concettuale e critica delle informazioni disponibili sul tema. In particolare, è stato adottato un approccio matriciale, secondo quanto in uso in diversi piani e pubblicazioni (Latvian Ministry, 2019; Israel Institute of Technology, 2015; Belgian Government, 2020; Barbanti et al., 2015; Schultz-Zehden et al., 2008; Government of Ireland, 2019) che valuta dapprima la compatibilità "teorica" tra possibili coppie di diversi usi e in secondo luogo identifica la presenza di conflitti o sinergie che effettivamente si sperimentano o che possono essere attesi a seguito dello sviluppo dei diversi settori economici, in ciascuna delle tre aree marittime oggetto del Piano.

La matrice di compatibilità adottata da questo Piano è stata sviluppata a partire da quanto già disponibile in letteratura. Partendo dalle matrici sviluppate in particolare nello studio di Ehler e Douvere (2009) e nel progetto Adriplan (Barbanti et al., 2015) sono state introdotte alcune modifiche che tengono conto di conoscenze successivamente sviluppate e che introducono una declinazione degli usi coerente con quanto individuato dalle Linee Guida per la redazione dei piani PSM (DPCM 1/12/2017). Per alcuni usi inoltre sono state introdotte ulteriori distinzioni in sotto-usi, per caratterizzare in modo più specifico interazioni che coinvolgono settori complessi al cui interno possono essere presenti alcune eterogeneità.

Partendo dalla matrice di compatibilità teorica, sono state costruite tre matrici ("matrici di interazione") che restituiscono l'informazione relativa ai conflitti e alle sinergie che effettivamente sono presenti in ciascuna area marittima, secondo lo stato delle conoscenze attuali. Le tre matrici sono state costruite principalmente tenendo conto dell'informazione disponibile in letteratura (progetti e pubblicazioni scientifiche). Ulteriori elementi conoscitivi ai fini dell'identificazione delle interazioni tra gli usi, soprattutto per quelle aree in cui è maggiormente carente l'informazione disponibile in letteratura, sono stati derivati dalle conoscenze raccolte nel corso della Fase 1 ed in particolare dall'analisi delle mappe essenziali, che restituiscono la distribuzione spaziale dei diversi usi del mare, e dalla loro sovrapposizione. Le valutazioni semplificate sull'evoluzione delle interazioni attese per il prossimo decennio, sono state effettuate sulla base dell'esame dei trend di sviluppo di ciascun settore (Fase 1) individuando per ciascuna interazione una tendenza all'incremento, alla stabilità o alla diminuzione. Infine, la matrice di compatibilità e le tre matrici di interazione sono state integrate e revisionate alla luce delle conoscenze specifiche dei vari esperti coinvolti nel processo di formulazione del Piano, in modo da restituire l'informazione più completa e consolidata possibile, cogliendo non solo l'informazione documentata da studi in materia ma anche quella derivata da conoscenze empiriche sulla dinamica dei processi di interazione.

A completamento dell'analisi suddetta e al fine di considerare le interazioni tra tutti gli usi principali presenti in una determinata area, per ciascuna area marittima il Piano restituisce alcune mappe iconografiche di sintesi che rappresentano appunto le principali interazioni tra usi marittimi in termini di localizzazione (aree marine dove principalmente si verifica l'interazione sulla base dell'informazione raccolta) e tipologia dell'interazione (sinergia o conflitto). Le mappe sono state sviluppate tenendo conto dell'interazione tra tutti



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

gli usi presenti, quindi non limitando la valutazione ad usi a coppie, con il fine di supportare la pianificazione di livello strategico.

5.1.2 Analisi delle interazioni tra usi

L'analisi delle conflittualità emerse dall'analisi bibliografica di tutte le fonti consultate, completata con l'analisi delle mappe essenziali degli usi (Fase 1 del Piano) e con le informazioni derivanti dalla consultazione di esperti di settore e area marittima, sono riportati nella matrice di Figura 11. La matrice permette di evidenziare le interazioni tra coppie di usi presenti nell'area marittima "Ionio-Mediterraneo centrale". 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, riportata nel dettaglio nell'allegato 1 del capitolo 4 (Fase 2) della versione estesa del Piano, che analizza le principali interazioni tra usi e tra usi e ambiente. Sulla base dei trend di settore (Fase 1) si rappresenta inoltre mediante simboli ($\uparrow \leftrightarrow \downarrow$) se per ciascuna interazione è attendibile un aumento di intensità, una diminuzione o una sostanziale stabilità della stessa. Per alcune combinazioni di usi, non è stato possibile identificare la presenza di un effettivo conflitto o sinergia. In questo caso le celle sono vuote ma mantengono l'informazione sulla compatibilità attesa dalla matrice teorica (colore). Questo può significare che l'interazione è di fatto assente (in quanto i due usi non si sovrappongono nello spazio o nel tempo per cui non interagiscono) o che non esistono informazioni adeguate che qualificano e descrivono l'interazione.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

	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	↑4, 31															
Turismo costiero e marittimo	↑16															
Energia - estrazione idrocarburi	↑9	↔8														
Energia - cavi e condutture																
Acquacoltura - molluschicoltura	↑30	↑6														
Acquacoltura - piscicoltura	↑30															
Pesca commerciale- reti da traino	↔5,13, 15	↔35	↓10, 12, 13	↔25			↑11,18									
Pesca commerciale - attrezzi fissi	↔13, 15	↔35	↓10, 12, 13													
Pesca artigianale	↔13, 15	↑1, 35	↓10, 12, 13				↑3									
Difesa militare - Usi temporanei	↑34				↑28	↑28	↓27	↓27	↓27							
Difesa militare - Usi permanenti																
Prelievo di sabbie relitte																
Protezione ambiente e risorse naturali	↑14,21,22 ,32	↑2, 26	↑20				↑17, 19, 23		↑23	↑29	↑29					
Patrimonio culturale sottomarino		↑7, 33														
Energia - Energie rinnovabili	↑24															
Ricerca scientifica e innovazione																

Figura 11 Matrice delle interazioni per l'area marittima Ionio - Mediterraneo Centrale. 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. I numeri riportati rimandano all'informazione puntuale riportata in allegato 1 (v. Allegato1_Ionio_Mediterraneo centrale.xls).

Una sintesi grafica di quanto ricavato dall'analisi del quadro conoscitivo complessivo e di quanto sintetizzato in Figura 11 è rappresentata nella Figura 12 (a, b, c, d) che rappresenta in modo semplificato le principali interazioni tra più usi marittimi (considerando quindi la co-presenza anche di più di due usi nella medesima area) in termini di localizzazione (aree marine dove principalmente si verifica l'interazione sulla base dell'informazione raccolta) e tipologia dell'interazione (sinergia o conflitto).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Si tratta di una semplificazione di tutte le possibili interazioni tra usi. Inoltre, trattandosi di un'elaborazione grafica e non di una mappatura reale degli usi (riportata invece in Fase 1), le forme rappresentate indicano generali macroaree (es. area del Nord Adriatico, aree portuali, area di sviluppo delle piattaforme di estrazione del gas ecc.) ma non delimitano in modo georiferibile precisi confini geografici. Per ciò che riguarda i siti di conservazione della natura, la rappresentazione grafica evidenzia solo i casi di eventuale sinergia con gli altri usi del mare, rimandando, per ciò che riguarda le interazioni negative, a quanto sintetizzato nella sezione 5.2. Sulla base delle informazioni disponibili ed analizzate, chiaramente emerge come lo Stretto di Sicilia sia l'area caratterizzata dalla maggiore conflittualità, soprattutto per la presenza di un intenso sfruttamento ai fini della pesca, a cui si sovrappone il trasporto marittimo (rotte internazionali e locali) e, più limitatamente, la presenza di aree in concessione per l'estrazione degli idrocarburi in aree ad elevata valenza ecologica. Interazioni locali tra diversi usi sono attese in corrispondenza delle aree portuali (caso emblematico del porto di Taranto) così come nello stretto di Messina (interferenze tra diverse tipologie di traffico, con possibili impatti anche sulle componenti ambientali lungo la costa).

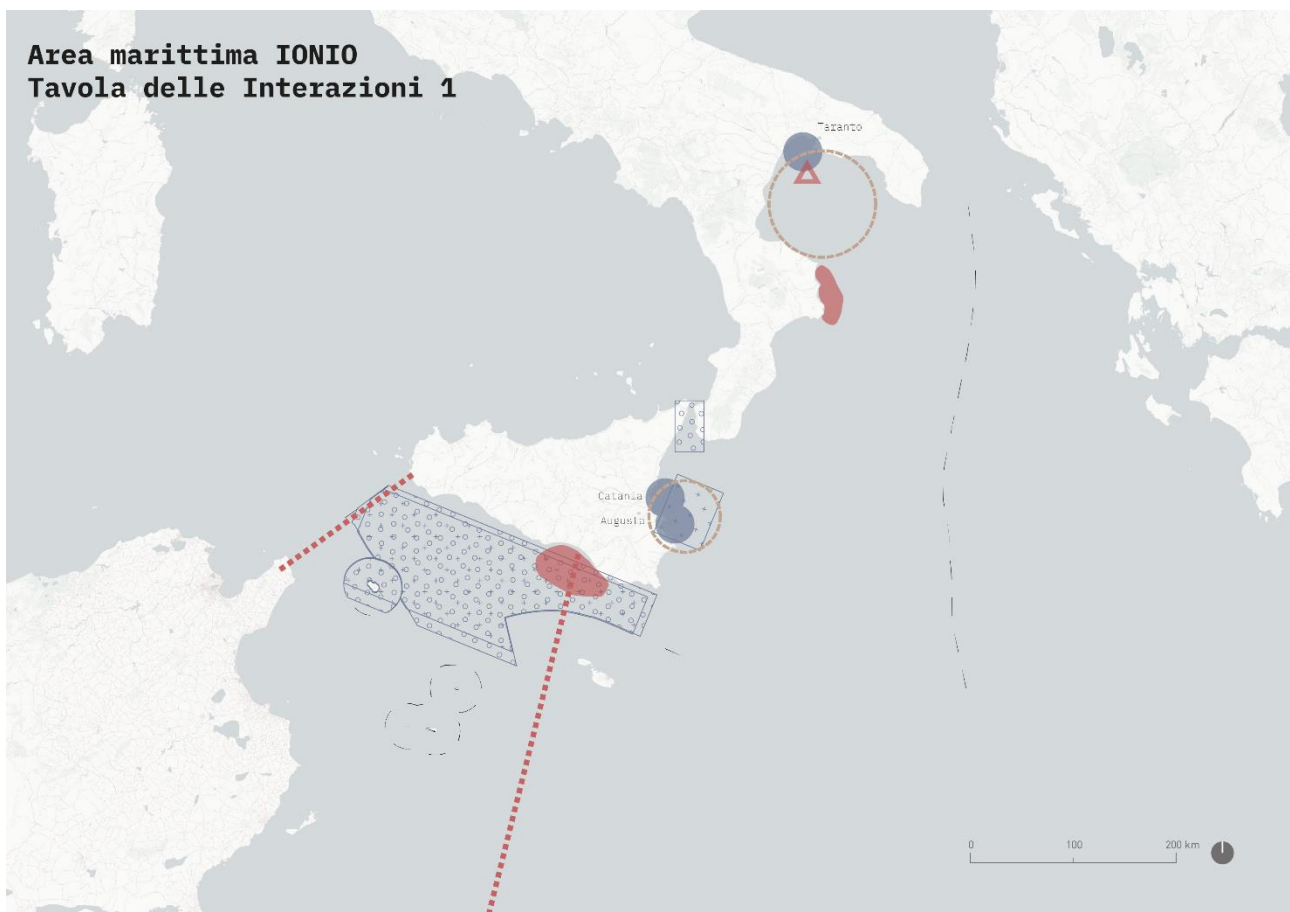


Figura 12 (a) Rappresentazione grafica di sintesi su mappa delle principali interazioni tra usi nell'area marittima Ionio - Mediterraneo centrale (Tavola 1). I confini delle forme rappresentate non corrispondono a precisi riferimenti geografici ma individuano graficamente generiche macro-aree di analisi.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tavola delle Interazioni 1



Conflitto

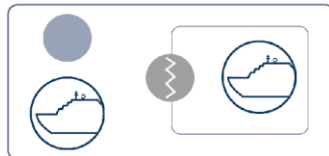


Potenziale
conflitto/
sinergia

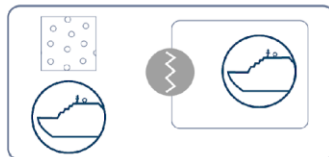


Sinergia

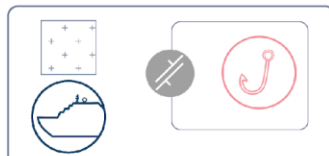
TRASPORTO MARITTIMO



Aree portuali: interazione tra diverse tipologie di trasporto.



Area di sovrapposizione di rotte tra diverse tipologie di trasporto marittimo (passeggeri e merci).



Sovrapposizione tra rotte di traffico marittimo e areali di pesca.

ENERGIA



Area di produzione di energia da idrocarburi e relative infrastrutture di estrazione e trasporto: interazioni con pesca.



Gasdotti Italia-Tunisia e Italia-Libia: interazioni con pesca.



Impianto con aerogeneratori in corrispondenza del porto di Taranto: possibili sinergie.

MILITARE



Interdizioni temporanee alla navigazione per esercitazioni militari.

Figura 13 (b) Significato delle interazioni riportate nella mappa di Tavola 1 per l'area marittima Ionio - Mediterraneo centrale. Per "conflitto" si intende conflitto sperimentato o atteso nell'area marittima; per "Potenziale conflitto/sinergia" si intende conflittualità riportata come possibile/potenziale o presenza contemporanea di possibili sinergie e conflitti o sostanziale coesistenza tra usi nell'area marittima; per "Sinergia" si intende sinergia sperimentata o attesa nell'area marittima.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Area marittima IONIO
Tavola delle Interazioni 2

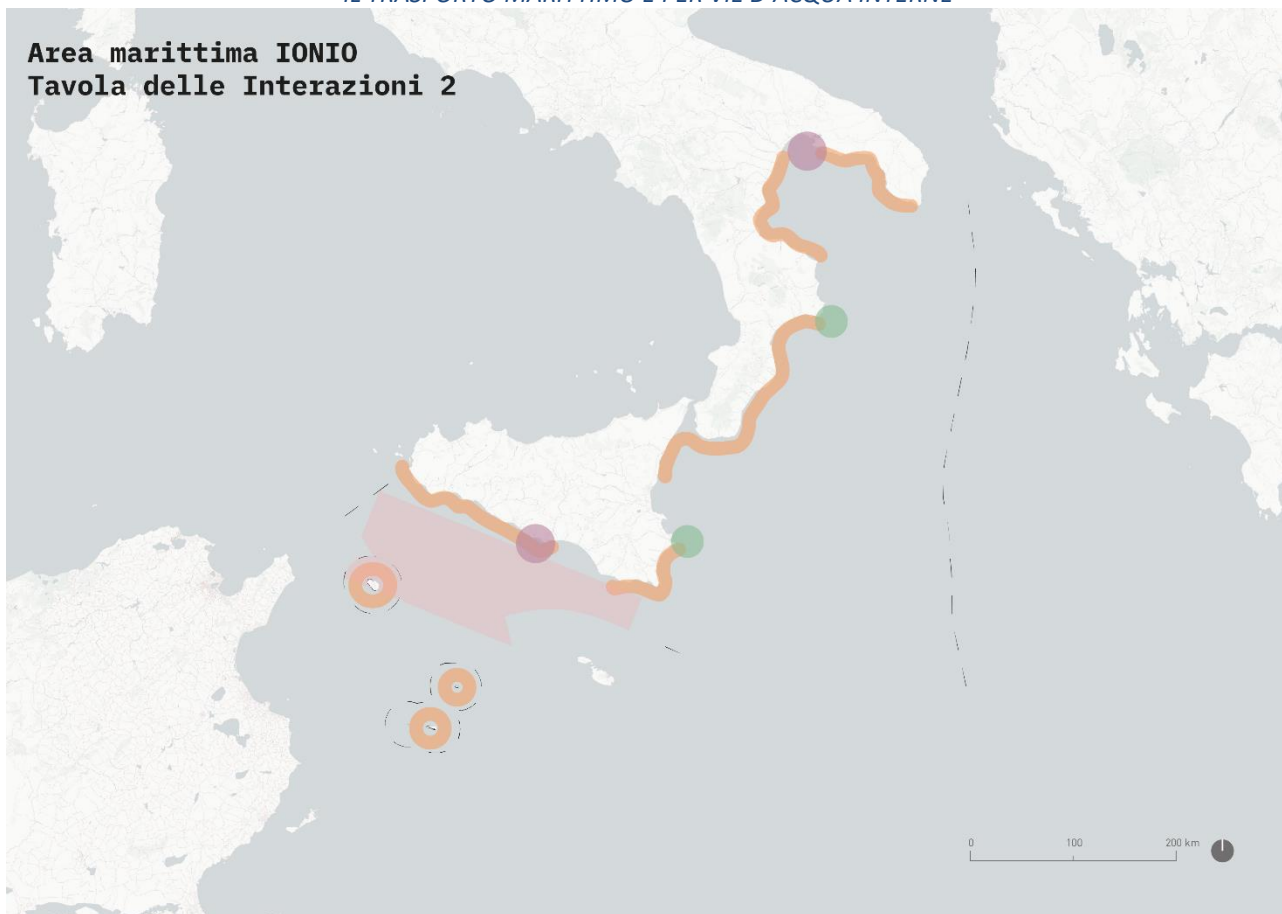


Figura 14 (c) Rappresentazione grafica di sintesi su mappa delle principali interazioni tra usi nell'area marittima Ionio - Mediterraneo Centrale (Tavola 2). I confini delle forme rappresentate non corrispondono a precisi riferimenti geografici ma individuano graficamente generiche macro-aree di analisi.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tavola delle Interazioni 2



Conflitto

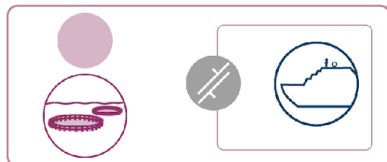


Potenziale
conflitto/
sinergia



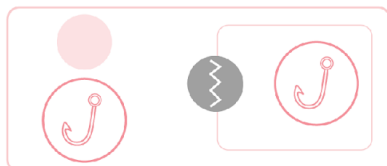
Sinergia

ACQUACOLTURA



Acquacoltura: conflitti in area portuale (impatti sulla qualità ambientale del trasporto marittimo).

PESCA



Pesca: conflitti intra-settoriali tra diverse flotte di pesca, nazionali e straniere e tra diversi métiers di pesca.

NATURA



Interazione tra siti di conservazione della natura e pesca: possibili sinergie con la piccola pesca costiera in aree marine protette.

TURISMO



Forme di ecoturismo tra turismo e piccola pesca, turismo e siti di conservazione della natura, turismo e patrimonio culturale sottomarino.

Figura 15 (d) Significato delle interazioni riportate nella mappa di Tavola 2 per l'area marittima Ionio - Mediterraneo Centrale. Per “conflitto” si intende conflitto sperimentato o atteso nell'area marittima; per “Potenziale conflitto/sinergia” si intende conflittualità riportata come possibile/potenziale o presenza contemporanea di possibili sinergie e conflitti o sostanziale coesistenza tra usi nell'area marittima; per “Sinergia” si intende sinergia sperimentata o attesa nell'area marittima.



5.2 Analisi di interazione fra usi e ambiente

5.2.1 Metodologia di analisi

L'analisi delle interazioni tra usi e componenti ambientali ha come obiettivo quello di rendere operativi i principi dell'approccio ecosistemico all'interno dei piani del mare. In particolare, l'analisi ha come obiettivo quello di analizzare i potenziali effetti negativi sulle componenti ambientali e più in generale sull'ambiente marino derivante dagli usi antropici. L'analisi ha anche l'obiettivo di evidenziare i benefici che derivano dal mantenere l'ambiente marino in buono stato, al fine di supportare il raggiungimento del buono stato ambientale ai sensi della Strategia Marina.

L'analisi delle interazioni tra usi e ambiente è stata suddivisa in due parti.

La prima parte dell'analisi ha come obiettivo quello di individuare potenziali pressioni e benefici derivanti dalle aree con valenza di tutela ambientale già istituite o definiti tramite processi nazionali o internazionali così come definiti delle politiche di tutela ambientale e di protezione del mare. Nella parte 1 sono state messe in rilievo le aree a valenza di tutela ambientale già ufficialmente istituite o riconosciute dagli organi nazionali competenti (e.g., Aree Marine Protette), o dagli organi internazionali (e.g., Pelagos, Ecologically and Biologically Significant Areas) per le tre aree marittime. Per queste aree, sono stati messi in evidenza i potenziali effetti negativi derivanti dagli usi antropici e anche i benefici che derivano dalle aree stesse per le comunità e le attività economiche. Questa parte è stata elaborata facendo riferimento alle fonti informative istituzionali nazionali di MITE, ISPRA, MIPAAF, e prodotti relativi alle attività istituzionali e all'attuazione delle Direttive Habitat, Uccelli, e MSFD, e alle fonti istituzionali internazionali in attuazione delle politiche internazionali e regionali di tutela ambientale (e.g., ACCOBAMS, GFCM, UNEP, Barcellona Convention, CBD). A ciascuna area identificata è assegnato un codice identificativo (T. Tirreno e Mediterraneo occidentale, I. Ionio e Mediterraneo centrale, A. Adriatico) ed un numero identificativo. Le aree sono poi state identificate su mappa specifica (Figura 16). La localizzazione delle aree è indicativa della presenza delle componenti ambientali con valenza naturalistica, ma non ha valore normativo, giuridico, né vincolistico.

L'analisi viene effettuata per ciascun ambito tramite l'identificazione e la descrizione dei seguenti aspetti:

Priorità di conservazione e valenze ambientali: si identificano le aree con valenza di tutela ambientale, legate alla presenza di specie o habitat prioritari secondo le diverse fonti legislative, o valenze ambientali di importanza per la serie di beni e servizi ecosistemici che queste aree possono offrire;

Potenziali interazioni positive o negative derivanti da usi antropici: Nelle stesse aree in cui sono definiti specifici valori ambientali, si identificano gli usi presenti o potenziali e relative pressioni antropiche che possono impattare sulle componenti ambientali. L'analisi qualitativa e ove possibile spazialmente esplicita viene fatta tramite l'uso di diversi strumenti e fonti informative, come di seguito:

- analisi delle problematiche ambientali e potenziali fonti di pressioni derivanti dagli studi e dai rapporti prodotti da Ministero dell'Ambiente e ISPRA e delle altre Istituzioni nazionali ed internazionali nell'ambito delle politiche regionali, europee e nazionali conservazione e protezione del mare, e.g. MSFD, Direttiva Habitat, Direttiva Uccelli, attuazione della EU Biodiversity Strategy e Capitale Naturale, protezione delle risorse alieutiche e attuazione delle politiche sulla pesca del GFCM;
- tramite analisi della letteratura scientifica e altra letteratura (e.g. rapporti derivanti da studi a supporto di piani e progetti e da progetti europei) specifica per le singole aree.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Benefici: In questa parte si tenterà di identificare nei vari ambiti e nelle varie aree individuate una serie di benefici ambientali esistenti e potenziali derivanti dalle componenti ambientali/processi e strutture ecologiche menzionate nella parte 1 che potrebbero venir meno in caso di impatti negativi da parte degli usi antropici (parte 2). Si fa riferimento ai benefici che strutture e funzioni menzionate in fase 1 possono fornire a beneficiari multipli in termini qualitativi, e ove possibile, in termini quantitativi, in base alle fonti e alla migliore conoscenza disponibile.

La seconda parte dell'analisi ha come obiettivo quello di mettere in evidenza gli elementi o le questioni di attenzione che sono state prese in considerazione come base di conoscenza sulle relazioni tra usi e ambiente nella fase di definizione delle unità di pianificazione e relative vocazioni per il controllo delle pressioni da parte degli usi antropici. L'attività di pianificazione sviluppata in Fase 4 è informata da questi elementi di attenzione, secondo i principi dell'approccio ecosistemico previsti dalla Direttiva e dalle Linee Guida e al di là del sistema di aree protette attualmente in essere. L'analisi della parte 2 segue la struttura dei descrittori della Strategia Marina, e riporta gli elementi di potenziale pressione con effetti negativi e dei drivers delle pressioni derivanti da usi antropici sulle componenti ambientali rappresentate tramite i descrittori della MSFD. Nella parte 2 si riportano inoltre altre analisi e informazioni su temi rilevanti per valutare le interazioni usi-ambiente (Es. impatti cumulativi, servizi ecosistemici, ambienti di mare profondo, cambiamenti climatici).

La scala di analisi utilizzata tiene conto dello scopo della fase 2 del processo di costruzione del Piano. Si tratta cioè di produrre la conoscenza necessaria sulle interazioni tra usi e ambiente al fine di supportare il processo di definizione delle aree di vocazione delle sub-aree e delle relative unità di pianificazione a livello strategico, senza quindi entrare in dettaglio dei valori di habitat o ecosistemi alla scala locale. L'analisi si svolge alla scala di insieme di sub-aree e unità di pianificazione, al fine di definire le macro-questioni che devono essere tenute in considerazione per le varie sub-aree nel corso della Fase 4 del processo di piano.

Le aree a valenza di tutela ambientale già ufficialmente istituite o riconosciute dagli organi nazionali competenti (e.g., Aree Marine Protette), o dagli organi internazionali (e.g., Pelagos, Ecologically and Biologically Significant Areas) per le tre aree marittime sono rappresentate in Figura 16. Nell'analisi estesa di Fase 2, per ciascuna di queste aree sono stati messi in evidenza i potenziali effetti negativi derivanti dagli usi antropici e anche i benefici che derivano dalle aree stesse per le comunità e le attività economiche.

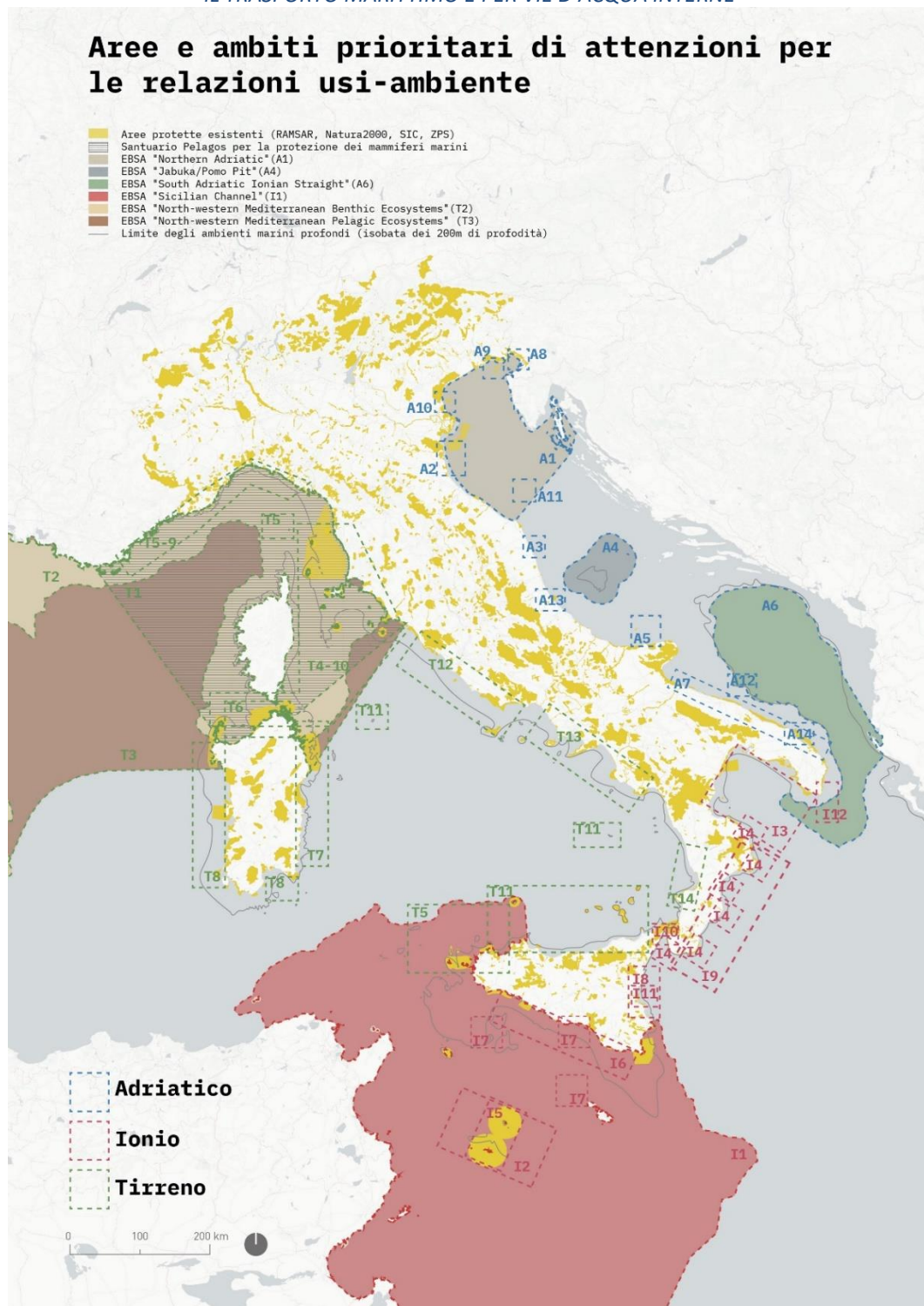


Figura 16 Aree e ambiti prioritari di attenzione per le relazioni usi-ambiente. Le aree sono individuate tramite codici alfanumerici, A=Area Marittima Adriatico, I= Area marittima Ionio e Mediterraneo Centrale, T= Area marittima Tirreno e Mediterraneo occidentale; EBSA = aree marine ecologicamente o biologicamente significative (Ecologically or Biologically Significant Marine Areas).



6 Fase 3 - Visione e obiettivi strategici

6.1 Introduzione

La definizione di obiettivi strategici e di una Visione che li esprima in modo integrato e proiettato verso il futuro è uno dei passaggi fondamentali del processo di costruzione dei Piani dello Spazio Marittimo (PSM) delle tre Aree Marittime. La Visione rappresenta allo stesso tempo la sintesi degli obiettivi strategici di Piano e una dichiarazione di riferimento per definire in maniera più puntuale gli obiettivi stessi che con il loro conseguimento consentono attuare la Visione.

Gli obiettivi identificati in questo capitolo sono obiettivi di alto livello, riferibili alla dimensione nazionale e sovranazionale, e sono comuni alle tre aree marittime oggetto dei Piani. L'identificazione di obiettivi specifici per le singole sub-aree viene riportata nei rispettivi paragrafi della Sezione 7.3. Tali obiettivi specifici sono stati sviluppati in coerenza con gli obiettivi strategici identificati in questo capitolo e sono propedeutici alla definizione delle Unità di Pianificazione in ciascuna sub-area e alle relative vocazioni e misure di Piano.

L'identificazione della visione e degli obiettivi strategici per le tre aree marittime è stata effettuata *in primis* sulla base delle strategie, dei piani e delle norme in essere di livello internazionale, europeo e nazionale, relativi sia ad aspetti ambientali, paesaggistici e attinenti al paesaggio e al patrimonio culturale, che di aspetti di natura socio-economica legati alle esigenze dei diversi settori. Risultano centrali in tal senso gli obiettivi indicati dalla Strategia Marina di raggiungimento dei GES ("Good Environmental Status"). Infatti, le Linee Guida per la gestione dello Spazio marittimo (DPCM 1° dicembre 2017) indicano l'approccio ecosistemico come uno strumento fondamentale per il corretto sviluppo della Pianificazione Spaziale Marittima. L'approccio ecosistemico svolge in tale senso un ruolo di raccordo tra la PSM e la implementazione delle Strategie Marina. Inoltre, il paradigma dello sviluppo sostenibile, declinato nell' "Agenda 2030 sullo Sviluppo Sostenibile" delle Nazioni Unite (2015) e nei 17 Sustainable Development Goals - SDGs da raggiungere entro il 2030, è ritenuto sovraordinato e trasversale a tutti gli obiettivi di Piano, in linea i principi e gli obiettivi della Strategia nazionale di sviluppo sostenibile.

Per la raccolta sistematizzata degli obiettivi di pianificazione per macro-tematica o macro-settore derivanti dagli strumenti vigenti di livello transnazionale (EU e non-EU) e nazionale è stato utilizzato quale riferimento principale l'Allegato 4 delle Linee Guida Nazionali sulla Pianificazione dello Spazio Marittimo. Conseguentemente, la raccolta è strutturata nei seguenti 12 temi/settori:

- Sviluppo sostenibile
- Protezione ambiente e risorse naturali
- Paesaggio e patrimonio culturale
- Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza
- Pesca
- Acquacoltura
- Trasporto marittimo e portualità
- Esplorazione ed estrazioni minerarie e di idrocarburi
- Energia
- Difesa costiera, protezione dalle alluvioni, ripristino della morfologia dei fondali
- Turismo costiero e marittimo



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- Ricerca scientifica e innovazione

Per l'individuazione degli obiettivi strategici, i 12 temi/settori sopra indicati sono stati ricondotti a 11, presentando in modo integrato gli obiettivi connessi alle tematiche dell'Energia.

Le tematiche "Sviluppo sostenibile", "Protezione ambiente e risorse naturali" e "Paesaggio e patrimonio culturale" rappresentano principi trasversali e sovraordinati a tutti gli obiettivi di Piano. Le tematiche "Protezione ambiente e risorse naturali" e "Paesaggio e patrimonio culturale" vengono considerate anche come specifici usi del mare ed in tal senso utilizzate nella Fase 4 di pianificazione.

La metodologia di Piano attribuisce prevalenza ed ubiquità agli obiettivi che declinano i tre principi trasversali ma non prevede un'esplicita classifica di priorità dei diversi obiettivi strategici, lasciando la modulazione degli obiettivi di settore alle caratteristiche delle varie aree.

Gli obiettivi strategici costituiscono, singolarmente e nel loro insieme:

- Una sintesi di quanto contenuto nelle numerose strategie, piani e norme di riferimento esistenti;
- Una focalizzazione su quanto richiesto e desiderato per i Piani PSM, cercando di individuare e indicare cosa primariamente ciascun tema/settore riversa nei Piani (obiettivi di settore di particolare rilevanza per i Piani, per la loro declinazione spaziale o la loro rilevanza generale) e cosa chiede ai Piani (obiettivi di settore al cui raggiungimento i Piani sono attesi dare un contributo rilevante).
- Un'indicazione di maggiore o minore rilevanza rispetto a quanto indicato in maniera più ampia nei documenti di indirizzo considerati, ove non una vera e propria priorità.

Tali obiettivi strategici, così come gli obiettivi specifici a scala di sub-area, hanno indirizzato anche la definizione dell'insieme di indicatori di natura ambientale, socio-economica e di governance, che hanno portato a definire il sistema di monitoraggio dei Piani nell'ambito della Fase 5 del processo di Piano.

6.2 Obiettivi strategici per tema/settore

La sintesi dei documenti di riferimento e la loro proiezione in Visione e Obiettivi Strategici è stata effettuata dal Comitato Tecnico, in cui sono rappresentati i cinque Ministeri principali con competenze sul mare e le 15 Regioni marittime.

I 42 obiettivi strategici identificati sono riassunti in Tabella 2 e costituiscono un *corpus* unitario ed integrato che concorre a formare una Visione per lo sviluppo delle tre aree marittime, e, nello specifico, dell'area marittima "Ionio-Mediterraneo centrale".

Lo Sviluppo sostenibile e gli obiettivi nei quali esso si declina, rappresenta il paradigma della strategia di sviluppo delle aree marittime individuata nel Piano. In riferimento a tale paradigma vengono identificati gli obiettivi dei singoli settori, considerando la trasversalità della tutela ambientale e del patrimonio culturale. Gli obiettivi individuati sono nel loro complesso riconducibili ad una serie di *principi trasversali* che costituiscono gli elementi di riferimento per la Visione. Tali principi sono identificati in viola nella grafica di Figura 17 che ricomprende anche i vari temi/settori/usi considerati. La Visione che deriva da principi ed obiettivi è descritta nel paragrafo 6.3.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

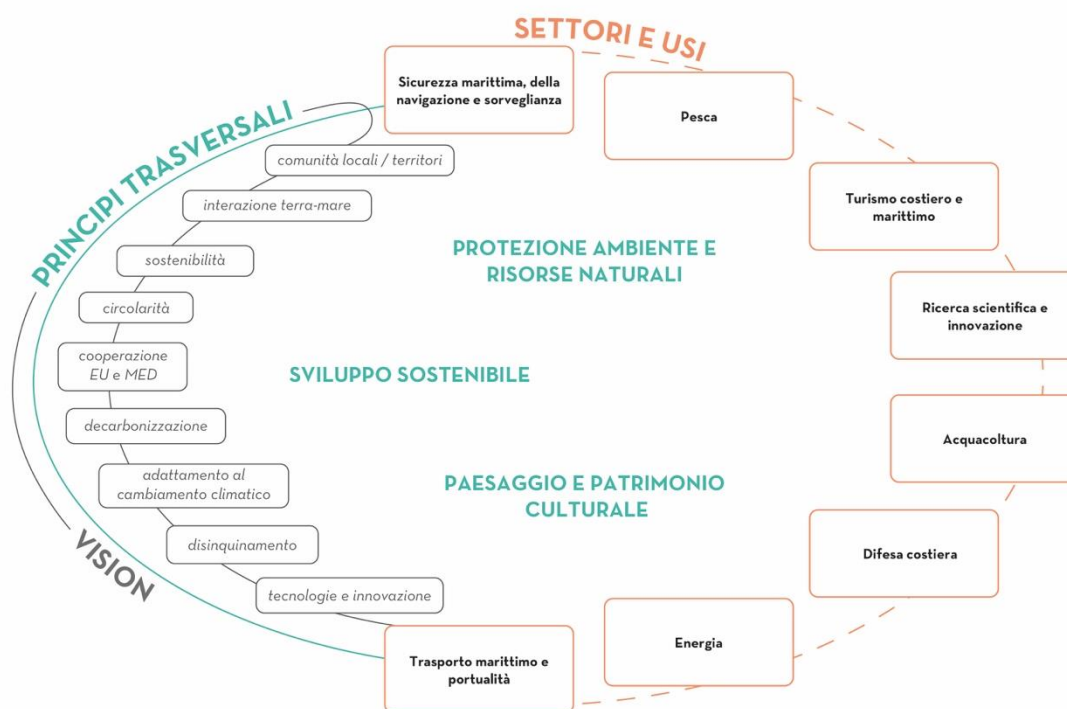


Figura 17 Principi che sottendono lo sviluppo desiderato dei settori marittimi e generano al Visione del Piano.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
 DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 2 Obiettivi strategici del Piano.

	TEMI/SETTORI/ USI	Codice	OBIETTIVI
Principi trasversali	Sviluppo sostenibile	OS_SS 01	Sviluppare un'economia sostenibile del mare, moltiplicando le opportunità di crescita per i settori marini e marittimi
		OS_SS 02	Contribuire alla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile
		OS_SS 03	Contribuire al Green Deal Europeo
		OS_SS 04	Cogliere pienamente le opportunità economiche e di sostenibilità ambientale che derivano dall'economia circolare
	Protezione ambiente e risorse naturali	OS_N 01	Applicare un coerente approccio ecosistemico (<i>Ecosystem Based Approach</i> - EBA) in tutte le fasi di redazione dei Piani per lo Spazio Marittimo
		OS_N 02	Favorire l'estensione della protezione dei mari UE al 30% entro il 2030
		OS_N 03	Recepire e promuovere l'attuazione delle principali misure spaziali previste nel Programma delle Misure di MSFD
		OS_N 04	Integrazione degli aspetti di interazione terra-mare e gestione integrata della fascia costiera, con particolare riferimento agli aspetti di natura ambientale
		OS_N 05	Tenere conto nel medio – lungo periodo del processo e degli obiettivi di restauro degli ecosistemi marini come indicati nella proposta di Legge Europea sul Restauro ambientale
	Paesaggio e patrimonio culturale	OS_PPC 01	Supportare il pregio paesaggistico della fascia costiera
		OS_PPC 02	Favorire il recupero e la riqualificazione di immobili ed aree sottoposte a tutela
		OS_PPC 03	Favorire e supportare la conservazione del patrimonio archeologico subacqueo
		OS_PPC 04	Promuovere la collaborazione regionale e internazionale in materia
		OS_PPC 05	Promuovere e creare consapevolezza sul patrimonio culturale immateriale
		OS_PPC 06	Contrastare l'abusivismo edilizio sui territori costieri
Settori/Usi	Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza	OS_S 01	Prevenire l'inquinamento causato dalle navi e contribuire all'attuazione delle misure della Convenzione Marpol
		OS_S 02	Contribuire a promuovere la sicurezza marittima, l'attuazione delle norme UNCLOS e della Strategia di sicurezza marittima dell'UE
	Pesca	OS_P 01	Sviluppo sostenibile delle filiere ittiche
		OS_P 02	Attuazione de Piani pluriennali di Gestione Europei e Nazionali nelle Sub-Aree Geografiche (GSA)
		OS_P 03	Promozione, sviluppo e gestione spaziale della piccola pesca costiera praticata con tecniche sostenibili



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

	TEMI/SETTORI/ USI	Codice	OBIETTIVI
		OS_P 04	Favorire la creazione di aree finalizzate alla ricostituzione e tutela degli stock ittici e protezione degli <i>Essential Fish Habitat</i> (EFH)
		OS_P 05	Favorire la cooperazione tra Stati al fine di addivenire misure concertate per la gestione sostenibile delle attività dei rispettivi settori nazionali della pesca.
		OS_P 06	Controllo e contrasto alla pesca illegale
	Acquacoltura	OS_A 01	Promuovere la crescita sostenibile del settore acquacoltura
		OS_A 02	Promuovere un'acquacoltura di qualità e sostenere il processo di definizione delle AZA (<i>Allocated Zones for Aquaculture</i> - zone prioritarie per l'acquacoltura)
	Trasporto marittimo portualità	OS_TM 01	Promuovere uno sviluppo sostenibile del trasporto marittimo e ridurre gli impatti negativi
		OS_TM 02	Promuovere l'utilizzo di combustili alternativi, ridurre gli scarichi in mare, migliorare gli impianti portuali per la raccolta di rifiuti e residui di carico e/o incentivare all'utilizzo dei suddetti impianti, migliorare la gestione dei sedimenti dragati
		OS_TM 03	Promuovere la collaborazione europea e regionale in materia di trasporto marittimo e multimodalità
		OS_TM 04	Contribuire ad aumentare la competitività dei porti italiani, la condivisione di "best practices" e l'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
		OS_TM 05	Promuovere l'integrazione e dialogo tra i sistemi di pianificazione vigenti in particolare riguardo l'integrazione della pianificazione strategica portuale, pianificazione terrestre e i piani del mare
	Energia	OS_E 01	Contribuire a favorire la transizione energetica verso fonti rinnovabili e a ridotte emissioni attraverso lo sviluppo della produzione di energie rinnovabili a mare
		OS_E 02	Perseguire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare
		OS_E 03	Promuovere la riconversione di piattaforme ed infrastrutture associate a giacimenti esauriti e le sinergie tra attività marittime compatibili
		OS_E 04	Promuovere la cooperazione europea e regionale in materia di energia
		OS_E 05	Favorire la pianificazione di aree idonee per l'attività di cattura e stoccaggio geologico della CO ₂
	Difesa costiera	OS_DC 01	Favorire lo sviluppo, l'armonizzazione e l'implementazione delle strategie e delle misure per la difesa della costa ed il contrasto all'erosione previste nei Piani di Gestione del Rischio Alluvioni predisposti a scala di Distretto Idrografico in adempimento di quanto previsto dalla Direttiva Alluvioni (2007/60/CE) e nei Piani Coste / Piani di Gestione Integrata della Fascia Costiera predisposti da numerose regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
 DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

	TEMI/SETTORI/ USI	Codice	OBIETTIVI
		OS_DC 02	Garantire la migliore coerenza fra gli usi e le vocazioni d'uso del mare previste nei Piani MSP e gli usi costieri, con riferimento alla loro salvaguardia in uno scenario di necessario adattamento ai cambiamenti climatici in corso
		OS_DC 03	Considerare ed indirizzare adeguatamente il tema dell'uso e della salvaguardia delle sabbie sottomarine per ripascimenti, da considera come risorsa strategica per i piani di difesa ed adattamento delle coste
	Turismo costiero marittimo	OS_T 01	Promuovere forme sostenibili di turismo costiero e marittimo
		OS_T 02	Favorire azioni coerenti di pianificazione in terra e in mare, anche per finalità turistiche
		OS_T 03	Contribuire alla diversificazione dei prodotti e dei servizi turistici e al contrasto alla stagionalità della domanda di turismo interno, costiero e marittimo
	Ricerca scientifica innovazione	OS_RI 01	Indirizzare le attività ricerca marina sulle necessità di conoscenza del Piano, per rafforzare e sostenere il processo di pianificazione ed i suoi obiettivi di crescita sostenibile
		OS_RI 02	Favorire lo sviluppo di tecnologie e di soluzioni innovative da utilizzare per migliorare l'efficacia del Piano e di cui promuovere la diffusione nei vari settori dell'economia del mare e nelle varie aree marine
		OS_RI 03	Favorire il mantenimento ed il consolidamento della rete di osservazione e specifiche esigenze di sperimentazione e ricerca, anche al fine di valutare gli effetti e l'efficacia del Piano e sostenerne l'aggiornamento



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

6.3 Visione

La visione riportata nel seguito rappresenta una sintesi dei concetti chiave espressi dagli obiettivi strategici riferiti ai principi trasversali ed ai settori. Tale sintesi è stata costruita attraverso il confronto tra i portatori di interesse rappresentati in Comitato Tecnico, ovvero i cinque Ministeri con competenze sul mare e le 15 Regioni marittime.

Il mare e le sue risorse rappresentano un'opportunità di crescita e sviluppo fondamentali ed irrinunciabili per tutto il Paese. La strategia di sviluppo delle attività marittime nel (Mar Tirreno e Mediterraneo Occidentale / Mar Ionio e Mediterraneo Centrale / Adriatico) è incardinata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDG), identificati dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e dall'Agenda 2030. La strategia di sviluppo delle attività marittime ha come obiettivo la crescita e lo sviluppo equilibrato e proiettato nel medio-lungo periodo dei settori marittimi, maturi o emergenti, secondo modalità che garantiscano il raggiungimento ed il mantenimento del buono stato ecologico del mare, che valorizzino le vocazionalità dei territori ed il benessere delle comunità costiere e dell'intera comunità nazionale. In questa prospettiva, prioritario risulta il contributo alla decarbonizzazione energetica del paese, alla lotta e adattamento ai cambiamenti climatici e al Green Deal europeo e alla sua declinazione blu nella Strategia EU sulla Economia Blu Sostenibile. Le attività marittime vengono riorganizzate in relazione ai principi dell'economia circolare, sfruttando pienamente il potenziale economico che deriva da queste pratiche, in un quadro di cooperazione transnazionale all'interno del Mediterraneo.

La libertà del mare e la sicurezza delle linee di comunicazione marittima rappresentano un interesse esistenziale per l'Italia che contribuisce attivamente alla stabilità e al contrasto delle attività illecite nel Mediterraneo.

La lotta all'inquinamento marino vede tutti i settori marittimi, trasporti, attività offshore, pesca, acquacoltura e turismo in primis, direttamente impegnati nell'abbattimento delle emissioni inquinanti in aria e nelle acque, e nella dispersione dei rifiuti in mare, nonché nell'introduzione di specie aliene. La biodiversità, il paesaggio e il patrimonio culturale, costiero e sommerso, rappresentano beni comuni da tutelare e preservare di per sé ma anche in quanto risorsa irrinunciabile per il settore del turismo.

Lo sviluppo delle energie rinnovabili a mare viene sostenuto ed accelerato, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione e transizione energetica. La pesca e l'acquacoltura vengono sviluppate in modo sostenibile ed efficiente, perseguendo un uso durevole delle risorse ittiche, con l'obiettivo di tutelare e ricostituire gli stock e favorendo lo sviluppo della piccola pesca, anche in sinergia con altri settori (ad es. turismo, enogastronomia, filiere di distribuzione locale, industria della trasformazione), ai fini di aumentare la catena di valore del prodotto. Le opportunità offerte dai settori delle biotecnologie marine vengono pienamente sfruttate. Il turismo costiero e marittimo viene sviluppato secondo modalità sostenibili e compatibili con i bisogni dei territori e delle comunità in esso si esercita, configurandosi come un modello di eccellenza nel Mediterraneo ed oltre.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Le attività marine e marittime sono pianificate e gestite in maniera integrata e coordinata con quelle a terra, garantendo la continuità ecologica e la compatibilità degli usi tra la terra e il mare, anche in riferimento all'urgenza dettata dalla necessità di adattamento ai cambiamenti climatici, resolvendo o minimizzando le criticità generate dalle interazioni terra-mare e valorizzandone le sinergie.

Per tutti i settori marittimi sono essenziali il dialogo, la collaborazione, il coordinamento con gli altri paesi europei e mediterranei, in primis sui temi della sicurezza, ma anche in relazione all'integrazione delle reti energetiche, di trasporto, telecomunicazione, industria e commercio, per le finalità di gestione delle risorse ittiche e di tutela di specie ed ecosistemi, nonché ai fini della conoscenza del mare, della ricerca scientifica e del trasferimento dei risultati dell'innovazione tecnologica.



7 Fase 4 – Pianificazione strategica

7.1 Definizione delle sub-aree

La definizione delle sub-aree dell'area marittima in oggetto è stata individuata utilizzando i seguenti criteri:

- confini giurisdizionali, laddove definiti (limiti delle 12mn, accordi in essere circa la piattaforma continentale)
- limiti amministrativi regionali
- perimetri delle sub-aree geografiche di pesca (GSA FAO-GFCM)
- confini delle zone marine aperte alla ricerca e coltivazione di idrocarburi individuate dal MITE (già MISE).

I limiti amministrativi regionali sono stati considerati al fine di individuare, ovunque possibile, porzioni di spazio marittimo delle acque territoriali che ricadessero sotto la competenza di una sola regione. Nel caso del golfo di Taranto, tuttavia, è stata data priorità all'esigenza di individuare un'area unitaria, rappresentativa dell'identità unitaria, a livello geomorfologico ed ambientale, di quest'area marina. In tal senso è stata individuata una sub-area a valenza interregionale. Analogamente, per quanto riguarda lo stretto di Messina, sono state considerate l'unitarietà fisiografica e l'unicità dello spazio marittimo, individuando scelte pianificatorie armonizzate, nel rispetto delle funzioni essenziali e in un'ottica di equilibrio pianificatorio tra le due regioni che si fronteggiano (Sicilia e Calabria).

È stata considerata la necessità di mantenere l'integrità delle sub-aree geografiche di pesca (GSA), al fine di non interferire, quanto piuttosto di rafforzare le misure adottate a livello del settore, integrandole con quelle relative ad altri usi del mare.

Sono stati considerati i perimetri delle zone marine aperte alla ricerca e coltivazione di idrocarburi individuate dal MITE come aree di riferimento per le attività del settore, nonché sulla base delle loro caratteristiche morfo-batimetriche (linea isobata dei 200m) che risultano comunque di interesse per la zonazione dello spazio marino.

Nella Figura 18 è rappresentata la zonazione che individua 5 sub-aree in acque territoriali (IMC1-IMC5) e 2 sub-aree in aree di piattaforma continentale (IMC6-IMC7), come di seguito specificato.

IMC1 - Acque territoriali Sicilia meridionale

IMC2 - Acque territoriali Sicilia orientale

IMC3 - Acque territoriali Calabria orientale

IMC4 - Acque territoriali Golfo di Taranto

IMC5 - Acque territoriali Pantelleria e Isole Pelagie

IMC6 - Piattaforma continentale Sicilia meridionale

IMC7 - Piattaforma continentale Ionio - Mediterraneo centrale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

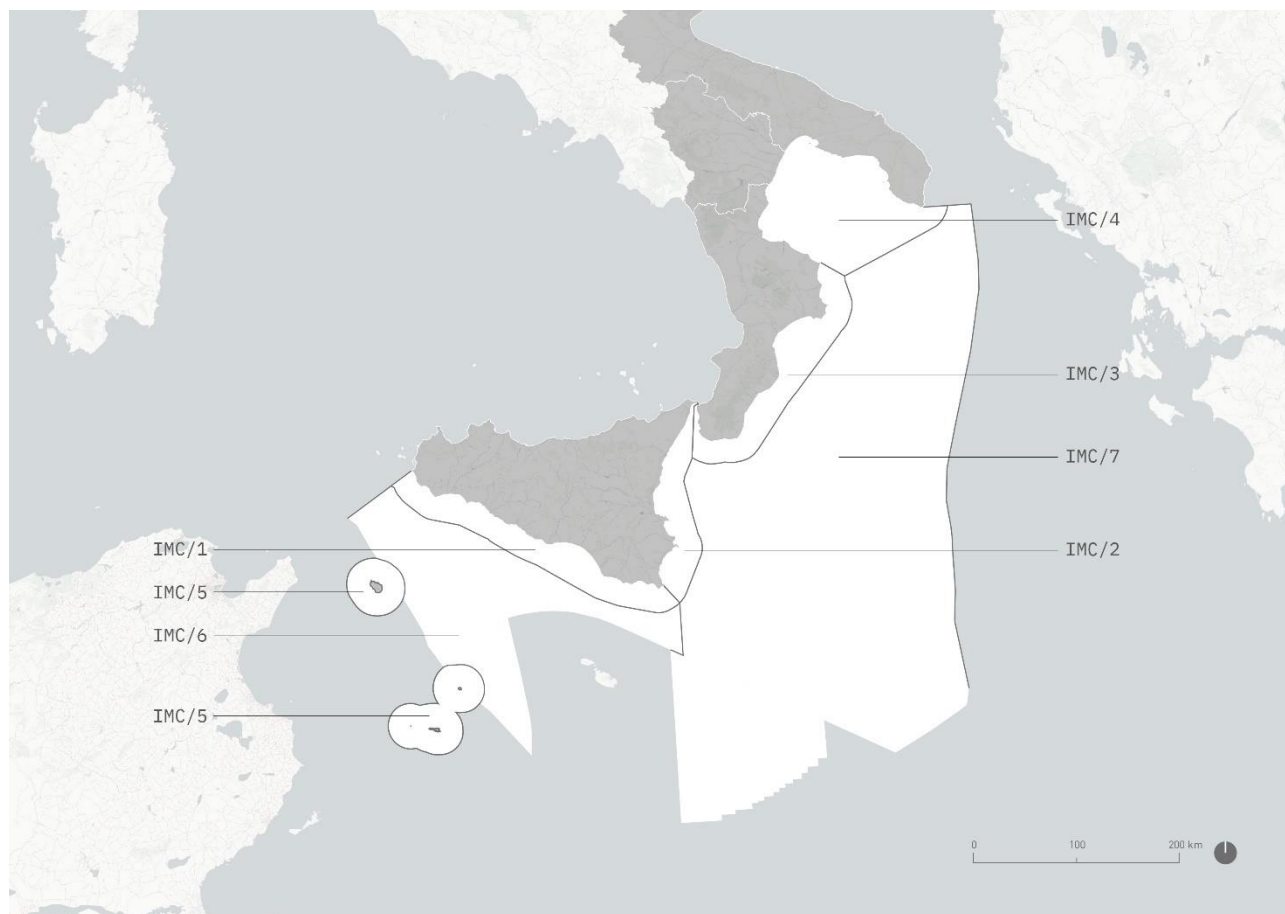


Figura 18 Definizione delle sub-aree dell'area marittima Ionio – Mediterraneo centrale.

7.2 Quadro pianificatorio d'insieme

7.2.1 Visione integrata di area marittima

L'economia marittima ed il suo sviluppo sostenibile hanno rilevanza strategica per l'area dello Ionio – Mediterraneo centrale. La strategia di sviluppo nell'area è incardinata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDG), identificati dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e dall'Agenda 2030, ed ha come obiettivo la crescita e lo sviluppo equilibrato e proiettato nel medio-lungo periodo dei settori marittimi, maturi o emergenti, secondo modalità che garantiscano il raggiungimento ed il mantenimento del buono stato ecologico del mare, che valorizzino le vocazionalità dei territori ed il benessere delle comunità costiere e dell'intera comunità nazionale.

La tutela del patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale dello spazio costiero e marino costituisce un presupposto imprescindibile che deve essere tenuto in conto nella definizione ed attuazione delle strategie di sviluppo dell'economia marittima e nella definizione degli usi antropici consentiti.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Le elevatissime valenze ambientali dell'area, in termini di habitat e specie e di servizi ecosistemici, richiedono la piena attuazione delle azioni di prevenzione dell'inquinamento – in particolare quello generato dal traffico marittimo e dai porti - e di tutela di habitat e specie previste dai piani in essere. Vengono inoltre perseguite concrete opportunità per il coordinamento e l'estensione degli strumenti di protezione esistenti degli ecosistemi marini, anche in ottica transfrontaliera. Il restauro ambientale viene utilizzato come strumento di intervento attivo nelle aree maggiormente inquinate e degradate, con particolare riferimento a quelle in cui si collocano Siti contaminati di Interesse Nazionale (SIN), costieri o con e/o con porzioni a mare. Il paesaggio, il patrimonio culturale e il patrimonio archeologico sommerso di cui l'area marittima è particolarmente ricca rappresentano una priorità fondamentale di conservazione e valorizzazione, di per sé ma anche in quanto risorse irrinunciabili per il settore del turismo.

La sicurezza della navigazione, la sicurezza marittima e la sorveglianza vengono intensificate ed estese, particolarmente nelle aree del canale di Sicilia soggette a transiti di imbarcazioni legati ai fenomeni migratori, e lungo le coste meridionali della Sicilia, nonché in tutti i porti dell'area. Il controllo delle coste, la legalità e la sicurezza nelle infrastrutture portuali, la gestione delle situazioni connesse al traffico di imbarcazioni associato ai flussi migratori provenienti dalle coste del Nord- Africa, la vigilanza sulla pesca e la tutela degli operatori del settore vengono pienamente realizzate, rafforzate ed estese.

Il trasporto marittimo, in tutte le sue componenti, rappresenta, oggi e nel futuro, un'attività strategica. Le prospettive di ulteriore crescita del settore nell'area e nell'intero Mediterraneo richiedono di consolidarne la transizione verso la sostenibilità ambientale. Nelle aree portuali si sviluppano soluzioni integrate innovative per l'intermodalità, garantendo la continuità marittima per passeggeri e merci tra mare e terra, con particolare attenzione alle isole minori.

La pesca contribuisce in modo fondamentale al sostentamento delle economie dei territori che si affacciano sull'area marittima, contribuendo a caratterizzarne le tradizioni marinare e le valenze socio-culturali. La pesca viene sviluppata in modo sostenibile ed efficiente, perseguendo un uso durevole delle risorse ittiche, con l'obiettivo di tutelare e ricostituire gli stock e favorendo lo sviluppo della piccola pesca, anche in sinergia con altri settori (ad es. turismo, enogastronomia, filiere di distribuzione locale, industria della trasformazione), ai fini di aumentare la catena di valore del prodotto. L'acquacoltura viene sviluppata secondo caratteristiche di piena sostenibilità ambientale, cogliendo le opportunità offerte dalle più recenti pratiche e tecnologie e dalle sinergie con altri settori marittimi (multi-uso).

Nella prospettiva di sviluppo delle attività marittime nell'area, ai settori tradizionali dell'economia blu si aggiungono quelli ad alto tasso di innovazione: l'energia da fonti rinnovabili marine, l'economia circolare – incluse le opportunità legate al recupero dei rifiuti in mare – e le biotecnologie blu. Le opportunità per lo sfruttamento delle energie rinnovabili marine vengono approfondite, sperimentate ed attuate nel rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici, in armonia e, ovunque possibile, in sinergia con gli altri usi del mare (multi-uso). I porti e le isole minori rappresentano siti di eccellenza per lo sviluppo di questo settore.

Relativamente alle fonti fossili, presenti nell'area in forma di idrocarburi liquidi, il Piano tiene conto delle disposizioni del Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee (PiTESAI) che prevede di mantenere lo sfruttamento fino a loro esaurimento dei giacimenti con concessioni di coltivazione vigenti, in



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

modo sicuro per l'uomo e per l'ambiente, riducendo i conflitti ed aumentando le sinergie con altri settori dell'economia del mare.

Il turismo costiero e marittimo viene sviluppato e riorientato verso modalità sostenibili e compatibili con la tutela ambientale e con i bisogni dei territori e delle comunità in cui esso si inserisce, configurandosi come un modello di eccellenza nel Mediterraneo ed oltre.

La visione integrata sopra esposta, più dettagliatamente descritta nel seguito per i diversi temi trasversali e settori d'uso e per le diverse sub-aree, è espressa e rappresentata spazialmente nella Figura 19, che riporta l'insieme delle Unità di Pianificazione definite e delle relative tipologie e vocazioni. La Figura 20 offre una rappresentazione integrata degli elementi caratterizzanti del Piano nell'area: usi principali, sub-aree e unità di pianificazione, vocazioni, descritte sulla base di tipologia, settore, numerosità e coesistenza.

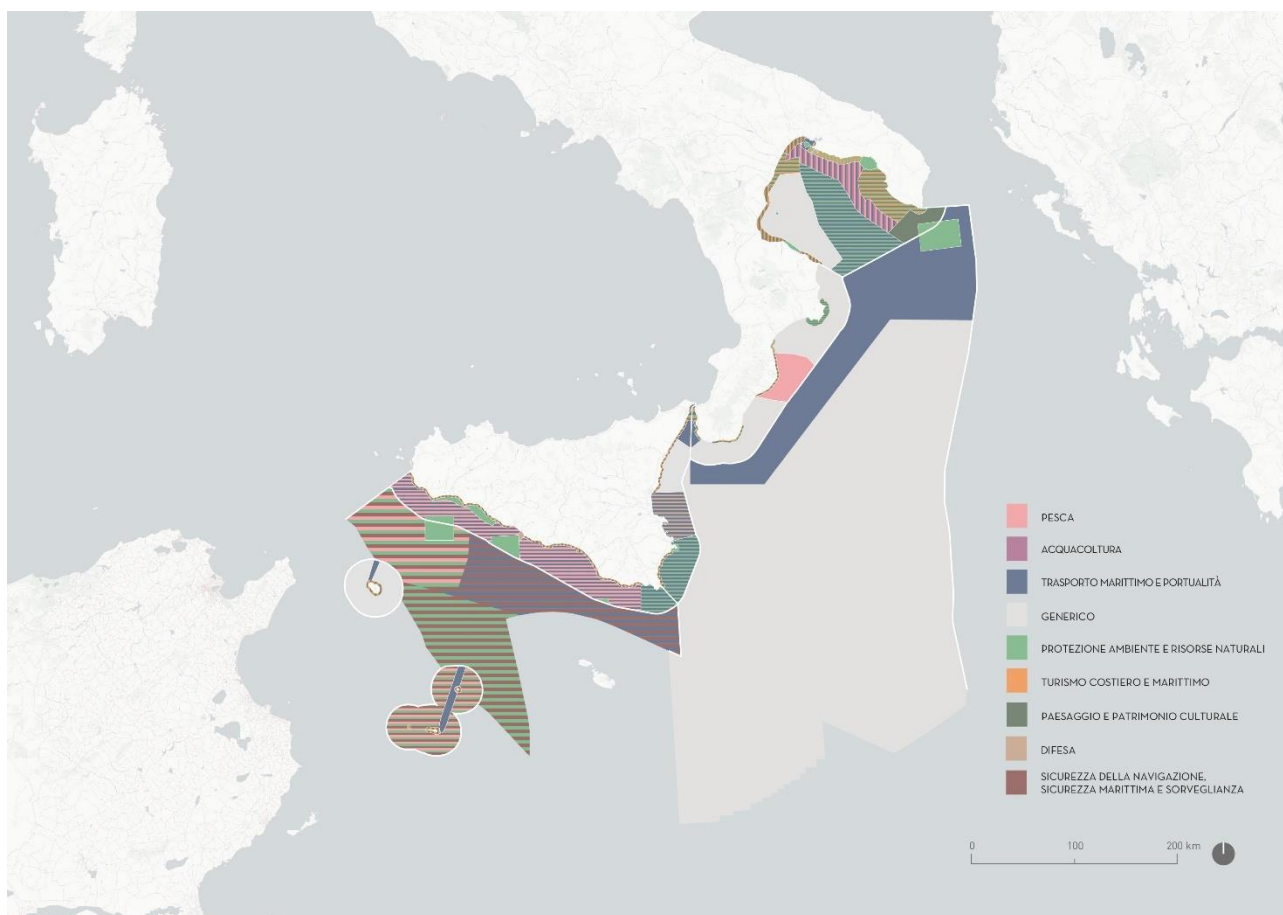


Figura 19 Unità di pianificazione, tipologie e vocazioni dell'area marittima Ionio – Mediterraneo centrale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

7.2.2 Obiettivi e principali scelte di settore del piano per l'area marittima

In accordo con gli obiettivi strategici di Piano, i principi trasversali (i) sostenibilità dello sviluppo, (ii) tutela e protezione di specie, habitat ed ecosistemi e (iii) tutela del paesaggio e del patrimonio culturale vengono considerati come principi trasversali guida per il Piano, rispetto ai quali vengono identificati gli obiettivi e le scelte di pianificazione nell'area marittima.

Sviluppo sostenibile. Lo sviluppo sostenibile dell'economia del mare (Blue Economy) rappresenta il criterio di riferimento, sovraordinato, per la pianificazione dell'area marittima. Tale obiettivo è strettamente connesso alla necessità di un governo integrato del mare e della costa che parta dalla lettura delle dinamiche del contesto della loro complessità ed individui obiettivi specifici che tengano conto delle interrelazioni ambientali, sociali ed economiche. Con riferimento all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e agli obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SDG), gli obiettivi di Piano si configurano per concorrere in maniera mirata al raggiungimento di SDG14 (Vita sott'acqua) e SDG12 (Consumo e produzione responsabili), attraverso la promozione di modelli sostenibili di produzione nei settori della pesca e dell'acquacoltura, lungo tutta la filiera, nonché attraverso l'adozione di pratiche sostenibili nel settore del turismo costiero e marittimo. Quale contributo al Green Deal Europeo e in accordo con il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), il Piano dell'area marittima individua tra gli obiettivi di sviluppo la sperimentazione e la graduale implementazione della produzione di energia da fonti rinnovabili marine, in condizioni che garantiscano il pieno rispetto della tutela ambientale e paesaggistica, ed in co-esistenza con gli altri usi. Il Piano intende apportare beneficio alle comunità costiere anche attraverso l'opportunità di creazione di posti di lavoro legati all'innovazione e alla valorizzazione in chiave moderna degli antichi mestieri del mare, per esempio mediante l'attivazione di percorsi di formazione e aggiornamento per gli operatori.

Protezione ambiente e risorse naturali. Grazie al particolare posizionamento al centro del Mediterraneo, l'area marittima in oggetto è caratterizzata da elevatissime valenze ambientali in termini di specie (es. mammiferi marini) e di habitat (es. prateria a *Posidonia oceanica*, coralligeno, biocenosi profonde). Essa si configura quindi come un *hot-spot* di biodiversità che eroga importanti servizi ecosistemici (es. regolazione del clima, processi biogeochimici di rilievo per le specifiche caratteristiche chimico-biologiche dell'area, produzione legata agli stock ittici, valori estetici e culturali legati all'ambiente e al paesaggio). La valorizzazione e l'estensione del sistema delle aree protette (anche attraverso l'espansione a mare della rete dei siti Natura 2000), in un quadro di coerenza ecologica complessiva, rappresenta uno degli strumenti previsti dal Piano, in sinergia con il percorso di attuazione delle misure spaziali previste dal Programma di Misure della Strategia Marina (MSFD), al fine di raggiungere/mantenere lo stato buono (GES) di conservazione di habitat e specie nel lungo termine. L'area presenta concrete opportunità per l'integrazione, il coordinamento e l'estensione degli strumenti di protezione esistenti degli ecosistemi marini, anche in ottica transfrontaliera, attraverso l'identificazione di aree marine protette transnazionali.

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati, il Piano individua la tutela e protezione di specie, habitat ed ecosistemi (*natura*) come uso prioritario in numerose ed estese zone dell'area marittima: in gran parte delle aree offshore del canale di Sicilia (nell'ambito della sub-area IMC/6), nelle acque territoriali della Sicilia sud-orientale (area di Capo Passero, nell'ambito della sub-area IMC1), nell'area dello stretto di



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Messina (sia nell'ambito della sub-area IMC/2 che in quello della sub-area IMC/3), nell'area a sud dello stretto di Messina, fino all'altezza di Catania e in quella compresa tra il promontorio del Plemmirio e il golfo di Noto (nell'ambito della sub-area IMC/2), nell'intera area di acque territoriali afferente alle isole Pelagie (nell'ambito della sub-area IMC/5). Sono identificate come UP a priorità *natura* tutte le aree SIC/ZSC marini o con porzione a mare, lungo le coste siciliane e calabresi. Infine, sono identificate come UP ad uso limitato (L) *natura* le aree marine protette: AMP del Plemmirio (Siracusa, Sicilia orientale) e AMP di Isola di Capo Rizzuto (Crotone, Calabria ionica).

La prevenzione dell'inquinamento, in particolare quello generato dal traffico marittimo e dai porti, rappresenta un obiettivo primario. Parimenti è necessario intervenire in tutta l'area con azioni di ammodernamento e di corretta gestione delle acque reflue urbane ed industriali, per un pieno recepimento degli adempimenti prescritti dalla Direttiva 1991/271/CEE. Questa finalità è indicata negli obiettivi specifici di tutte le sub-aree ricomprese nell'area marittima, facendo riferimento al raggiungimento mantenimento del buono stato di qualità ambientale, perseguito ai sensi della Direttiva Strategia Marina e della Direttiva Quadro sulle Acque, ovvero in riferimento alla corretta gestione delle acque reflue (Direttiva 1991/271/CEE).

Il restauro ambientale costituisce un'esigenza importante nell'area marittima dello Ionio-Mediterraneo centrale. Nell'area, infatti, sono presenti molte zone dove gli impatti degli usi antropici (passati ed attuali) sono rilevanti e hanno compromesso la capacità di recupero e rigenerazione degli ecosistemi. Tali impatti consistono, per esempio in elevati gradi di contaminazione delle matrici ambientali, in termini di degrado o scomparsa di ecosistemi di pregio, ecc. Esempio eclatante è quello dei posidonieti, estesamente impattati dall'inquinamento, dalle attività di pesca, dal turismo nautico, ecc. Più in generale, necessità di restauro si evidenziano anche nelle aree in cui la fauna e la flora marine risultano impoverite e di conseguenza le risorse alieutiche ridotte (per es. aree portuali o limitrofe). Bonifica e restauro si rendono necessari in molte aree all'interfaccia terra-mare (es. lagune, laghi costieri, estuari), dove, in aggiunta o in alternativa agli impatti delle attività industriali o portuali, si manifestano gli effetti del consumo di suolo, dell'urbanizzazione, dell'erosione costiera.

Rilevante considerare che nell'area marittima sono compresi alcuni Siti contaminati di Interesse Nazionale localizzati presso la costa e che, in alcuni casi, comprendono aree a mare. Essi fanno riferimento alle aree industriali e portuali di Gela, Priolo, Crotone, Taranto. Questi siti, assieme a numerosi altri siti costieri contaminati, quali per esempio depositi di materiali pericolosi, discariche in attività o dismesse, ecc. rappresentano aree hot-spot di contaminazione che necessitano di interventi di bonifica e di restauro ambientale. Il Piano individua nel restauro ambientale uno specifico obiettivo strategico, ed una serie di obiettivi ed azioni ad esso relativi sono identificati a scala delle sub-aree, per mezzo di obiettivi specifici (es. per IMC1/, IMC/2, IMC/4, IMC/5) o misure specifiche (di prevenzione e ripristino, IMC/3) che consentiranno di attivare azioni di restauro quali la bonifica ambientale di aree contaminate, il ripristino di praterie di fanerogame degradate, la realizzazione di strutture artificiali di fondo per lo sviluppo delle comunità biologiche marine, il recupero di tratti di costa degradati ed altre tipologie di intervento.

Come ulteriore elemento di attenzione alle valenze ambientali dell'area, lungo le coste della Sicilia meridionale ed orientale, nonché in alcuni tratti della costa orientale della Calabria e del golfo di Taranto, è



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

individuata una fascia costiera di estensione 1 mn dalla costa nella quale sono definiti come prioritari gli usi tutela del paesaggio e del patrimonio culturale e turismo. Va rammentato che tra gli elementi di valore paesaggistico e del patrimonio culturale sono ricompresi le aree a valenza ambientale come SIC/ZSC terrestri, ZPS, parchi regionali e altre aree oggetto di tutela.

Paesaggio e patrimonio culturale. La tutela del patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale dello spazio costiero e marino costituisce un presupposto imprescindibile che deve essere tenuto in conto – nel rispetto dei vincoli già costituiti - nella definizione e attuazione delle strategie di sviluppo dell'economia marittima e nella definizione degli usi antropici consentiti. Per questo motivo, nelle fasi di pianificazione è stato intrapreso un lungo percorso di incontri che ha visto il coinvolgimento proattivo delle SABAP per ciascuna Regione costiera. L'importante contributo acquisito ha permesso di ricostruire il quadro conoscitivo dei beni paesaggistici, beni culturali lungo costa e dei beni sommersi e di valorizzarlo congiuntamente alle Regioni durante la definizione delle scelte pianificatorie per le rispettive sub-aree. I due strumenti pianificatori di riferimento definiti dal D.lgs 201/2016 e dal D.lgs 42/2004 e gli obiettivi strategici identificati nella fase operativa 3 del PSM sono stati recepiti ed esplicitamente integrati nelle differenti realtà Regionali tramite un processo esecutivo che ha permesso di fare convergere le prescrizioni paesaggistiche e culturali all'interno del processo di pianificazione marittima.

In particolare, il Piano persegue la valorizzazione della struttura estetico-percettiva del paesaggio e l'attivazione di connessioni tra paesaggi interni e paesaggi costieri. La valorizzazione del patrimonio culturale è letta anche in funzione allo sviluppo del turismo costiero che trova il suo presupposto principale proprio nel patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale. In linea con il "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", il Piano individua inoltre l'opportunità di intraprendere percorsi di riqualificazione e restauro conservativo dei beni appartenenti al patrimonio marittimo – costiero meritevoli di interesse. In linea con la convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, il Piano pone inoltre particolare attenzione alla tutela e valorizzazione del patrimonio archeologico sommerso di cui l'area marittima è particolarmente ricca.

Per dare attuazione a tali obiettivi, il Piano identifica varie aree nelle quali la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale sono considerati come uso prioritario del mare. Come sopra anticipato, lungo le coste della Sicilia meridionale ed orientale ed ampi tratti delle coste della Calabria ionica e del golfo di Taranto, così come lungo le coste delle isole Pelagie e di Pantelleria, è individuata una fascia di estensione 1mn dalla costa nella quale sono definiti come usi prioritari la tutela del paesaggio e del patrimonio culturale e il turismo. In particolare, lungo le coste della Calabria ionica sono individuate UP a priorità *paesaggio e patrimonio culturale*: le ZSC Spiaggia di Brancaleone, Capo Spartivento, Capo S. Giovanni, Fiumara Amendolea – Costa dei Gelsomini, Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi, area costiera della Locride e dell'area dello Ionio catanzarese.

Va rammentato che il paesaggio e il patrimonio culturale ricomprendono anche aree a valenza ambientale come SIC/ZSC terrestri, ZPS, parchi regionali e altre aree oggetto di tutela dal punto di vista ambientale. Tale fascia si interrompe in corrispondenza di aree portuali o ad alto livello di antropizzazione ove altri usi (generalmente il trasporto marittimo) diventano prioritari.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Il Piano inoltre identifica una serie di misure di livello nazionale finalizzate a migliorare la coesistenza tra la tutela del paesaggio e del patrimonio culturale e gli usi del mare, quali, per esempio, la predisposizione di linee guida per definizione di nuovi progetti o di incentivi per l'adeguamento di quelli esistenti ovvero la realizzazione di indagini conoscitive propedeutiche ad una migliore protezione e valorizzazione dei beni. A livello delle sub-aree gli obiettivi e le misure specifiche rinforzano quelli di livello nazionale.

Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza. Questo uso del mare, nelle diverse declinazioni delle attività ad esso associate, risulta prioritario e costituisce un prerequisito per il regolare svolgimento delle altre attività marittime e costiere. Considerate le caratteristiche geografiche, la distribuzione degli usi del mare nell'area (con particolare riferimento alle rotte e all'intensità dei traffici marittimi) e il particolare contesto geopolitico in cui l'area marittima si inserisce, quest'uso è cruciale in particolare per le aree del canale di Sicilia, le coste meridionali della Sicilia e per tutti i porti presenti nell'area marittima.

La sicurezza della navigazione risulta di particolare rilevanza in tutte le aree in prossimità dei porti e, con significatività a livello di area marittima, nella zona dello stretto di Messina, dove sono attivi uno Schema di Separazione del Traffico e le misure gestionali associate.

La prevenzione l'inquinamento causato dalle navi e l'attuazione delle misure della Convenzione Marpol rappresentano un obiettivo rilevante per l'area marittima, in considerazione dell'intensità e della presenza nell'area di tutte le tipologie di traffico marittimo.

Si ritiene fondamentale perseguire tra gli obiettivi di Piano ogni possibile iniziativa volta al mantenimento e rafforzamento della difesa della libertà di navigazione nell'area e della liceità dei traffici marittimi (in accordo con le norme UNCLOS e con la Strategia di sicurezza marittima dell'UE), nonché della salvaguardia della vita umana e della ricerca e salvataggio in mare (convenzioni internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare - SOLAS e sulla ricerca e il salvataggio in mare - SAR).

Gli obiettivi per questi ambiti si esplicitano in particolare (i) nella necessità di garantire il controllo delle coste, (ii) gestire le situazioni di rischio connesse al traffico di imbarcazioni associato ai flussi migratori provenienti dalle coste del Nord- Africa e (iii) garantire la vigilanza sulla pesca e la tutela degli operatori del settore durante le operazioni della pesca. È inoltre necessario (iv) incrementare la legalità e la sicurezza nelle infrastrutture portuali, anche favorendo la presenza diffusa di Guardia Costiera ed altre Forze dell'Ordine.

La rilevanza di quest'uso del mare si concretizza nel Piano attraverso gli obiettivi specifici individuati in tutte le sub-aree. Inoltre, l'uso *sicurezza* è indicato come prioritario in tutta la sub-area IMC/6 corrispondente alle aree di piattaforma continentale Sicilia meridionale e nell'UP di acque territoriali corrispondente alle isole Pelagie (nell'ambito della sub-area IMC/5), ciò in relazione alla particolare esposizione delle aree in oggetto al transito di imbarcazioni legate ai flussi migratori. Nelle UP dell'area dello Stretto di Messina (UP IMC/2_03 e IMC/3_08) tale priorità non è esplicitata in quanto nelle UP in questione si individuano già altre 4 priorità ma è da considerarsi ricompresa e funzionale all'uso *trasporto marittimo e portualità* (schema di separazione del traffico e sistema VTS disposti nell'area dello Stretto). Inoltre, il Piano individua una misura di livello nazionale, ma con specifico riferimento per l'area marittima dello Ionio-Mediterraneo centrale (area del canale di Sicilia) volta a rafforzare il dialogo e il coordinamento internazionale per la gestione delle situazioni di emergenza che coinvolgono la salvaguardia della vita umana in mare.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Pesca. Il settore riveste indubbia rilevanza nell'area marittima e particolarmente nel Canale di Sicilia, area strategica per la pesca a livello nazionale ed internazionale: Mazara del Vallo rappresenta infatti il principale porto peschereccio italiano. Il Piano intende favorire la gestione sostenibile della pesca nell'ambito dei piani nazionali di gestione per specie target (piccoli e grandi pelagici, demersali e molluschi bivalvi) e dei piani di gestione locali esistenti nell'area. Gli obiettivi dei Piani delle GSA 16 (stretto di Sicilia) e GSA 19 (Mar Ionio occidentale), con riferimento alle specie demersali (nasello, gambero bianco, gambero rosso), perseguono il miglioramento della biomassa dei riproduttori tramite la riduzione del tasso di sfruttamento ad un livello compatibile con gli standard di sostenibilità previsti dalla politica comune per la pesca, la riduzione delle catture degli individui sotto taglia e la protezione delle aree di *nursery* e degli *Essential Fish Habitats* in generale, anche in accordo con quanto previsto dalle pratiche individuate dalla General Fishery Commission For the Mediterranean (GFCM). Sono inoltre rilevanti le misure di contrasto alla pesca illegale e di tutela delle specie oggetto di bycatch.

Il Piano si propone di favorire la gestione sostenibile della pesca artigianale e l'incentivazione di attività di integrazione del reddito degli operatori di questo segmento di pesca, facilitandone l'integrazione con altri settori (quali turismo, enogastronomia, filiere di qualità per la trasformazione del prodotto ittico, valorizzazione delle tradizioni peschiere nel rispetto dell'ambiente e del territorio). A tale scopo il Piano individua misure a livello nazionale quali, per esempio, la realizzazione di progetti, studi e ricerche mirati a promuovere un'adeguata presenza spaziale della piccola pesca, la sostenibilità della medesima ed indirizzare azioni per potenziare le relative competenze e sviluppare il capitale umano. Il Piano prevede inoltre di promuovere accordi tra operatori della pesca artigianale e enti/organismi responsabili AMP, siti costieri e marini della Rete Natura 2000, Parchi nazionali o regionali, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile del settore nel riconoscimento della qualità, anche ambientale, dei prodotti e dei servizi offerti dalla pesca artigianale. La valorizzazione delle tradizioni peschiere e l'integrazione con altri settori sono individuati per esempio tra gli obiettivi specifici delle sub-aree IMC/1, IMC/2 e IMC/5.

L'importanza della pesca tra i settori marittimi considerati dal Piano è considerata indicando questo settore come prioritario in grandissima parte delle acque territoriali della Sicilia meridionale (nell'ambito della sub-area IMC/1), nelle acque territoriali attorno alle isole Pelagie (nell'ambito della sub-area IMC/5), in un tratto delle acque territoriali lungo la costa ionica calabrese (nell'ambito della sub-area IMC/3) e nella porzione nord-occidentale della sub-area IMC/6, corrispondente alle aree di piattaforma continentale Sicilia meridionale. Gli obiettivi di protezione delle aree di *nursery* e degli *Essential Fish Habitats* nell'area sono concretizzati attraverso l'individuazione di UP a priorità *natura* in corrispondenza delle Fisheries Restricted Areas (FRA – GFCM) ove queste siano inserite all'interno di zone nelle quali lo sforzo di pesca è importante e nelle quali, pertanto, priorità assegnata dal Piano sia la *pesca*. Il Piano inoltre individua varie misure a scala nazionale individuate per favorire lo sviluppo sostenibile del settore. Misure specifiche, a rafforzare ed adattare quelle nazionali, sono individuate anche a livello di sub-area.

Acquacoltura. In accordo con gli obiettivi strategici, Il Piano riconosce nel settore un'attività ad elevato potenziale di sviluppo, sia nelle acque territoriali che in quelle extraterritoriali. Sulla base delle conoscenze disponibili (UNIMAR, 2016) le coste della Sicilia meridionale sono caratterizzate da un elevato potenziale di sviluppo per l'acquacoltura, sia per quanto riguarda la piscicoltura che per quanto riguarda la mitilicoltura.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Analoghe considerazioni valgono per le aree del golfo di Noto (Sicilia ionica) e per vari tratti costieri della Calabria ionica. L'attuale sviluppo del settore in queste aree è ancora limitato rispetto alle potenzialità offerte dalle caratteristiche ambientali.

Il Piano mira a sostenere ed accelerare l'identificazione e l'eventuale aggiornamento delle AZA, al momento identificate solo nelle acque costiere siciliane, puntando ad uno sviluppo delle diverse forme di acquacoltura in aree favorevoli-vocate, nelle quali la pianificazione dello spazio sia coordinata con l'aumento del potenziale produttivo dei siti. In relazione a questo obiettivo il Piano indica l'acquacoltura come settore di sviluppo potenziale in tutte le UP che ricadono in aree potenzialmente vocate (nell'ambito delle sub-aree IMC/1, IMC/2, IMC/5, IMC/3, IMC/6). In tutte queste aree il Piano richiama l'attenzione alle valutazioni di opportunità circa lo sviluppo congiunto di questo settore con altri usi del mare (es. produzione di energia rinnovabile marina), in un'ottica di multi-uso, per valorizzare le sinergie (es. riduzione dello spazio marittimo utilizzato, riduzione dei costi di gestione, contenimento dei consumi energetici complessivi e contributo alla decarbonizzazione) e promuovere l'innovazione dei settori coinvolti. Il Piano individua, inoltre, varie misure a scala nazionale per promuovere lo sviluppo del settore, la sua sostenibilità e la coesistenza con altri usi del mare. Misure specifiche, a rafforzare e adattare quelle nazionali, sono individuate anche a livello di sub-area.

Trasporto marittimo e portualità. La posizione strategica nel centro del Mare Mediterraneo determina la rilevanza dei traffici marittimi da e per i porti situati nell'area ma anche delle rotte che attraversano il canale di Sicilia, lungo la direttrice Bosforo/Suez-Gibilterra (traffico commerciale e petrolifero). L'area marittima comprende anche la zona dello Stretto di Messina, di rilevanza strategica per il traffico che collega il Mediterraneo orientale e lo ionio con il Tirreno. Di rilevanza nell'area i traffici legati al trasporto passeggeri tra la Sicilia, Pantelleria, le Pelagie e Malta.

In linea con la strategia UE sul trasporto marittimo (COM(2009) 0008), finalizzata ad agevolare il varo di soluzioni integrate innovative nel trasporto intermodale, e con il piano regionale per il trasporto nel Mediterraneo (RTAP) e la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), il Pianotraguarda la continuità marittima del trasporto di passeggeri e merci tra mare e terra, con attenzione alle isole minori.

Il Piano punta ad aumentare l'attrattività dei porti commerciali, riconvertire e sviluppare altre attività e servizi nei porti industriali in crisi/trasformazione, promuovendo lo sviluppo della cantieristica navale o la riconversione ad un'offerta turistica (eventualmente anche prevedendo lo sviluppo di nuovi porti per la crocieristica).

Nella prospettiva di ulteriore crescita del settore del trasporto marittimo nell'area, gli obiettivi di Piano puntano allo sviluppo sostenibile del settore, attraverso il rafforzamento delle misure di riduzione degli impatti ambientale generati da queste attività (inquinamento delle acque e dell'aria, emissione di sostanze climalteranti, dispersione di rifiuti, emissione di rumore sottomarino, introduzione di specie aliene), in linea con le misure previste nell'ambito della convenzione di MARPOL. Anche per porti il Piano indica la necessità di ammodernamenti tecnologici delle strutture e dei servizi forniti, nella direzione della minimizzazione degli impatti ambientali (es. controllo dell'inquinamento, sviluppo energie rinnovabili).

La rilevanza del settore per il Piano dell'area marittima è esplicitata nell'indicazione del trasporto marittimo come uso prioritario in vaste porzioni dell'area stessa ed in particolare: in larga parte delle acque territoriali



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

della Sicilia meridionale (nell'ambito della sub-area IMC/1), e in tutta la porzione meridionale della sub-area IMC/2 (Sicilia orientale), nella UP corrispondente allo Stretto di Messina sia sul lato siciliano (IMC/2) che su quello calabrese (IMC/3), lungo tutta la direttrice offshore dei traffici marittimi che corre parallela alle coste ioniche calabresi (nell'ambito della sub-area IMC/7): Nelle acque territoriali delle isole Pelagie e di Pantelleria sono individuati corridoi dedicati al traffico marittimo (nell'ambito della sub-area IMC/5), vista la rilevanza strategica dei collegamenti marittimi per le realtà insulari. In prossimità dei principali porti la fascia di larghezza 1mn dalla costa con priorità *paesaggio e patrimonio culturale + turismo* si interrompe e il *traffico marittimo* diventa uso prioritario.

Energia. In accordo con quanto previsto dal Piano Energia e Clima (PNIEC, 2019), Il Piano contribuisce a favorire la transizione energetica verso fonti rinnovabili e a ridotte emissioni attraverso lo sviluppo della produzione di energie rinnovabili a mare. Il Piano dell'area marittima promuove infatti lo sviluppo della produzione energetica da fonti rinnovabili marine. Va ricordato come le isole minori in particolare siano riconosciute dal PNIEC come laboratori per elevati livelli di penetrazione delle rinnovabili e per l'elettificazione dei consumi.

Lo sfruttamento dell'energia del moto ondoso rappresenta un'opzione di grande interesse da favorire nei porti dell'area, a servizio delle infrastrutture e dei servizi portuali stessi, al fine di promuoverne l'autonomia energetica, o delle aree urbane in prossimità dei porti. Il Piano intende inoltre favorire la sperimentazione e l'utilizzo di tecnologie di sfruttamento dell'energia eolica offshore, secondo modalità compatibili con la tutela del paesaggio e dell'ambiente (per es. attraverso l'impiego di impianti flottanti, ubicati in aree non visibili dalla terra ferma) ed in aree nelle quali non vengano ad instaurarsi conflitti con altre attività (per esempio con la pesca o il traffico marittimo). Il Piano intende inoltre promuovere lo sviluppo di piattaforme multi-funzionali che prevedano lo svolgimento di molteplici usi (multi-uso), con la produzione energetica (per es. da onde o da vento) accoppiata ad altre attività (per es. acquacoltura, biotecnologie marine o altro).

Per dare attuazione a tali obiettivi il Piano dell'area marittima indica l'*energia*, nella declinazione dello sfruttamento delle energie rinnovabili a mare, tra gli usi possibili con potenziale di sviluppo nelle aree di acque territoriali della Sicilia meridionale e della Calabria, nello stretto di Messina, nelle acque territoriali attorno a Pantelleria e alle Pelagie e in tutte le aree di piattaforma continentale (nell'ambito delle sub-aree IMC/6 e IMC/7).

Per quanto riguarda le attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare, il Piano tiene conto delle disposizioni del Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee (PiTESAI), sia in riferimento alle attività di prospezione e di ricerca, sia per quanto riguarda le concessioni di coltivazione già presentate ed in corso di valutazione, ovvero vigenti.

Per le concessioni in stato di produttività del Mare Ionio e del Mediterraneo centrale (Calabria, Sicilia) ricadenti entro le 12 miglia dalla linea di costa o dal perimetro esterno di aree marine e costiere protette (i.e. "aree non idonee" secondo PiTESAI), il Piano per lo Spazio Marittimo prevede, recependo le indicazioni di PiTESAI, la possibilità di mantenere lo sfruttamento fino alla cessazione della coltivabilità tecnica e/o economica del giacimento, riducendo i conflitti ed aumentando le sinergie con altri settori dell'economia del mare.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Per le aree offshore, il Piano prevede un approccio analogo allo sfruttamento dei giacimenti a mare entro le 12 miglia. Nelle aree idonee previste da PITESAI, è mantenuta la possibilità di presentare istanze di ricerca e di concessione e proseguire le attività di ricerca avviate, per quanto concerne la risorsa gas.

Il Piano dell'area marittima non individua alcuna area come prioritaria per l'uso energia nella declinazione di ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare.

Nell'area marittima ricadono infrastrutture energetiche di interesse strategico, tra cui i gasdotti TransMed (Italia-Algeria area Med. Occidentale) e GreenStream (Libia-Italia area Med. Centrale), altri gasdotti in corso di corso di realizzazione (Gasdotto Melita Transgas, Malta-Italia) o di progetto (Gasdotto Poseidon, Grecia-Italia) e numerosi elettrodotti (in progetto la realizzazione di un nuovo cavo della Rete Elettrica di Interconnessione ELMED, Sicilia-Tunisia).

Difesa costiera. Il Piano promuove lo sviluppo di tutte le azioni inerenti alla tutela delle coste: contrasto al fenomeno di erosione, protezione dalle alluvioni, ripristino dei litorali – con particolare attenzione alle foci fluviali, in particolare attraverso interventi di ingegneria naturalistica e curando lo sviluppo coerente della flora locale. Il contrasto all'erosione costiera è promosso anche in relazione alla salvaguardia dei beni culturali ed ambientali, delle infrastrutture di trasporto ed alla fruizione turistica delle coste. La salvaguardia delle coste è legata anche alla bonifica ambientale delle aree portuali o industriali contaminate, in una prospettiva di riqualificazione, adeguamento ovvero potenziamento, secondo le diverse specificità. Il contrasto all'abusivismo edilizio e il ripristino dello stato dei luoghi ove questo sia stato compromesso rappresentano altre modalità di azione promosse dal Piano.

Il Piano riconosce l'opportunità dei Contratti di Costa come strumenti operativi adatti alla pianificazione e gestione sostenibile delle attività costiere, raccomandandone la predisposizione e l'adozione da parte dei Comuni costieri.

Turismo costiero e marittimo. L'area marittima è caratterizzata da un potenziale di sviluppo per il turismo costiero e marittimo ancora non completamente espresso. D'altra parte, sussiste la necessità di intraprendere percorsi rapidi per la riconversione delle attività turistiche nella direzione della sostenibilità ambientale e della tutela dei territori e del patrimonio culturale e paesaggistico. Per sviluppare compiutamente il potenziale di sviluppo è necessario contrastare alcune minacce e superare alcune condizioni che limitano la piena maturazione del settore. La tutela della costa in senso esteso rappresenta un prerequisito essenziale per lo sviluppo del settore, sia in relazione alla difesa dall'erosione che in termini di tutela delle infrastrutture di trasporto e di accessibilità. È inoltre necessario, in particolare in alcune aree (per es. coste della Calabria ionica), potenziare e adeguare le infrastrutture per il turismo nautico e promuovere e sostenere la fruizione turistica anche attraverso l'offerta di servizi complementari al turismo balneare e al diporto nautico. Il Piano identifica inoltre la possibilità per un ulteriore sviluppo del turismo crocieristico nell'area (es. Crotone, Reggio Calabria).

Proprio in ragione del legame inscindibile tra patrimonio paesaggistico e culturale, qualità ambientale (spiagge, acque, fondali) e attrattività turistica, il Piano propone in varie aree lo sviluppo prioritario congiunto di tali usi delle aree marine costiere. Come sopra indicato, infatti, lungo le coste della Sicilia meridionale ed orientale, così come lungo le coste delle isole Pelagie e di Pantelleria, è individuata una fascia di estensione



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

1mn dalla costa nella quale sono definiti come usi prioritari la *tutela del paesaggio e del patrimonio culturale* e il *turismo*, così come in vari tratti di acque costiere della Calabria ionica (nell'ambito della sub-area IMC/3).

Ricerca scientifica e innovazione. Il Piano individua la necessità di una produzione tecnico-scientifica specifica su tematiche riguardanti la tutela e la salvaguardia dell'ambiente marino. Questo aspetto può trovare applicazione in particolare in relazione alle aree e alle caratteristiche ancora poco note degli ecosistemi che caratterizzano l'area marittima (per es. ambienti di fondale profondo), ai servizi ecosistemici erogati, alle opportunità per definire strumenti di protezione transfrontalieri. Il Piano promuove la ricerca e lo sviluppo di tecnologie innovative al servizio della valorizzazione del patrimonio marittimo nelle sue declinazioni ambientali ed economiche. Lo sviluppo tecnologico, la sperimentazione e l'implementazione di tecnologie innovative, nonché la sperimentazione e l'implementazione di modelli innovativi di business fanno riferimento in particolare ai settori della portualità, della produzione di energie rinnovabili marine, dell'acquacoltura, delle biotecnologie marine, delle piattaforme multifunzionali in grado di ospitare più di un'attività e, più in generale del multi-uso del mare, in ottica di valorizzazione delle sinergie tra gli usi.

7.2.3 Coesistenza e sinergia tra usi

L'area marittima è caratterizzata dalla presenza di molti usi diversi, con diversa concentrazione nelle varie aree. Come accade in tutti i mari, le aree costiere, ed in particolare le zone in prossimità dei porti e degli stretti, sono quelle in cui si concentrano gli usi del mare, ed è così anche nel caso dell'area marittima in oggetto: esempi rilevanti sono rappresentati dalle aree di Siracusa/Augusta (turismo, trasporto marittimo e portualità, protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, difesa), dallo stretto di Messina (trasporto marittimo, pesca), dal Porto di Taranto (trasporto marittimo, pesca, acquacoltura, difesa, energie rinnovabili marine). Inoltre, l'intera area dello Stretto di Sicilia è caratterizzata da un elevato addensamento degli usi e da una conseguente maggiore conflittualità, in particolare in relazione alle attività di pesca molto rilevanti, alle quali si sovrappone un intenso e diversificato traffico marittimo (rotte internazionali e locali).

Le traiettorie di sviluppo individuate dal Piano identificano molte opportunità per la valorizzazione e lo sviluppo di sinergie tra gli usi del mare. L'individuazione nell'ambito dell'area marittima di unità di pianificazione costiere dove gli usi prioritari sono la tutela del paesaggio e del patrimonio culturale (incluse le valenze ambientali), la protezione dell'ambiente ed il turismo rappresenta un esempio emblematico di tali sinergie, in parte già esistenti, ma molto potenziabili attraverso azioni di attuazione degli obiettivi di Piano.

Altre sinergie, solo limitatamente sviluppate ad oggi, ma con buon potenziale di sviluppo, riguardano il settore della pesca, ed in particolare la pesca artigianale, attraverso l'integrazione con settori appartenenti all'ambito del turismo: pescaturismo, enogastronomia, filiere di qualità per la trasformazione del prodotto ittico, valorizzazione delle tradizioni peschiere nel rispetto dell'ambiente e del territorio.

Anche per l'acquacoltura, indicata nel Piano come settore di potenziale sviluppo in varie aree nelle acque territoriali, ma anche nelle aree di piattaforma continentale, è individuata nel Piano l'opportunità di sviluppo congiunto con altri usi del mare, in particolare con la produzione di energia rinnovabile marina, in un'ottica di multi-uso, proprio per valorizzare le sinergie (es. riduzione dello spazio marittimo utilizzato, riduzione dei



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

costi di gestione, contenimento dei consumi energetici complessivi e contributo alla decarbonizzazione) e promuovere l'innovazione dei settori coinvolti.

Ancora con riferimento alle energie marine rinnovabili, il Piano intende promuovere lo sviluppo di piattaforme multifunzionali che prevedano lo svolgimento di molteplici usi (multi-uso), con la produzione energetica (per es. da onde o da vento) accoppiata ad altre attività (per es. produzione di diverse forme di energia: solare/onde/vento/correnti, acquacoltura, biotecnologie marine o altro). Inoltre, lo sfruttamento dell'energia del moto ondoso rappresenta un'opzione di grande interesse da favorire nei porti dell'area, in sinergia con il settore del trasporto marittimo, a servizio delle infrastrutture e dei servizi portuali stessi, al fine di promuoverne l'autonomia energetica.

Il Piano considera attentamente la componente terrestre delle attività marittime, attraverso la piena valorizzazione dell'analisi di interazione terra-mare, soprattutto nella prospettiva dell'ulteriore intensificazione dei trasporti marittimi nell'area, nella riqualificazione e diversificazione delle attività nei porti, dello sviluppo di nuovi settori marittimi (energie rinnovabili, marine, acquacoltura, biotecnologie blu).

7.2.4 Elementi di attenzione relativi agli impatti singoli e multipli sulla biodiversità e gli habitat marino-costieri

Il presente paragrafo sintetizza i principali elementi di attenzione relativi agli impatti singoli e multipli sulla biodiversità e gli habitat marino-costieri da considerare per lo sviluppo delle vocazioni e la definizione delle misure del piano di seguito descritte. Tale sintesi si basa sui risultati dell'analisi delle interazioni tra usi e ambiente illustrata nel Capitolo 4, Fase 2 del Piano. In particolare, l'analisi di insieme relativa all'area marittima dello Ionio-Mediterraneo centrale, presentata in Tabella 2 ed in Figura 4 del Capitolo 4 (Fase 2), viene qui ripresa (cfr. Tabella 3), considerando le pressioni individuate per ciascun "ambito" precedentemente definito, traducendole poi in elementi di attenzione per la pianificazione ed indicandone le relative sub-aree di pertinenza. La scala ed il livello di analisi considerati sono coerenti con lo scopo del presente Piano, e quindi rivolti a supportare il processo di definizione delle vocazioni delle sub-aree e delle relative unità di pianificazione a livello strategico, nonché la definizione delle misure del piano medesimo. Oltre ai contenuti riportati in Tabella 3, si ritiene opportuno sottolineare come l'estensione delle attuali conoscenze sulla distribuzione degli habitat e delle specie indicate nella proposta di Regolamento EU sul Restauro Ambientale (COM(2022)304 final) sia di importanza trasversale per tutti gli ambiti di riferimento, e quindi per le sub-aree interessate.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 3 Elementi di attenzione relativi agli impatti sulla biodiversità e gli habitat marino-costieri da considerare nel Piano

Ambito di riferimento	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
I1 - EBSA del Canale di Sicilia	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: trasporto marittimo; pesca; attività turistiche. L'area è interessata da elevata intensità di traffico marittimo, commerciale, petrolifero e passeggeri (traghetti ad alta velocità). Il Canale di Sicilia è una delle zone di pesca più importanti del Mar Mediterraneo, dove operano flotte significative (italiane e nordafricane) con elevata produzione ittica (specie pelagiche e demersali). Il numero di turisti nell'area è elevato e può rappresentare una minaccia significativa per gli habitat costieri (Es. posidonieti) e per alcune specie (es. Caretta caretta). Le principali pressioni generate includono: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina; prelievo di risorse biologiche; catture accidentali; danneggiamento dei fondali presso le coste.	Individuazione delle aree caratterizzate da maggior incidenza di impatti causati dal traffico marittimo, con particolare attenzione agli oil spills e alle collisioni con megafauna marina. Individuazione e adozione di pratiche per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Armonizzare le modalità di raccolta dei rifiuti solidi sulle navi e del loro conferimento nei porti Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare gli ecosistemi bentonici. Migliorare la gestione del turismo balneare, tutelando gli ecosistemi costieri. Migliorare la gestione delle risorse alieutiche a livello locale, nazionale ed internazionale.	IMC/1, IMC/5, IMC/6, IMC/7
I2 -Area vasta attorno alle isole Pelagie	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: trasporto marittimo; pesca; attività turistiche. Le principali pressioni generate includono: elevato rischio di collisione con navi ed imbarcazioni in genere legato all'elevato traffico marittimo nell'area; elevato rischio di	Individuazione di azioni di prevenzione degli impatti causati dal traffico marittimo, con particolare attenzione agli oil spills e alle collisioni con megafauna marina. Individuazione e adozione di pratiche per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota	IMC/5, IMC/6



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Ambito di riferimento	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	impatti legati all'ingestione/imprigionamento/by-catch dovuto alla presenza dispositivi di pesca (reti, funi) abbandonati; impatti legati alla contaminazione delle acque connessi all'elevato traffico marittimo, alla presenza di attività di ricerca e produzione di O&G e alla presenza di oleodotti. Impatti legati al rumore sottomarino da traffico marittimo e attività O&G. Nelle aree più prossime alla costa, impatti legati al disturbo connesso all'elevata fruizione turistica.	Armonizzare le modalità di raccolta dei rifiuti solidi sulle navi e del loro conferimento nei porti Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare gli ecosistemi bentonici. Migliorare la gestione del turismo balneare, tutelando gli ecosistemi costieri. Migliorare la gestione delle risorse alieutiche a livello locale, nazionale ed internazionale.	
I3 - Golfo di Taranto	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: traffico marittimo; attività industriali; attività militari; attività di ricerca e produzione O&G; attività turistiche. Le principali pressioni generate includono (pressioni rilevanti per i cetacei): generazione di rifiuti marini che possono venire ingeriti dai cetacei; contaminazione delle acque connessi all'elevato traffico marittimo, alla presenza di attività di ricerca e produzione di O&G e alla presenza di oleodotti; emissione di rumore sottomarino da traffico marittimo e attività O&G. Nelle aree costiere, impatti legati al disturbo connesso all'elevata fruizione turistica, soprattutto da turismo balneare e itinerari turistici in barca.	Individuazione di azioni di prevenzione degli impatti causati dal traffico marittimo, con particolare attenzione agli oil spills e alle collisioni con megafauna marina. Individuazione ed adozione di pratiche per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Armonizzare le modalità di raccolta dei rifiuti solidi sulle navi e del loro conferimento nei porti Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare le popolazioni di cetacei e gli ecosistemi bentonici. Migliorare la gestione del turismo balneare, tutelando gli ecosistemi costieri.	IMC/4
I4 - Siti di nidificazione di <i>Caretta caretta</i>	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: urbanizzazione e	Migliorare la gestione integrata della costa, controllando lo sviluppo urbano e contrastando l'abusivismo edilizio.	IMC/3



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
 DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Ambito di riferimento	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	infrastrutture costiere; attività turistiche e ricreative, in particolare fruizione turistica delle spiagge e traffico da diporto. Le principali pressioni generate includono (pressioni rilevanti per le tartarughe): riduzione delle aree per la nidificazione e disturbo antropico nelle aree disponibili a terra e mare legato all'elevata frequentazione.	Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare le popolazioni di tartarughe e gli ecosistemi bentonici. Migliorare la gestione del turismo balneare, tutelando le spiagge e gli ecosistemi costieri.	
I5 - Area Marina Protetta delle Isole Pelagie	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: fruizione turistica delle spiagge e traffico da diporto. Le principali pressioni generate includono: disturbo alla nidificazione delle tartarughe lungo le spiagge; disturbo agli ecosistemi bentonici legato agli ancoraggi; inquinamento da rumore, emissioni inquinanti nelle acque.	Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare le popolazioni di tartarughe e gli ecosistemi bentonici. Migliorare la gestione del turismo balneare, tutelando le spiagge e gli ecosistemi costieri.	IMC/5
I6 - Siti di nidificazione di <i>Caretta caretta</i> in Sicilia Meridionale	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: urbanizzazione e infrastrutture costiere; attività turistiche e ricreative, in particolare fruizione turistica delle spiagge e traffico da diporto. Le principali pressioni generate includono (pressioni rilevanti per le tartarughe): riduzione delle aree per la nidificazione e disturbo antropico nelle aree disponibili a terra e mare legato all'elevata frequentazione.	Migliorare la gestione integrata della costa, controllando lo sviluppo urbano e contrastando l'abusivismo edilizio. Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare le popolazioni di tartarughe e gli ecosistemi bentonici. Migliorare la gestione del turismo balneare, tutelando le spiagge e gli ecosistemi costieri.	IMC/1



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Ambito di riferimento	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
Ambito 17 - Zone di restrizione della pesca nel Canale di Sicilia"	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: traffico marittimo; in alcune aree attività di ricerca e produzione di idrocarburi. Le attività di pesca sono regolate tramite ZTB Art. 1, co. 3 del Regolamento (UE) 2019/982 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Le principali pressioni generate includono: contaminazione delle acque, rilascio di rifiuti in mare, emissione di rumore sottomarino connessi all'elevato traffico marittimo, e, in parte, alla presenza di attività di ricerca e produzione di O&G e alla presenza di oleodotti.	Individuazione di azioni di prevenzione degli impatti causati dal traffico marittimo, con particolare attenzione agli oil spills. Individuazione e adozione di pratiche per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Armonizzare le modalità di raccolta dei rifiuti solidi sulle navi e del loro conferimento nei porti	IMC/01, IMC/06
18 - Aree marine costiere antistanti le coste orientali della Sicilia	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: pesca, urbanizzazione, turismo costiero e attività correlate (es. diportistica), traffico marittimo, attività estrattive di O&G, posa di cavi sottomarini, presenza di siti industriali. Le principali pressioni generate includono: contaminazione delle acque, dei sedimenti e degli organismi, prelievo di risorse biologiche, disturbo alle aree costiere (spiagge) e agli ecosistemi bentonici costieri.	Migliorare la gestione integrata della costa, controllando lo sviluppo urbano e contrastando l'abusivismo edilizio. Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare le popolazioni di tartarughe e gli ecosistemi bentonici. Migliorare la gestione del turismo balneare, tutelando le spiagge e gli ecosistemi costieri. Necessità di riconversione e bonifica delle aree contaminate.	IMC/2
19 - Aree marine costiere antistanti le coste ioniche della Calabria	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: Infrastrutture (moli/porti turistici; opere di difesa a mare); Traffico	Migliorare la gestione integrata della fascia costiera, razionalizzando l'infrastrutturazione, arrestando l'urbanizzazione e contrastando l'abusivismo edilizio.	IMC/3



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Ambito di riferimento	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	marittimo; Pesca a strascico anche sottocosta; Turismo nautico; Sport nautici. Le principali pressioni generate includono: introduzione di specie esotiche invasive; Disturbo agli ecosistemi bentonici dovuto agli ancoraggi e alla pesca a strascico; prelievo di risorse biologiche; disturbo delle spiagge, emissione di rumore, inquinamento delle acque.	Contrastare la pesca illegale ed incentivare la piccola pesca praticata attraverso modalità sostenibile. Migliorare la gestione del traffico dal diporto per preservare gli ecosistemi bentonici.	
I10 -Antennamare e lo stretto di Messina	La Zona di Antennamare e dello stretto di Messina rappresenta, assieme a Bosforo e a Gibilterra, le tre aree in cui nel Mediterraneo si concentrano i flussi migratori dell'avifauna, soprattutto in periodo primaverile. Lo stretto di Messina rappresenta inoltre un corridoio migratorio per cetacei, tartarughe, elasmobranchi e molte specie di pesci. I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: traffico marittimo. Le principali pressioni generate includono: Inquinamento luminoso determinato dai centri urbani, dalle infrastrutture portuali, dal traffico marittimo; rischio di collisione; emissione di rumore sottomarino; inquinamento delle acque e rilascio di rifiuti.	Individuazione di azioni di prevenzione degli impatti causati dal traffico marittimo, con particolare attenzione agli oil spills e alle collisioni con megafauna marina. Individuazione e adozione di pratiche per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Armonizzare le modalità di raccolta dei rifiuti solidi sulle navi e del loro conferimento nei porti Riduzione dell'inquinamento luminoso.	IMC/2, IMC/3
I11 - ZTB regionale "Golfo di Catania"	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: area urbana di Catania: traffico marittimo. Le principali pressioni generate includono: inquinamento delle acque; rilascio rifiuti; emissione rumore sottomarino.	Prevenire i rilasci di sostanze contaminanti in mare.	IMC/2



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Ambito di riferimento	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
I12 - Zona di restrizione della pesca in acque profonde «Barriera corallina di Lophelia al largo di Capo Santa Maria di Leuca»	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela delle specie e degli habitat nell'area: pesca; traffico marittimo. Le principali pressioni generate includono: danneggiamento dei fondali; rilascio di rifiuti.	Gestione della pesca. Armonizzare le modalità di raccolta dei rifiuti solidi sulle navi e del loro conferimento nei porti.	IMC/4, IMC/7.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.2.5 Elementi di interazione terra-mare

L'area marittima è caratterizzata da interazioni terra-mare di origine naturale legate ai processi erosivi della costa, determinati dalla combinazione di fattori naturali (intensificazione delle mareggiate, anche in un contesto di mutate condizioni climatiche) e antropici (drastica riduzione dei deflussi dai bacini idrografici a causa delle derivazioni e dello sfruttamento idrico, urbanizzazione della fascia costiera: aree portuali, siti industriali, sviluppo turistico) con interruzione del circuito di alimentazione dunale delle spiagge, cementificazione delle rive, alterazione morfologica della circolazione costiera in relazione alla realizzazione di infrastrutture a mare, e conseguente perdita delle zone di interfaccia terra mare (zone umide, estuari, laghi costieri) e delle funzionalità naturali che esse ospitavano. A questo riguardo il Piano promuove lo sviluppo di azioni per la tutela delle coste, contrasto all'erosione, protezione dalle alluvioni, ripristino dei litorali, anche in relazione alla salvaguardia dei beni culturali ed ambientali, delle infrastrutture di trasporto ed alla fruizione turistica. A tale scopo il Piano individua una serie di misure di scala nazionale che fanno specifico riferimento all'uso *Difesa costiera, protezione dalle alluvioni, ripristino della morfologia dei fondali* (Denominato Difesa costiera) e prevedono, per esempio, di affrontare in modo coordinato la Gestione Integrata della Zona Costiera, di integrare le strategie e i Piani delle Coste esistenti, di migliorare la gestione delle sabbie sottomarine per esigenze di mitigazione dei rischi da erosione ed inondazione. Il Piano individua altresì numerose altre azioni specifiche a livello delle singole sub-aree.

L'area si caratterizza per la presenza di importanti aree portuali, di diversa dimensione e vocazione, tutte in qualche modo multifunzionali (porti industriali, commerciali, passeggeri, crocieristica e diporto). La presenza di numerosi porti pescherecci determina ulteriori importanti interazioni terra-mare. Ad alcuni porti (Siracusa-Augusta, Crotone, Taranto) sono associate aree industriali che hanno lasciato pesanti eredità in termini di contaminazione ambientale. In uno scenario di ulteriore intensificazione dei trasporti marittimi e di auspicato potenziamento dell'intermodalità, nonché di riconversione di alcune aree portuali (per esempio in funzione turistica) e di sviluppo di altre attività marittime (acquacoltura, biotecnologie blu, energie rinnovabili), le aree portuali si confermano come snodi strategici per i trasporti e per numerose nuove funzioni e richiedono adeguata pianificazione a terra per garantire necessità di infrastrutture e servizi delle diverse attività marittime. Il Piano promuove la riconversione d'uso delle aree in crisi/dismissione e la bonifica ambientale attraverso l'individuazione di specifiche azioni orientate alla riconversione d'uso nell'ambito di misure nazionali (settore Sviluppo sostenibile) finalizzate alla promozione di filiere di economia circolare nei settori della cantieristica navale, della riparazione di imbarcazioni da diporto, della pesca e dell'acquacoltura. Sono inoltre individuati a livello di sub-area obiettivi specifici su questa tematica (rif. IMC/1, IMC/2, IMC/4).

L'intera area marittima è caratterizzata dalla presenza di siti costieri di importante valenza ambientale e per la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale (aree della rete Natura 2000, Aree Marine Protette, siti UNESCO, aree vincolate dal punto di vista paesaggistico). Il Piano riconosce la valenza di tali aree in termini di interazioni terra-mare, identificando estese fasce costiere dove sono considerati usi prioritari la tutela del paesaggio e del patrimonio culturale (inclusa la tutela ambientale) ed il turismo.

Gli elementi di interazione terra-mare evidenziate alla scala di area marittima sono stati considerati ai fini della definizione degli elementi di Piano, in particolare per quanto concerne la determinazione delle



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

vocazionalità e delle modalità d'uso delle Unità di Pianificazione più prossime alla costa o agli hot-spot di interazione terra-mare, nonché per quanto concerne le misure del Piano di livello nazionale e di sub-aree. In riferimento alle misure, infatti, viene evidenziata la rilevanza ai fini della gestione delle interazioni terra-mare, per esempio in relazione al prelievo di sabbie relitte per la difesa costiera, alla realizzazione di connessioni a terra di impianti offshore o al miglioramento della sostenibilità ambientale ed energetica dei porti (hot-spot di interazioni terra-mare).

7.2.6 Elementi rilevanti per la cooperazione transazionale

- Tema 1 – Rafforzare ed estendere la sicurezza della navigazione, la sicurezza marittima e la sorveglianza, particolarmente nelle aree del canale di Sicilia, e garantire la legalità e la sicurezza in tutti i porti dell'area. Tra questi elementi, particolarmente rilevante risulta la necessità di gestione delle situazioni connesse al traffico di imbarcazioni associato ai flussi migratori provenienti dalle coste del Nord- Africa, in accordo con le norme internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e sulla ricerca e il salvataggio in mare (SAR).
- Tema 2 – Coordinare, rafforzare ed estendere gli strumenti di protezione degli ecosistemi marini anche attraverso l'identificazione di aree marine protette transnazionali, in linea con gli obiettivi strategici di UN Agenda 2030, EU Green Deal e EU Biodiversity Strategy 2030. In particolare, considerare l'identificazione di un'area marina protetta tra Italia, Malta e Tunisia nel canale di Sicilia e di un'area marina protetta, con particolare riferimento agli ecosistemi di fondale profondo, tra Italia e Grecia nel mar Ionio.
- Tema 3 – Perseguire una gestione condivisa e pacifica transnazionale, sostenibile sul lungo termine dal punto di vista dei popolamenti ittici e della biodiversità in generale, tra Italia, Malta, Tunisia e Libia delle aree e delle operazioni di pesca nel canale di Sicilia, garantire la vigilanza sulle attività di pesca e assicurare la sicurezza degli operatori del settore.
- Tema 4 – Rafforzare l'applicazione coordinata transazionale in tutta l'area delle misure di riduzione degli impatti ambientali generati dal traffico marittimo (inquinamento delle acque e dell'aria, emissione di sostanze climalteranti, dispersione di rifiuti, emissione di rumore sottomarino, introduzione di specie aliene, collisioni con la megafauna marina), in linea con le misure previste nell'ambito della convenzione di MARPOL e nell'Accordo per la conservazione dei cetacei nel Mar Nero, Mediterraneo e nell'area contigua dell'Atlantico (ACCOBAMS). Intensificare la sorveglianza marittima per prevenire scarichi illegali di inquinanti e rifiuti in mare e attuare rapidamente piani di emergenza in caso di eventi accidentali che coinvolgano navi o infrastrutture O&G offshore (con il coordinamento del Regional Marine Pollution Emergency Control Center per il Mediterraneo - REMPEC).
- Tema 5 – Sviluppare la cooperazione transazionale in tutta l'area per la ricerca sugli ecosistemi marini, in particolare sugli aspetti meno conosciuti (per es. ecosistemi di fondale profondo, servizi ecosistemici) e sugli impatti legati alle attività marittime ed antropiche in generale (inclusi quelli legati ai cambiamenti climatici). Sviluppare la cooperazione transazionale in tema di ricerca e



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

innovazione, nonché la cooperazione finanziaria ed industriale nei settori marittimi emergenti: energie marine rinnovabili, biotecnologie blu, acquacoltura offshore, piattaforme multifunzionali.

- Tema 6 – Rafforzare la cooperazione transazionale in tema di sostenibilità del turismo costiero e marittimo, incentivando offerte rispettose dell'ambiente, dei luoghi, delle tradizioni e del tessuto sociale dei territori in cui tali attività si inseriscono. Promuovere la cooperazione in tema di riconversione delle offerte turistiche legate al turismo di massa verso altri segmenti di mercato innovativi (turismo responsabile, ecoturismo) e promuovere le sinergie tra il settore del turismo e altri settori economici marittimi e costieri (pesca artigianale, acquacoltura, pratiche marittime), a beneficio delle economie locali.
- Tema 7 – Rafforzare la collaborazione in materia di infrastrutture e reti energetiche, da sviluppare secondo criteri strategici condivisi e in accordo con gli obiettivi di sostenibilità.

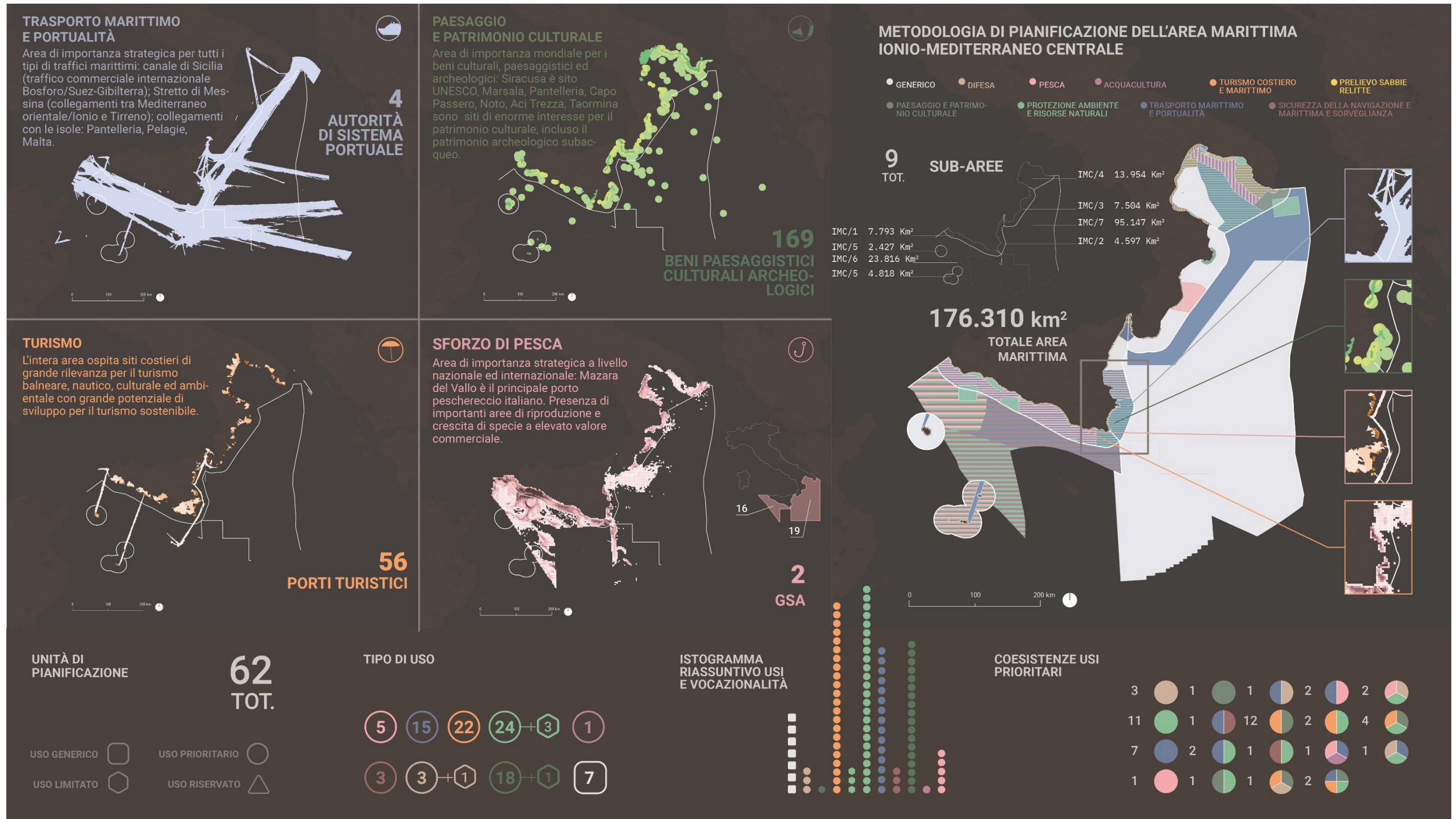


Figura 20 Infografica riassuntiva tra usi e unità di pianificazione per l'area marittima Ionio-Mediterraneo centrale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

7.3 Sintesi della pianificazione per ciascuna Sub-area

7.3.1 Sub-area IMC/1 - Acque territoriali Sicilia meridionale

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area sono rappresentati nella Figura 21. La figura in oggetto riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle attività marittime in essere nell'area, finalizzata a fornire un inquadramento d'insieme e a comprendere le scelte di pianificazione operate nell'area. 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. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 21 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

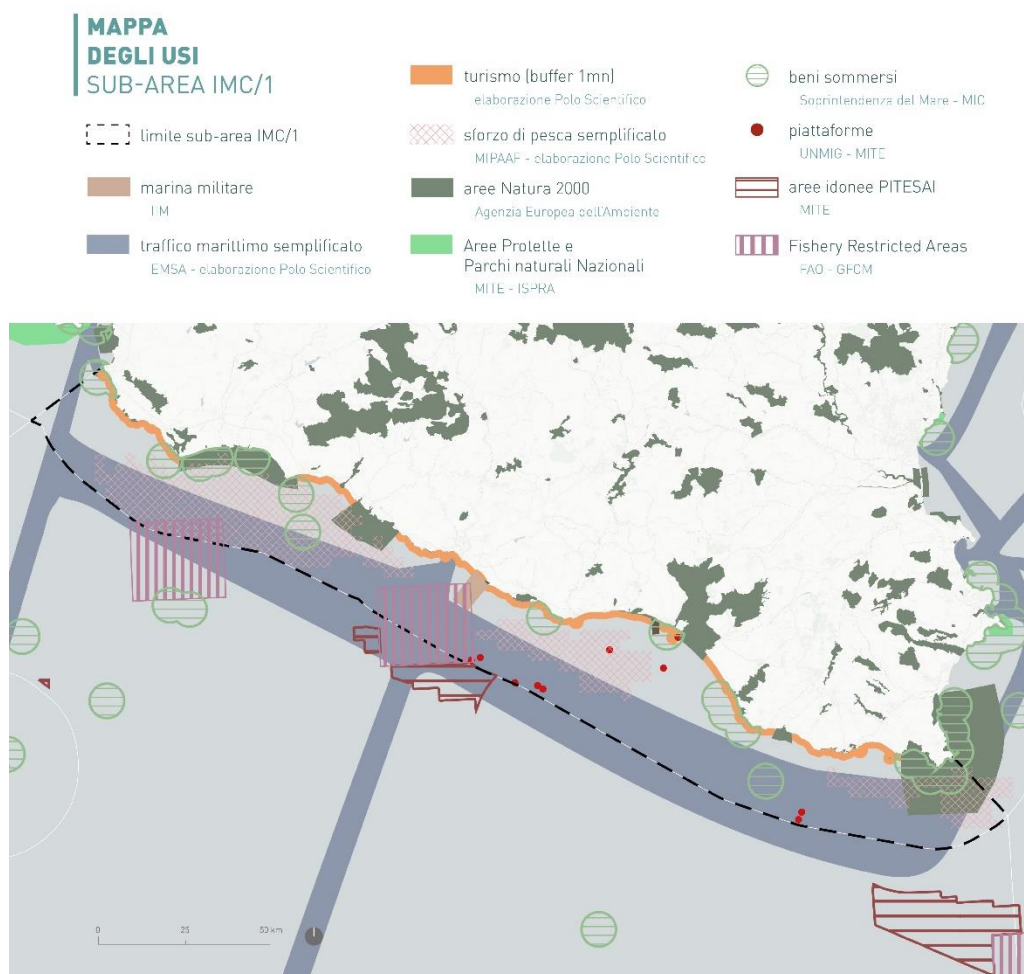


Figura 21 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella subarea IMC/1 Acque territoriali della Sicilia meridionale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Visione e obiettivi specifici

La Regione Siciliana riconosce all'economia marittima (c.d. Blue Economy) ed al suo sviluppo sostenibile (c.d. Sustainable Blue Growth) ovviamente una rilevanza strategica.

I settori che attualmente la compongono, dal turismo (balneare, diportistico crocieristico) ai trasporti, dalla logistica al commercio, dalla pesca all'acquacoltura, necessitano di una strategia complessiva di sviluppo che deve affrontare le criticità conseguenti alle interferenze tra le attività e all'influenza dei cambiamenti climatici in atto, ferma restando la necessità di garantire la tutela dell'ambiente e del paesaggio, unico viatico per raggiungere uno sviluppo armonico e sostenibile.

Ai settori tradizionali si aggiungono quelli emergenti ad alto tasso di innovazione: l'energia da fonti rinnovabili marine, l'economia circolare legata al recupero dei rifiuti in mare e la biotecnologia blu, settori che necessitano di politiche integrate di supporto.

Su tutto, vero motore di sviluppo e progresso, la ricerca, di base ed applicata, e la formazione continua degli operatori di tutti i settori coinvolti, che indubbiamente, concorrerebbe anche ad un conseguente sviluppo del lavoro Regionale, riducendo il tasso di disoccupazione.

L'obiettivo Generale - trasversale

La Regione Siciliana, con vocazione marinara per eccellenza, individua quale obiettivo generale e trasversale lo sviluppo sostenibile, in armonia e nel rispetto dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e delle Strategie Regionali per lo Sviluppo Sostenibile, in fase di definizione, ma anche di trattamento e riciclo dei rifiuti e conseguenti bonifiche ambientali di aree fortemente inquinate, concorrendo ad una Sicilia Green. L'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile 2030 richiede di passare da un approccio di governo settoriale ad un approccio di governo integrato, che parta dalla lettura delle dinamiche del contesto nella loro complessità e individui obiettivi specifici che tengano conto delle interazioni ambientali, sociali ed economiche. A tale obiettivo, tuttavia, stante la collocazione geografica della Regione, si aggrega di fatto l'obiettivo di interesse strategico per la sicurezza a mare, e il controllo delle coste, per la vigilanza sulla pesca e per l'intercettazione dei migranti provenienti dalle coste del Nord-Africa. Quanto sopra nella piena consapevolezza del ruolo strategico della Regione Siciliana nel Mediterraneo. Il Mediterraneo, di fatto, oggi è la via più frequentata per il transito di diverse migliaia di navi – cargo provenienti da Suez, diviene quindi un importante snodo della politica mondiale. In questo scenario si affaccia la Sicilia che strategicamente geolocalizzata, certamente assume un ruolo geostrategico di frontiera per l'Europa.

Gli obiettivi specifici

La visione specifica e l'obiettivo generale trovano articolazione in obiettivi specifici (OS) di pianificazione, i quali tengono conto, in modo integrato, del sistema degli usi in essere, dei loro attuali trend e delle caratteristiche ed emergenze ambientali dell'area marittima.

Gli obiettivi specifici riguardano principalmente, in modo singolo o combinato, i seguenti settori e usi del mare/della costa:



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 4 Obiettivi specifici per la sub-area IMC/1

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(IMC/1)OSP_S 01	Sostenere un processo di controllo militare delle aree marine e zone costiere del sud della Sicilia che si affacciano nel canale di Sicilia per la tutela dei connazionali pescatori e per il controllo del fenomeno migratorio
	(IMC/1)OSP_S 02	Contribuire alla sicurezza della navigazione e alla tutela ambientale
<i>Pesca</i>	(IMC/1)OSP_P 01	Promuovere lo sviluppo e la sostenibilità della pesca con riferimento alla piccola pesca, promuovendo la multifunzionalità e l'integrazione con altri settori, turismo, enogastronomia, filiere di qualità per la trasformazione del prodotto ittico e sua valorizzazione, nonché promozione della cultura marinara, delle tradizioni peschiere, del rispetto dell'ambiente e della salvaguardia delle specie
	(IMC/1)OSP_P 02	Promuovere il rispetto, da parte della flotta peschereccia, delle normative in materia di limitazioni delle emissioni imposte dall'I.M.O
<i>Acquacoltura</i>	(IMC/1)OSP_A 01	Garantire lo sviluppo delle attività di acquacoltura marina e lagunare esistenti, favorendo la diversificazione delle produzioni, l'uso sostenibile delle risorse e dell'innovazione tecnologica
	(IMC/1)OSP_A 02	Promozione di impianti di acquacoltura secondo linee e atti di indirizzo concorrenti ad un approccio ecosistemico ed ambientale
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(IMC/1)OSP_TM 01	Garantire la continuità marittima per passeggeri e merci tra Sicilia ed Italia ed Europa, nonché con le isole minori, favorendo l'apertura di nuove rotte nazionali ed internazionali.
	(IMC/1)OSP_TM 02	Promozione delle attività in crisi individuate nelle aree portuali e nei porti commerciali e contestuale sviluppo della cantieristica navale.
	(IMC/1)OSP_TM 03	Implementare l'attrattività dei porti commerciali.
<i>Energia</i>	(IMC/1)OSP_E 01	Promozione dello sviluppo di fonti energetiche rinnovabili anche marine, quali l'energia del moto ondoso per favorire l'elettrificazione dei porti o altre zone urbanizzate, o l'energia eolica offshore su impianti flottanti, ubicati in aree non visibili dalla terra ferma. Nell'identificazione delle aree sarà indispensabile produrre un'analisi costi-benefici di tutte le componenti socio-economiche, tendendo in considerazione i



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
		conflitti con altri usi (la pesca <i>in primis</i>) e le necessità dei territori nonchè attivando tavoli di discussione con tutte le parti interessate.
	(IMC/1)OSP_E 02	Promuovere lo sviluppo della transizione energetica delle aree portuali riportando i porti ad un concetto di autosufficienza energetica secondo le vigenti normative di tutela ambientale ed energetica.
Difesa costiera	(IMC /1)OSP_DC 01	Sviluppo di tutte le azioni inerenti alla tutela delle coste, contrasto al fenomeno di erosione, protezione dalle alluvioni e conseguente ripristino dei litorali sabbiosi e ghiaiosi, con particolare attenzione alle foci dei fiumi, promuovendo opportuni interventi di ingegneria naturalistica volti al contenimento dei costoni degradati, nonché ad un coerente sviluppo della flora locale.
	(IMC /1)OSP_DC 02	Promozione di uno sviluppo sostenibile delle zone costiere e bonifica ambientale delle aree portuali attraverso una pianificazione pluriennale delle attività, da porre in essere anche per la riqualificazione, adeguamento e potenziamento delle strutture portuali esistenti.
Turismo costiero e marittimo	(IMC /1)OSP_T 01	Al fine di implementare la fruizione turistica delle coste, si svilupperà una coerente attività per il miglioramento ed il mantenimento dello stato di qualità delle acque di balneazione (Direttiva 2006/7/CE), nonché di strategie per il contrasto di erosione costiera.
	(IMC /1)OSP_T 02	Implementazione della portualità turistica, proponendo nuovi insediamenti, ponendo di contro l'ammodernamento, potenziamento ed adeguamento dei porti turistici esistenti.
	(IMC /1)OSP_T 03	Proposte operative per un regolamento attuativo in area portuale che individui le regole per la fruibilità degli spazi da destinare ad approdi turistici e quelli da assegnare alle attività commerciali e di pesca, migliorando i servizi a disposizione del turista, diportista o crocierista.
Protezione ambiente e risorse naturali	(IMC/1)OSP_N 01	Valorizzazione del sistema di aree protette già esistenti e quelle da costituire, prevedendo azioni coerenti per la riduzione dell'inquinamento delle aree portuali.
	(IMC/1)OSP_N 02	Raggiungimento e mantenimento degli obiettivi di riqualificazione ambientale derivanti dalla direttiva acque (Dir. 2000/60/CE) e dalla direttiva quadro della strategia marina.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(IMC /1)OSP_PPC 01	Tutela e valorizzazione ambientale e paesaggistica dei beni e del contesto in cui insistono tenendo conto del rispetto dei vincoli già definiti.
	(IMC/1)OSP_PPC 02	Identificazione dei beni appartenenti al patrimonio marittimo – costiero regionale e conseguente riqualificazione e restauro conservativo.
<i>Ricerca scientifica e innovazione</i>	(IMC/1)OSP_RI 01	Produzione tecnico scientifica su tematiche riguardanti la tutela e salvaguardia dell’ambiente marino.
	(IMC/1)OSP_RI 02	Creazione di un “Distretto del Mare” che metta in relazione ricercatori, imprese e struttura pubblica, favorendo la nascita di start-up di settore.
	(IMC/1)OSP_RI 03	Promozione per la ricerca e sviluppo di tecnologie innovative al servizio della valorizzazione del patrimonio marittimo nelle sue declinazioni ambientali ed economiche.

Unità di pianificazione e vocazioni d’uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area IMC/1 sono rappresentate in Figura 22 e in Figura 23 (in quest’ultima la rappresentazione delle UP è sovrapposta a quella dei principali usi del mare).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

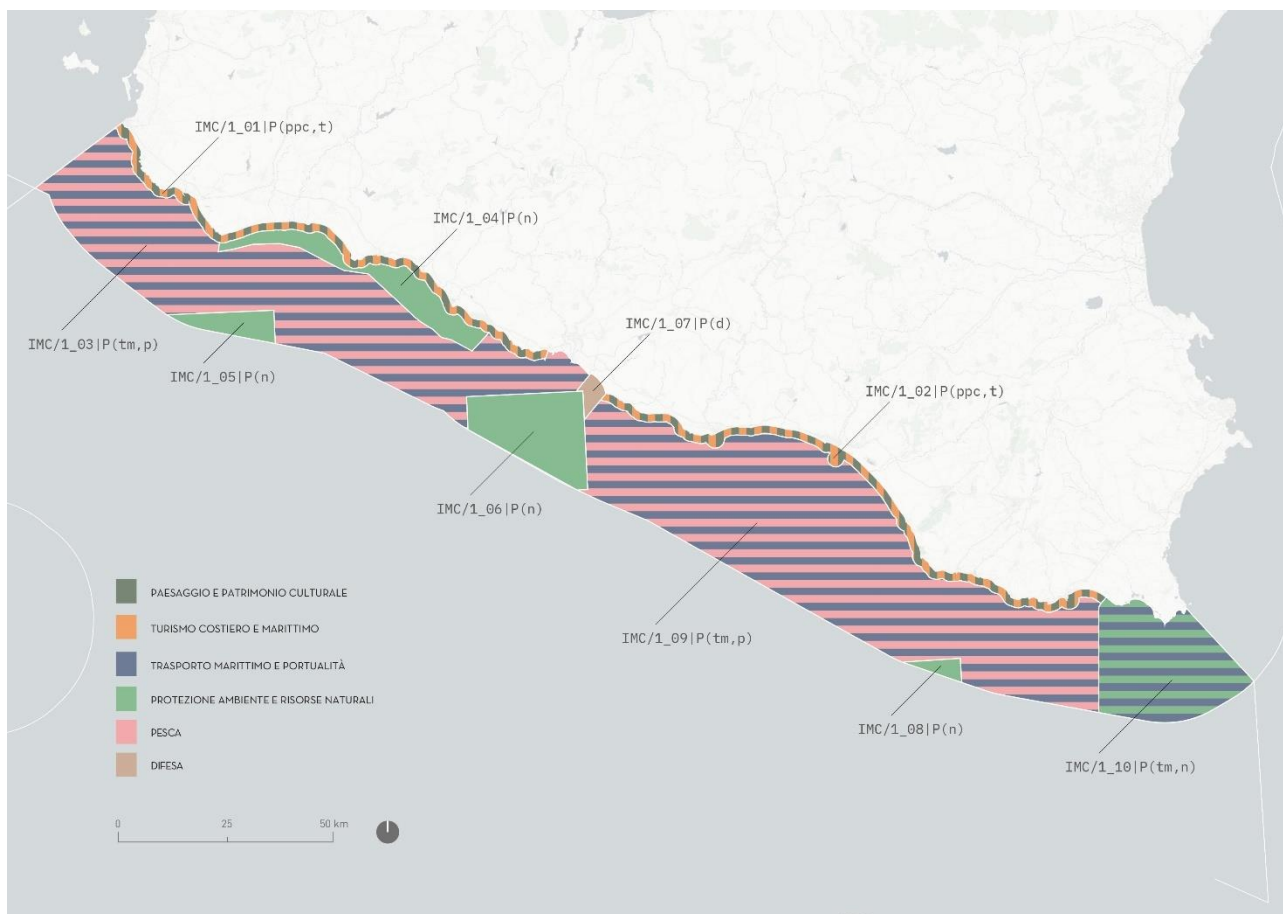


Figura 22 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-aree di acque territoriali IMC/1 Sicilia meridionale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE



Figura 23 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area IMC/1 Sicilia meridionale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.3.2 Sub-area IMC/2 - Acque territoriali Sicilia orientale

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area sono rappresentati nella Figura 24. La figura in oggetto riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle attività marittime in essere nell'area, finalizzata a fornire un inquadramento d'insieme e a comprendere le scelte di pianificazione operate nell'area. Nell'area marittima in oggetto i principali usi del mare sono il turismo costiero e marittimo, il trasporto marittimo, la pesca, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 24 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

**MAPPA
DEGLI USI
SUB-AREA IMC/2**

limite sub-area IMC/2

marina militare
IIM

turismo (buffer 1mn)
elaborazione Polo Scientifico

sforzo di pesca semplificato
MIPAAF - elaborazione Polo Scientifico

traffico marittimo semplificato
EMSA - elaborazione Polo Scientifico

aree Natura 2000
Agenzia Europea dell'Ambiente

Aree Protette e
Parchi naturali Nazionali
MITE - ISPRA

beni sommersi
Soprintendenza del Mare - MIC

elettrodotti
CGCCP - Terna

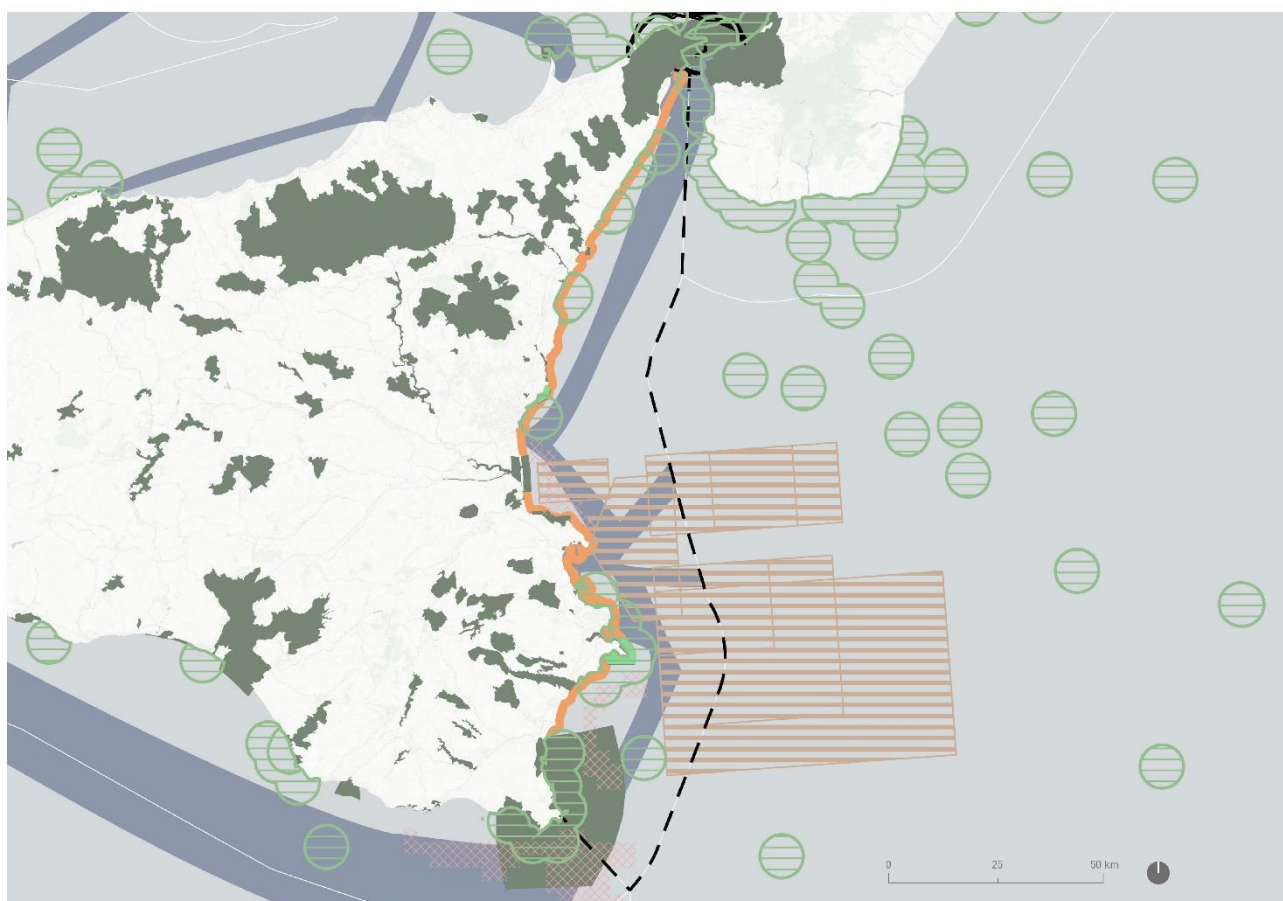


Figura 24 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area IMC/2 Acque territoriali della Sicilia orientale.

Visione e obiettivi specifici

La Regione Siciliana riconosce all'economia marittima (c.d. Blue Economy) ed al suo sviluppo sostenibile (c.d. Sustainable Blue Growth) ovviamente una rilevanza strategica.

I settori che attualmente la compongono, dal turismo (balneare, diportistico crocieristico) ai trasporti, dalla logistica al commercio, dalla pesca all'acquacoltura, necessitano di una strategia complessiva di sviluppo che



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

deve affrontare le criticità conseguenti alle interferenze tra le attività e all'influenza dei cambiamenti climatici in atto, ferma restando la necessità di garantire la tutela dell'ambiente e del paesaggio, unico viatico per raggiungere uno sviluppo armonico e sostenibile.

Ai settori tradizionali si aggiungono quelli emergenti ad alto tasso di innovazione: l'energia da fonti rinnovabili marine, l'economia circolare legata al recupero dei rifiuti in mare e la biotecnologia blu, settori che necessitano di politiche integrate di supporto.

Su tutto, vero motore di sviluppo e progresso, la ricerca, di base ed applicata, e la formazione continua degli operatori di tutti i settori coinvolti, che indubbiamente, concorrerebbe anche ad un conseguente sviluppo del lavoro Regionale, riducendo il tasso di disoccupazione.

L'obiettivo Generale - trasversale

La Regione Siciliana, con vocazione marinara per eccellenza, individua quale obiettivo generale e trasversale lo sviluppo sostenibile, in armonia e nel rispetto dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e delle Strategie Regionali per lo Sviluppo Sostenibile, in fase di definizione, ma anche di trattamento e riciclo dei rifiuti e conseguenti bonifiche ambientali di aree fortemente inquinate, concorrendo ad una Sicilia Green. L'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile 2030 richiede di passare da un approccio di governo settoriale ad un approccio di governo integrato, che parta dalla lettura delle dinamiche del contesto nella loro complessità e individui obiettivi specifici che tengano conto delle interazioni ambientali, sociali ed economiche. A tale obiettivo, tuttavia, stante la collocazione geografica della Regione, si aggrega di fatto l'obiettivo di interesse strategico per la sicurezza a mare, e il controllo delle coste, per la vigilanza sulla pesca e per l'intercettazione dei migranti provenienti dalle coste del Nord-Africa. Quanto sopra nella piena consapevolezza del ruolo strategico della Regione Siciliana nel Mediterraneo. Il Mediterraneo, di fatto, oggi è la via più frequentata per il transito di diverse migliaia di navi – cargo provenienti da Suez, diviene quindi un importante snodo della politica mondiale. In questo scenario si affaccia la Sicilia che strategicamente geolocalizzata, certamente assume un ruolo geostrategico di frontiera per l'Europa.

Gli obiettivi specifici

La visione specifica e l'obiettivo generale trovano articolazione in obiettivi specifici (OS) di pianificazione, i quali tengono conto, in modo integrato, del sistema degli usi in essere, dei loro attuali trend e delle caratteristiche ed emergenze ambientali dell'area marittima.

Gli obiettivi specifici riguardano principalmente, in modo singolo o combinato, i seguenti settori e usi del mare/della costa:



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 5 Obiettivi specifici per la sub-area IMC/2

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(IMC/2)OSP_S 01	Sostenere un processo di controllo militare delle aree marine e zone costiere del sud della Sicilia che si affacciano nel canale di Sicilia per la tutela dei connazionali pescatori e per il controllo del fenomeno migratorio
	(IMC/2)OSP_S 02	Contribuire alla sicurezza della navigazione e alla tutela ambientale
<i>Pesca</i>	(IMC/2)OSP_P 01	Promuovere lo sviluppo e la sostenibilità della pesca con riferimento alla piccola pesca, promuovendo la multifunzionalità e l'integrazione con altri settori, turismo, enogastronomia, filiere di qualità per la trasformazione del prodotto ittico e sua valorizzazione, nonché promozione della cultura marinara, delle tradizioni peschiere, del rispetto dell'ambiente e della salvaguardia delle specie
	(IMC/2)OSP_P 02	Promuovere il rispetto, da parte della flotta peschereccia, delle normative in materia di limitazioni delle emissioni imposte dall'I.M.O.
<i>Acquacoltura</i>	(IMC/2)OSP_A 01	Garantire lo sviluppo delle attività di acquacoltura marina e lagunare esistenti, favorendo la diversificazione delle produzioni, l'uso sostenibile delle risorse e dell'innovazione tecnologica
	(IMC/2)OSP_A 02	Promozione di impianti di acquacoltura secondo linee e atti di indirizzo concorrenti ad un approccio ecosistemico ed ambientale
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(IMC/2)OSP_TM 01	Garantire la continuità marittima per passeggeri e merci tra Sicilia ed Italia ed Europa, nonché con le isole minori, favorendo l'apertura di nuove rotte nazionali ed internazionali.
	(IMC/2)OSP_TM 02	Promozione delle attività in crisi individuate nelle aree portuali e nei porti commerciali e contestuale sviluppo della cantieristica navale.
	(IMC/2)OSP_TM 03	Implementare l'attrattività dei porti commerciali.
<i>Energia</i>	(IMC/2)OSP_E 01	Promozione dello sviluppo di fonti energetiche rinnovabili anche marine, quali l'energia del moto ondoso per favorire l'elettrificazione dei porti o altre zone urbanizzate, o l'energia eolica offshore su impianti flottanti, ubicati in aree non visibili dalla terra ferma. Nell'identificazione delle aree sarà indispensabile produrre un'analisi costi-benefici di tutte le componenti socio-economiche, tendendo in considerazione i conflitti con altri usi (la pesca in primis) e le necessità dei territori nonché attivando tavoli di discussione con tutte le parti interessate.
	(IMC/2)OSP_E 02	Promuovere lo sviluppo della transizione energetica delle aree portuali riportando i porti ad un concetto di autosufficienza energetica secondo le vigenti normative di tutela ambientale ed energetica.
<i>Difesa costiera</i>	(IMC/2)OSP_DC 01	Sviluppo di tutte le azioni inerenti alla tutela delle coste, contrasto al fenomeno di erosione, protezione dalle alluvioni e conseguente ripristino dei litorali sabbiosi e ghiaiosi, con particolare attenzione



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
		alle foci dei fiumi, promuovendo opportuni interventi di ingegneria naturalistica volti al contenimento dei costoni degradati, nonché ad un coerente sviluppo della flora locale.
	(IMC/2)OSP_DC 02	Promozione di uno sviluppo sostenibile delle zone costiere e bonifica ambientale delle aree portuali attraverso una pianificazione pluriennale delle attività, da attuare anche per la riqualificazione, adeguamento e potenziamento delle strutture portuali esistenti.
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(IMC/2)OSP_T 01	Al fine di implementare la fruizione turistica delle coste, si svilupperà una coerente attività per il miglioramento ed il mantenimento dello stato di qualità delle acque di balneazione (Direttiva 2006/7/CE), nonché di strategie per il contrasto di erosione costiera.
	(IMC/2)OSP_T 02	Implementazione della portualità turistica, proponendo nuovi insediamenti, ponendo di contro l'ammodernamento, potenziamento ed adeguamento dei porti turistici esistenti.
	(IMC/2)OSP_T 03	Proposte operative per un regolamento attuativo in area portuale che individui le regole per la fruibilità degli spazi da destinare ad approdi turistici e quelli da assegnare alle attività commerciali e di pesca, migliorando i servizi a disposizione del turista, diportista o crocierista.
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(IMC/2)OSP_N 01	Valorizzazione del sistema di aree protette già esistenti e quelle da costituire, prevedendo azioni coerenti per la riduzione dell'inquinamento delle aree portuali.
	(IMC/2)OSP_N 02	Raggiungimento e mantenimento degli obiettivi di riqualificazione ambientale derivanti dalla direttiva acque (Dir. 2000/60/CE) e dalla direttiva quadro della strategia marina.
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(IMC/2)OSP_PPC 01	Tutela e valorizzazione ambientale e paesaggistica dei beni e del contesto in cui insistono tenendo conto del rispetto dei vincoli già definiti.
	(IMC/2)OSP_PPC 02	Identificazione dei beni appartenenti al patrimonio marittimo – costiero regionale e conseguente riqualificazione e restauro conservativo.
<i>Ricerca scientifica e innovazione</i>	(IMC/2)OSP_RI 01	Produzione tecnico scientifica su tematiche riguardanti la tutela e salvaguardia dell'ambiente marino.
	(IMC/2)OSP_RI 02	Creazione di un “Distretto del Mare” che metta in relazione ricercatori, imprese e struttura pubblica, favorendo la nascita di start-up di settore.
	(IMC/2)OSP_RI 03	Promozione per la ricerca e sviluppo di tecnologie innovative al servizio della valorizzazione del patrimonio marittimo nelle sue declinazioni ambientali ed economiche.

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area IMC/2 sono rappresentate in Figura 25 e in Figura 26 (in quest'ultima la rappresentazione delle UP è sovrapposta a quella dei principali usi del mare).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Per la pianificazione delle aree appartenenti allo Stretto di Messina è stato adottato un approccio ecologico e funzionale, armonizzando le scelte di pianificazione con quelle relative alle sub-aree IMC/3 e MO/5, essendo che lo Stretto costituisce un *unicum* dal punto di vista ambientale e degli usi del mare.

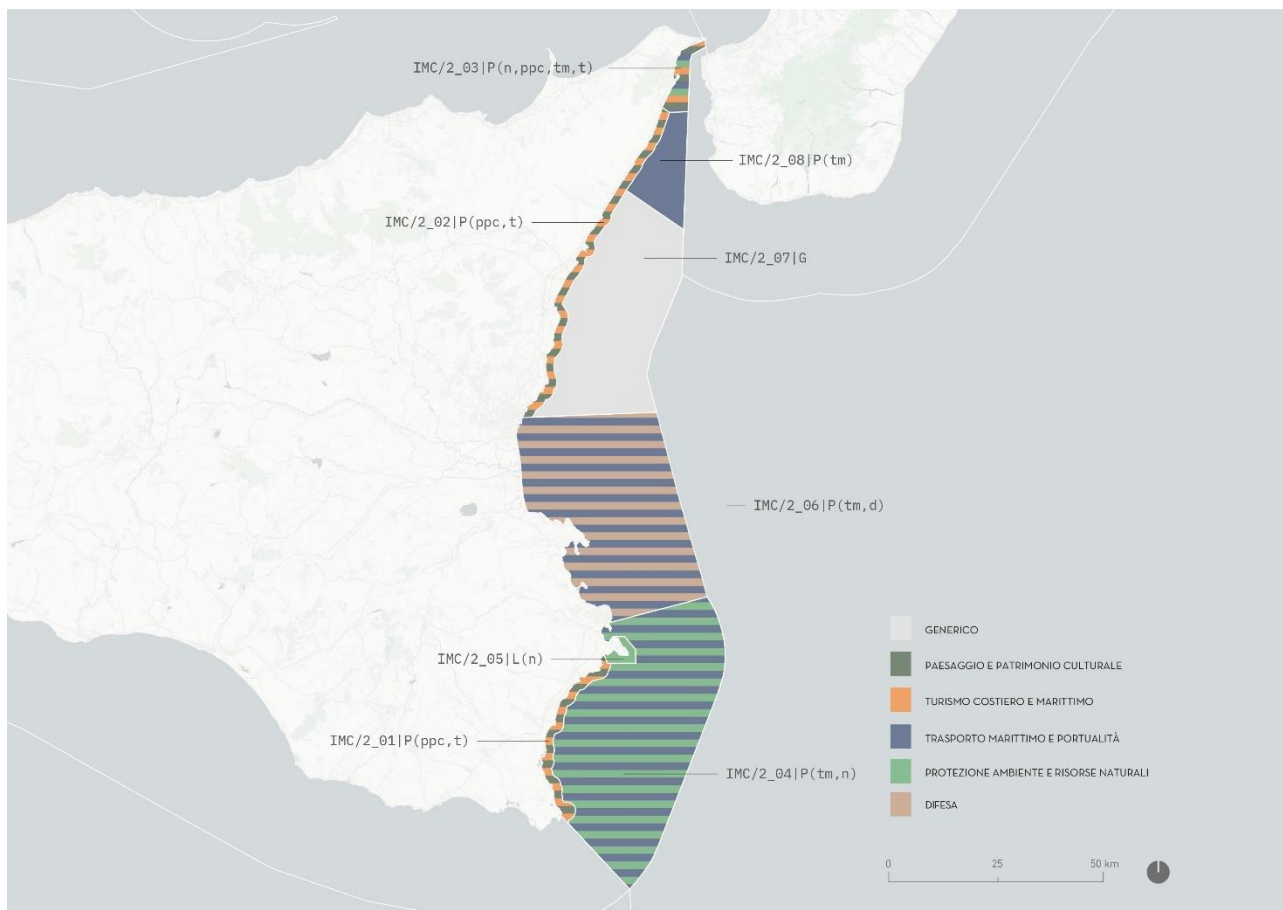


Figura 25 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-aree di acque territoriali IMC/2 Sicilia orientale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE



Figura 26 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area di acque territoriali IMC/2 Sicilia orientale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.3.3 Sub-area IMC/3 - Acque territoriali Calabria orientale

I contenuti del presente paragrafo sono stati elaborati dalla Regione Calabria sulla base dei contenuti delle seguenti delibere: Delibera di Giunta regionale n. 104 del 19 marzo 2021; Delibera di Giunta regionale n. 152 del 12 Aprile 2022

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area sono rappresentati nella Figura 24. La figura in oggetto riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle attività marittime in essere nell'area, finalizzata a fornire un inquadramento d'insieme e a comprendere le scelte di pianificazione operate nell'area. Nell'area marittima in oggetto i principali usi del mare sono il turismo costiero e marittimo, 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. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 27 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

**MAPPA
DEGLI USI
SUB-AREA IMC/3**

- limite sub-area IMC/3
- traffico marittimo semplificato
EMSA - elaborazione Polo Scientifico
- sforzo di pesca semplificato
MIPAAF - elaborazione Polo Scientifico
- concessioni pesca-acquacoltura
MIPAAF
- località turistiche
elaborazione Polo Scientifico
- Aree Protette e
Parchi naturali Nazionali
MITE - ISPRA
- aree Natura 2000
Agenzia Europea dell'Ambiente
- beni paesaggistici dichiarati
MIC
- beni vincolati
MIC
- beni sommersi
MIC - elaborazione del Polo Scientifico
- aree idonee PITESAI
MITE
- elettrodotti
CGCCP - Terna
- piattaforme
UNMIG - MITE
- marina militare
IIM

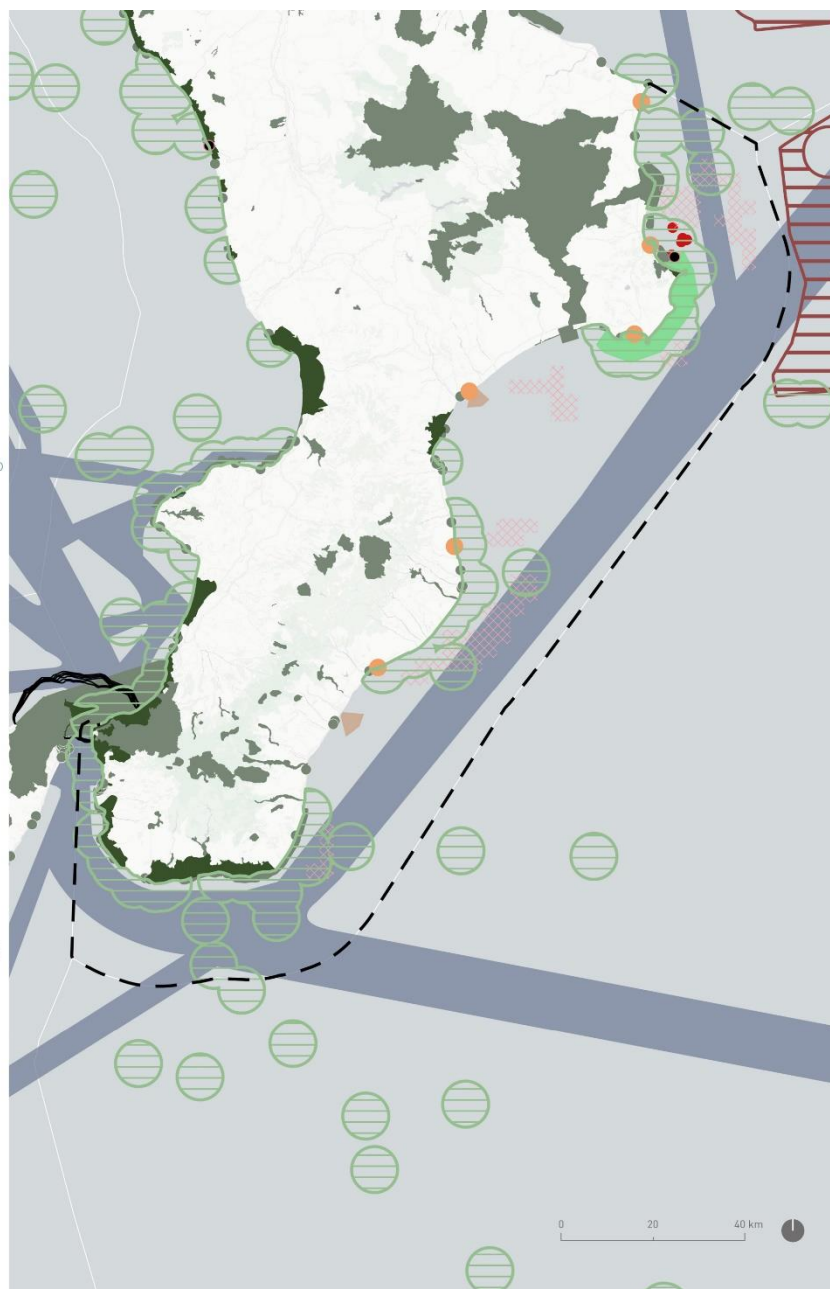


Figura 27 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area IMC/3 Acque territoriali della Calabria orientale.

Visione e obiettivi specifici

La tutela del patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale dello spazio costiero e marino costituisce un presupposto imprescindibile che deve essere tenuto in conto nella definizione e attuazione delle strategie di sviluppo dell'economia marittima e nella definizione degli usi antropici consentiti.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Fra le strategie riveste un ruolo prioritario lo sviluppo turistico, che trova il suo presupposto principale proprio nel patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale. Tale priorità strategica deve essere perseguita in maniera sostenibile, limitando l'impatto delle infrastrutture e delle attività connesse.

Particolare attenzione deve essere posta nell'area dello Stretto di Messina, attraversato sia dalle rotte internazionali, sia dalle rotte di collegamento fra la Calabria e la Sicilia, in un contesto rilevante dal punto di vista naturalistico, paesaggistico e culturale. In tale area lo sviluppo del sistema portuale e l'elevata densità del traffico marittimo devono necessariamente trovare una equilibrata sintesi con le esigenze di tutela, comunque nella prospettiva della realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto.

Le ulteriori strategie di sviluppo sono compatibili nei limiti in cui non contrastano con le esigenze di tutela e sviluppo sopra delineate.

Tabella 6 Obiettivi specifici per la sub-area di acque territoriali della Calabria orientale

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sviluppo sostenibile</i>	(IMC/3)OSP_SS 01	Valorizzazione delle aree demaniali marittime e contratti di costa: al fine di garantire l'uso sostenibile dello spazio e delle risorse nell'interfaccia terra-mare, sensibilizzare i Comuni costieri sull'opportunità di dotarsi dei prescritti strumenti di pianificazione coniugando la tutela dell'ambiente marittimo e costiero con le esigenze imprenditoriali del settore. Promuovere i contratti di costa come strumenti di programmazione volontari atti a perseguire, attraverso azioni integrate, sia la tutela e la valorizzazione dei territori che lo sviluppo locale
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(IMC/3)OSP_N 01	Tutela dell'ambiente: mantenere lo stato di conservazione buono di habitat e specie nel lungo termine
	(IMC/3)OSP_N 02	Depurazione delle acque reflue: attuare le azioni necessarie per superare entro il 2024 le procedure di infrazione alla direttiva 1991/271/CEE sul trattamento delle acque reflue urbane, assicurando un campionamento affidabile delle stesse, per preservare l'ambiente, la salute umana e la balneabilità.
<i>Difesa costiera</i>	(IMC/3)OSP_DC 01	Erosione costiera: contrastare l'erosione costiera per salvaguardare le infrastrutture di trasporto, di notevole rilevanza e con notevoli diffuse criticità, la fruizione turistica delle coste e i beni culturali e ambientali.
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(IMC/3)OSP_PPC 01	Paesaggio e beni culturali: valorizzare la struttura estetico percettiva del paesaggio e promuovere relazioni di reciprocità e complementarità tra i paesaggi interni e i paesaggi costieri per sviluppare l'interazione terra-mare e la fruizione dei beni culturali, con particolare riguardo ai siti e beni culturali sulle coste riferiti al sistema difensivo (castelli, palazzi fortificati, torri, cinte murarie), spesso inseriti in contesti urbani e ambientali di pregio. La valorizzazione dovrà essere effettuata anche attraverso l'inserimento in circuiti legati alla crocieristica ed alla nautica da diporto.
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(IMC/3)OSP_T 01	Promuovere e sostenere la fruizione turistica, anche attraverso l'offerta qualitativamente adeguata di servizi complementari e di



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
		supporto connessi al turismo balneare e al diporto nautico, nel rispetto della sostenibilità ambientale.
	(IMC/3)OSP_T 02	Portualità diffusa, nautica da diporto e turismo balneare: recuperare il gap di offerta per il turismo nautico, soprattutto in termini di disponibilità di posti barca per lunghezza di costa, attraverso il potenziamento e la realizzazione di infrastrutture portuali e l'utilizzo di strutture di ormeggio temporanee per natanti.
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(IMC/3)OSP_TM 01	Porti principali: consolidare il ruolo del Porto di Gioia Tauro, quale principale hub di transhipment italiano, e accrescerne la rilevanza nel contesto mediterraneo e internazionale. Nei restanti porti, soprattutto nella parte meridionale, sfruttare la capacità attrattiva derivante dalla prossimità alle rotte internazionali, alla Sicilia e alle Isole Eolie per lo sviluppo commerciale e soprattutto turistico, prevedendo la capacità di ospitare imbarcazioni e navi da diporto (mega yacht, minicrociere). Sviluppare la crocieristica nel porto di Vibo Valentia
<i>Pesca</i>	(IMC/3)OSP_P 01	Garantire in tutte le infrastrutture portuali, salvo motivate eccezioni, una funzione peschereccia, con un'offerta di servizi adeguata in termini quantitativi e qualitativi.
<i>Acquacoltura</i>	(IMC/3)OSP_A 01	Promuovere e sostenere lo sviluppo di acquacoltura in mare aperto (offshore) in aree opportunamente individuate.
<i>Energia</i>	(IMC/3)OSP_E 01	Energia rinnovabile: trasformare i porti in strutture a saldo energetico positivo, principalmente attraverso la produzione di energia da moto ondoso. Promuovere, per l'acquacoltura in mare aperto (offshore), l'utilizzo di piattaforme multifunzionali che prevedano, in aggiunta, la produzione di energia da vento e onde.
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(IMC/3)OSP_S 01	Legalità e sicurezza: favorire una diffusa presenza della Guardia Costiera e delle altre forze dell'ordine presso le infrastrutture portuali, quale presidio di legalità e sicurezza.

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area IMC/3 sono rappresentate in Figura 28 e in Figura 29 (in quest'ultima la rappresentazione delle UP è sovrapposta a quella dei principali usi del mare).

Per la pianificazione delle aree appartenenti allo stretto di Messina è stato adottato un approccio ecologico e funzionale, armonizzando le scelte di pianificazione con quelle relative alle sub-aree IMC/3 e MO/5, essendo che lo Stretto costituisce un *unicum* dal punto di vista ambientale e degli usi del mare.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

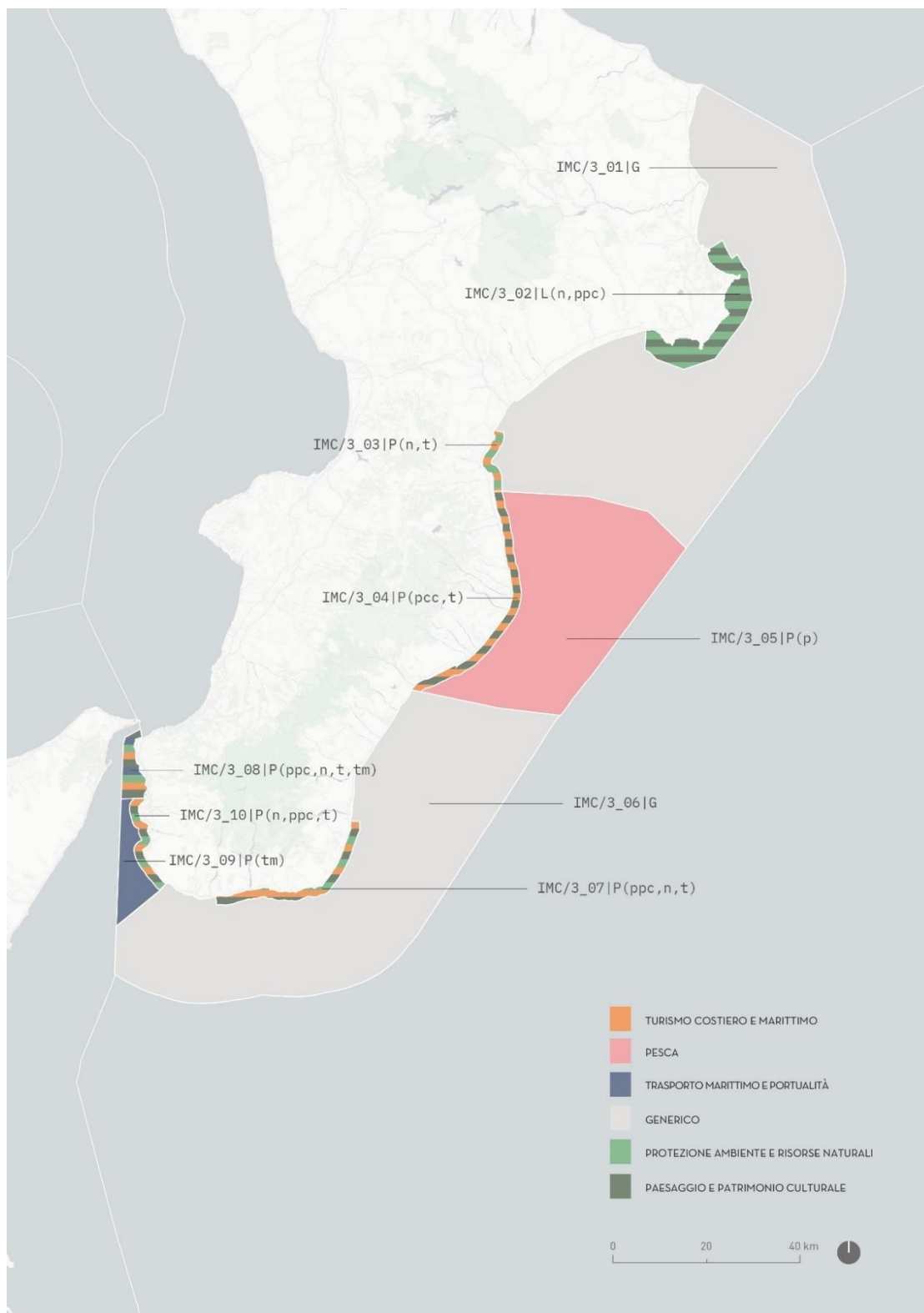


Figura 28 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-aree di acque territoriali IMC/3 Calabria orientale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

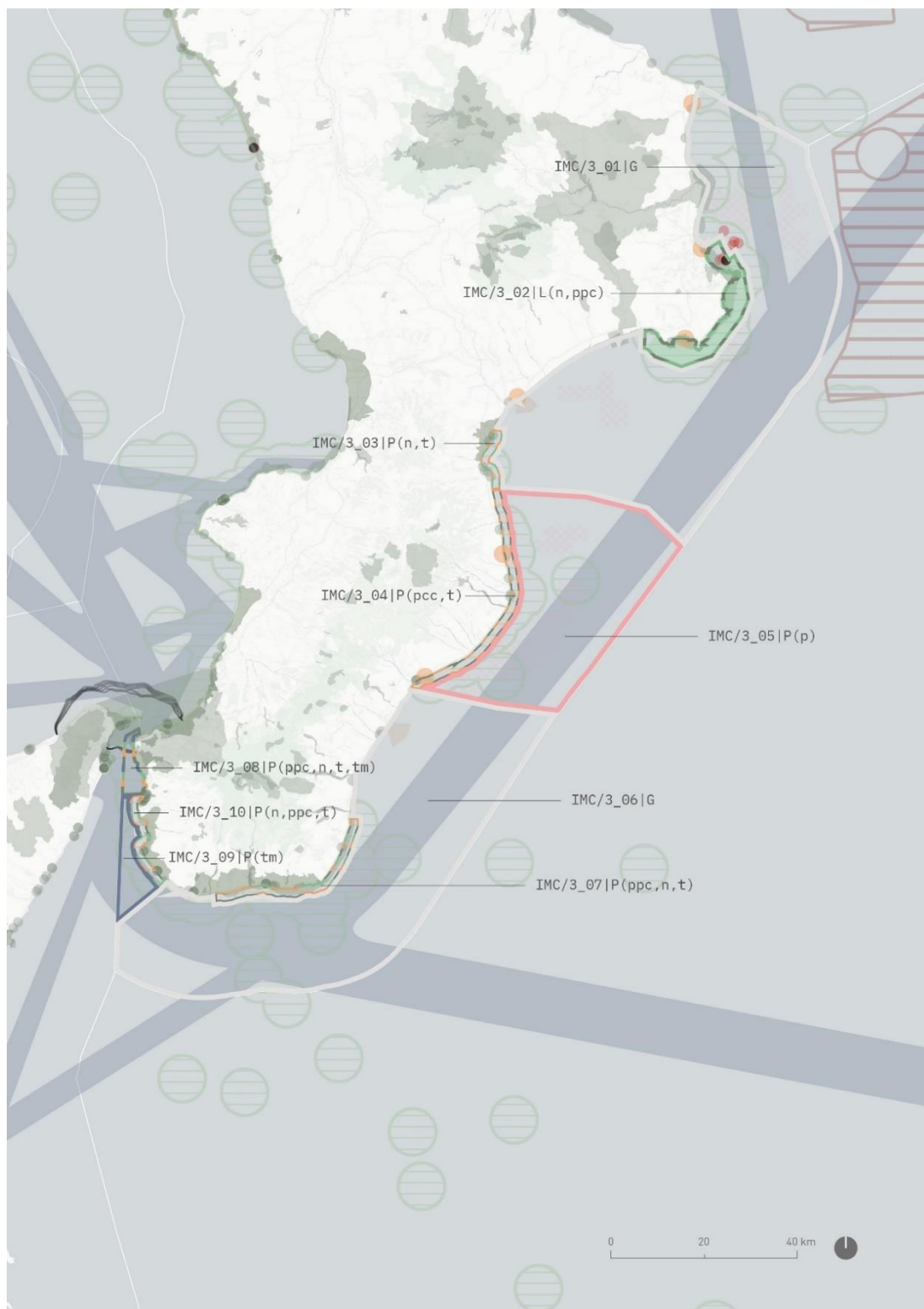


Figura 29 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area di acque territoriali IMC/3 Calabria orientale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.3.4 Sub-area IMC/4 - Acque territoriali golfo di Taranto

I contenuti del presente paragrafo sono stati elaborati congiuntamente dalle Regioni Calabria, Basilicata e Puglia, sulla base dei contenuti delle seguenti delibere: Regione Calabria - Delibera di Giunta regionale n. 104 del 19 marzo 2021; Delibera di Giunta regionale n. 152 del 12 Aprile 2022. Regione Puglia – Delibera di Giunta Regionale n. 311/2022.

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area sono rappresentati nella Figura 30. La figura in oggetto riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle attività marittime in essere nell'area, finalizzata a fornire un inquadramento d'insieme e a comprendere le scelte di pianificazione operate nell'area. Nell'area marittima in oggetto i principali usi del mare sono il turismo costiero, il trasporto marittimo, la pesca, l'acquacoltura, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa. Sono presenti aree idonee per la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi, ai sensi del PITSAI.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

**MAPPA
DEGLI USI
SUB-AREA IMC/4**

-  limite sub-area IMC/4
-  traffico marittimo semplificato
EMSA - elaborazione Polo Scientifico
-  sforzo di pesca semplificato
MIPAAF - elaborazione Polo Scientifico
-  Fishery Restricted Areas
FAO - GFCM
-  aree Natura 2000
Agenzia Europea dell'Ambiente
-  Aree Protette e
Parchi naturali Nazionali
MITE - ISPRA
-  beni paesaggistici dichiarati
MIC
-  beni sommersi
MIC - elaborazione del Polo Scientifico
-  Aree idonee PITSAI
MITE
-  marina militare
IIM

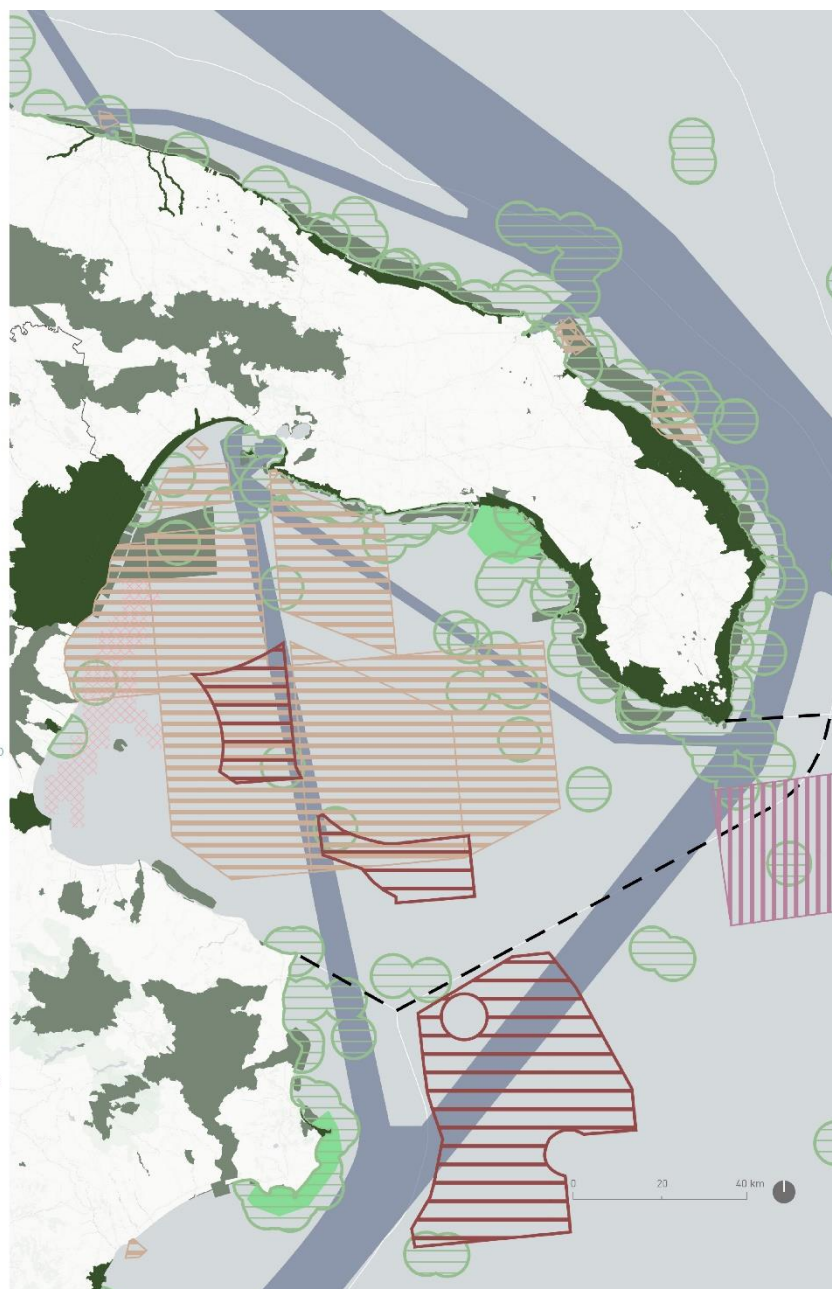


Figura 30 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area IMC/4 Acque territoriali golfo di Taranto.

Visione

Lo sviluppo delle attività marittime e costiere nella sub-area viene pianificato in linea con quanto delineato dall'Agenda ONU 2030 delle Nazioni Unite e con quanto definito dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, perseguendo quindi la gestione e il mantenimento degli ecosistemi in una condizione sana, produttiva e resiliente per il benessere della comunità e per la capacità di far fronte ai cambiamenti globali,



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

contribuendo alla protezione della biodiversità naturale e riconoscendone il ruolo anche ai fini della lotta ai cambiamenti climatici e ai fini dello sviluppo sostenibile.

La pianificazione della sub-area traguarda quindi l'obiettivo generale trasversale dello sviluppo sostenibile, da attuarsi attraverso l'adozione di un approccio integrato ed ecosistemico alla pianificazione che tenga conto delle dinamiche del contesto nella loro complessità e delle interrelazioni ambientali, sociali ed economiche.

In linea con tale approccio, la pianificazione nella sub-area riconosce la complementarietà tra gli strumenti esistenti a livello comunitario e nazionale, con particolare riferimento a: Pianificazione dello spazio marittimo, Strategia per l'ambiente marino, principi per la gestione integrata delle Zone costiere del Mediterraneo definiti dal Protocollo GIZC e Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 e pertanto si pone quale obiettivo generale trasversale quello di assicurare un approccio integrato ed ecosistemico per il mare e per le coste.

Coerentemente con l'obiettivo generale trasversale, la tutela del patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale dello spazio costiero e marino costituisce un presupposto imprescindibile che deve essere tenuto in conto nella definizione e attuazione delle strategie di sviluppo dell'economia marittima e nella definizione degli usi antropici consentiti.

La pianificazione e la gestione delle attività marine e marittime nella sub-area perseguono l'integrazione ed il coordinamento con la pianificazione e la gestione delle attività terrestri, garantendo la continuità ecologica e la compatibilità degli usi tra la terra e il mare e preservando il pregio paesaggistico dei territori costieri, risolvendo o minimizzando le criticità generate dalle interazioni terra-mare e valorizzandone le sinergie.

La pianificazione della sub-area è finalizzata a potenziare il ruolo strategico all'interno del Mediterraneo dalla medesima, rivestito in virtù della sua collocazione geografica, potenziando le attività di cooperazione transfrontaliera e internazionale.

La pianificazione della sub-area intende portare la Blue Economy al centro delle politiche di sviluppo ed innovazione, adottando nuove leve strategiche sia nei settori tradizionali (pesca, turismo, portualità) sia nei settori in espansione, come la bioeconomia blu, in cui ricerca sviluppo e sperimentazione sono un fattore competitivo imprescindibile.

Fra le strategie per lo sviluppo della sub-area riveste un ruolo prioritario lo sviluppo turistico, che trova il suo presupposto principale nel patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale. Tale priorità strategica deve essere perseguita in maniera sostenibile, limitando l'impatto delle infrastrutture e delle attività connesse. Le ulteriori strategie di sviluppo sono compatibili nei limiti in cui non contrastano con la tutela del patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale, e con lo sviluppo turistico.

Obiettivi specifici

La visione specifica trova articolazione negli obiettivi specifici (OS) di pianificazione, i quali tengono conto in modo integrato del sistema degli usi in essere, dei loro attuali trend e delle caratteristiche ed emergenze



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

ambientali dell'area marittima. Gli obiettivi specifici riguardano principalmente, in modo singolo o combinato, i seguenti settori e usi del mare/della costa:

- Protezione ambiente e risorse naturali
- Paesaggio e patrimonio culturale
- Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza
- Pesca
- Acquacoltura
- Trasporto marittimo e portualità
- Energia
- Difesa costiera, considerata nell'ambito della più ampia Gestione Integrata delle Zone Costiere.
- Turismo costiero e marittimo.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 7 Obiettivi specifici per la sub-area IMC/4

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo specifico
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(IMC/4)OSP_N 01	Raggiungere e mantenere lo stato di conservazione buono di habitat e specie nel lungo termine, con riferimento agli obiettivi dalla direttiva quadro della strategia marina (MSFD) e della direttiva acque (Dir. 2000/60/CE); conservare e ripristinare la biodiversità marina, con riferimento agli obiettivi della Strategia per la biodiversità, anche valorizzando, ampliando e rafforzando il sistema delle aree protette
	(IMC/4)OSP_N 02	Migliorare la qualità ambientale del sistema costiero; integrare gli aspetti di interazione terra-mare e gestione integrata della fascia costiera, con particolare riferimento agli aspetti di natura ambientale e naturalistica, avuto riguardo anche agli habitat e alle specie terrestri
	(IMC/4)OSP_N 04	Promuovere azioni di gestione dei rifiuti rinvenibili in mare e sulle spiagge (migliore gestione dei rifiuti, riduzione dei rifiuti di imballaggio, aumento dei tassi di riciclaggio, miglioramento del trattamento delle acque reflue, promozione di attività di recupero dei rifiuti già dispersi)
	(IMC/4)OSP_N 05	Depurazione delle acque reflue. Prevedere interventi strutturali di ammodernamento, monitoraggio e corretta gestione degli scarichi urbani ed industriali in tutta la sub-area, per preservare l'ambiente, la salute umana e la balneabilità
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(IMC/4)OSP_PPC 01	Incrementare il grado di naturalità del sistema costiero, ridisegnare e riqualificare i paesaggi rurali costieri e i waterfront storici urbani, ripristinare i luoghi naturali e storico-culturali costieri di valore paesaggistico quando degradati da sviluppo antropico incontrollato
	(IMC/4)OSP_PPC 01	Recuperare i sistemi dunali, le falesie, le aree umide, i bacini idrici e i canali, le aree marginali a ridosso della costa e fortemente degradate e rafforzare le connessioni ecologiche
	(IMC/4)OSP_PPC 02	Salvaguardare i grandi scenari di rilevante valore paesaggistico, ambientale, naturalistico e storico culturale, impedendo trasformazioni che ne compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche; valorizzare la struttura estetico percettiva del paesaggio, promuovendo relazioni di reciprocità e complementarietà tra i paesaggi interni e i paesaggi costieri, per sviluppare l'interazione terra-mare e la fruizione dei beni culturali, con particolare riguardo ai siti e beni culturali sulle coste riferiti al sistema difensivo (centri storici, castelli, palazzi fortificati, torri, cinte murarie), spesso inseriti in contesti urbani e ambientali di pregio- La valorizzazione potrà essere effettuata anche attraverso l'inserimento in circuiti legati alla crocieristica ed alla nautica da diporto
	(IMC/4)OSP_PPC 03	Preservare la linea dell'orizzonte quale elemento di pregio del paesaggio marino costiero, anche identificando specchi acquei marittimi come ulteriori contesti di salvaguardia paesaggistica delle aree costiere, valorizzando i beni architettonici, culturali, paesaggistici dai quali sia possibile cogliere visuali panoramiche caratterizzanti l'identità della sub-area
	(IMC/4)OSP_PPC 04	Tutelare il patrimonio archeologico sommerso anche attraverso il rafforzamento e l'adeguamento della base conoscitiva, l'approfondimento delle valutazioni degli impatti e il potenziamento delle azioni di monitoraggio dei fondali correlati all'attuazione di interventi



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo specifico
	(IMC/4)OSP_PPC 05	Rafforzare gli interventi atti a integrare la dimensione paesistica con quella culturale dei beni patrimoniali, conservando <i>in situ</i> il patrimonio culturale subacqueo, valori patrimoniali archeologici, monumentali e culturali, ed il paesaggio marino e costiero
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(IMC/4)OSP_S 01	Incrementare la legalità e la sicurezza nelle zone di mare e nell'ambito di attività e infrastrutture portuali, anche favorendo una presenza diffusa di Guardia costiera ed altre Forze dell'Ordine
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(IMC/4)OSP_T 01	Promuovere un turismo di qualità incentrato su prodotti innovativi e su prodotti caratterizzati da una forte impronta territoriale
	(IMC/4)OSP_T 02	Favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici attraverso la valorizzazione dell'entroterra e la diminuzione degli hotspot di elevata concentrazione dei flussi turistici
	(IMC/4)OSP_T 03	Regolamentare il turismo balneare, sviluppare strategie programmatiche e provvedimenti normativi per la gestione del flusso delle presenze, dei servizi a rete, della viabilità e la sosta, la sicurezza dei bagnanti, la prevenzione incendi sulle aree prospicienti il mare
	(IMC/4)OSP_T 04	Promuovere la nautica da diporto attraverso la messa a rete di infrastrutture sostenibili dedicate, la promozione dell'innovazione nel settore della cantieristica e la promozione di un turismo esperienziale sulla fascia costiera. Recuperare, ove esistente, il gap di offerta rispetto alla media nazionale (numero di posti barca per km di costa) per il turismo nautico, purché compatibile con le esigenze di tutela ambientale e del patrimonio paesaggistico
	(IMC/4)OSP_T 05	Favorire lo sviluppo integrato di attività turistico-sportive sostenibili (es. cicloturismo, canottaggio, vela, kite-surfing, wind-surfing, subacquea) mediante appropriata pianificazione spaziale delle stesse, prevedendo adeguato supporto infrastrutturale a terra (approdi, strutture di sostegno, ecc.) e valorizzando l'uso delle nuove tecnologie
	(IMC/4)OSP_T 06	Promuovere i punti panoramici come risorsa per la fruizione turistica del territorio
<i>Pesca - alcuni aspetti rilevanti anche per l'acquacoltura</i>	(IMC/4)OSP_P 01	Favorire la conservazione e gestione razionale delle risorse biologiche del mare, anche attraverso la pianificazione dello sforzo di pesca, l'adozione di sistemi di pesca selettivi, lo studio e il controllo delle interrelazioni tra gli ambienti marini e lagunari e la pesca e l'acquacoltura
	(IMC/4)OSP_P 02	Contrastare la pesca illegale in linea con i regolamenti UE, in particolare per la tutela degli stock ittici nelle fasi di riproduzione ed accrescimento, anche mediante l'istituzione di aree di riposo biologico e aree nursery e di ripopolamento
	(IMC/4)OSP_P 03	Favorire la riduzione dell'impiego di materie plastiche nei settori della pesca e dell'acquacoltura, rafforzare gli interventi atti a promuovere il riciclaggio dei prodotti di scarto ed il giusto conferimento dei rifiuti rivenienti dall'attività di pesca e acquacoltura,



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo specifico
	(IMC/4)OSP_P 04	Garantire in tutta l'area al settore della pesca le infrastrutture ed i servizi necessari, nonché gli ausili necessari al mantenimento e trasmissibilità dei sistemi di pesca tradizionali e delle attrezzature ad essi legate
<i>Acquacoltura</i>	(IMC/4)OSP_A 01	Individuare zone idonee per l'acquacoltura (AZA) da destinare a finalità di allevamento, nonché gli spazi di servizio necessari allo svolgimento di tale attività; Promuovere e sostenere lo sviluppo di acquacoltura in mare aperto (offshore) in aree opportunamente individuate.
<i>Difesa costiera Considerata nell'ambito delle Gestione Integrata della Zona Costiera</i>	(IMC/4)OSP_DC 01	promuovere l'approccio eco sistemico nelle pianificazioni comunali delle aree demaniali marittime al fine di realizzare lo sviluppo dei territori senza intaccare i valori identitari dei luoghi; garantire una "tutela attiva" della costa per contrastare la domanda di trasformazione del suolo; contrastare l'abusivismo edilizio e curare il ripristino dello stato dei luoghi (es. tratti di arenile) ove questo sia stato compromesso da interventi inadeguati
	(IMC/4)OSP_DC 02	Valorizzare le aree demaniali marittime e contratti di fiume/lago/costa; sensibilizzare i Comuni costieri sull'opportunità di dotarsi dei prescritti strumenti di pianificazione; promuovere i contratti di costa come strumenti di programmazione volontari atti a perseguire, attraverso azioni integrate, sia la tutela e la valorizzazione dei territori che lo sviluppo locale
	(IMC/4)OSP_DC 03	Tutelare gli equilibri morfodinamici degli ambienti costieri dai fenomeni erosivi attraverso azioni finalizzate alla difesa della costa, salvaguardandone la fruizione turistica, i beni culturali e ambientali e le infrastrutture di trasporto e dando particolare rilievo agli aspetti legati alla qualità delle acque e dei sedimenti
	(IMC/4)OSP_DC 04	Individuare gli interventi strutturali e non strutturali (es. piani di protezione civile) per la gestione del rischio di inondazione delle zone costiere da eventi meteo – marini, in funzione della popolazione esposta, dei beni da tutelare e dei vincoli presenti
	(IMC/4)OSP_DC 05	Attuare i programmi di disinquinamento e bonifica delle aree marino costiere, sostenendo la riconversione/delocalizzazione sostenibile delle aree industriali
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(IMC/4)OSP_TM 01	Garantire, cogliendo tutte le opportunità date dall'istituzione delle ZES interregionali, lo sviluppo dei traffici commerciali marittimi che interessano il Sistema portuale commerciale della sub-area, nel contesto delle Reti TEN-T e degli scenari di traffico internazionali e globali, nell'ottica dello sviluppo sostenibile. In particolare: - Promuovere la ZES interregionale che ha il suo baricentro nel Porto di Taranto in accordo a quanto previsto dai relativi Piani strategici - attribuire al porto di Corigliano Calabro la funzione di nodo intermodale a scala regionale
	(IMC/4)OSP_TM 02	Sostenere lo sviluppo delle attività di cantieristica navale in linea con i trend produttivi di settore



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo specifico
	(IMC/4)OSP_TM 03	Gestire la periodicità degli interventi di manutenzione dei fondali funzionali alle attività del sistema portuale commerciale e turistico garantendo la gestione sostenibile dei sedimenti
	(IMC/4)OSP_TM 04	Promuovere una cooperazione transfrontaliera stabilendo un partenariato attivo e a lungo termine attraverso il miglioramento delle connessioni multimodali e il trasporto marittimo
	(IMC/4)OSP_TM 05	Valorizzare le aree portuali attraverso un processo di riqualificazione, con sviluppo di portualità passeggeri e crocieristica e integrazione urbanistica e applicazione degli standard definiti dal MITE per i green ports adattati alle diverse realtà portuali dell'area. Sviluppare la crocieristica almeno nei porti di Corigliano Calabro e Taranto
	(IMC/4)OSP_TM 06	Favorire il riciclaggio delle unità nautiche e navali obsolete attraverso la definizione e la ricerca di nuovi standard per l'esecuzione delle attività adottando i principi dell'economia circolare
	(IMC/4)OSP_TM 07	Promuovere la riduzione delle emissioni di CO ₂ e di rumore delle unità navali (diminuzione velocità, utilizzo di fonti di energia e combustibili non tradizionali, etc) e contrastare l'introduzione di specie non indigene attraverso i trasporti marittimi (gestione biofouling e acque di zavorra)
<i>Energia</i>	(IMC/4)OSP_E 01	Favorire la trasformazione dei porti in strutture a saldo energetico positivo, anche attraverso la produzione di energia da moto ondoso, incentivando la riduzione delle emissioni di CO ₂ e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili legati alle attività portuali
	(IMC/4)OSP_E 02	Conciliare la tutela dell'habitat marino-costiero, del paesaggio e dell'integrità visuale con forme innovative di produzione energetica da fonti rinnovabili (es. eolico offshore su piattaforme esistenti e dismesse integrato alla filiera di produzione dell'idrogeno verde e sim.)
<i>Difesa</i>	(IMC/4)OSP_D 01	Consentire il mantenimento delle funzioni militari di alcune aree, riducendone i conflitti con altri usi presenti

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area IMC/4 sono rappresentate in Figura 31 e in Figura 32 (in quest'ultima la rappresentazione delle UP è sovrapposta a quella dei principali usi del mare).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

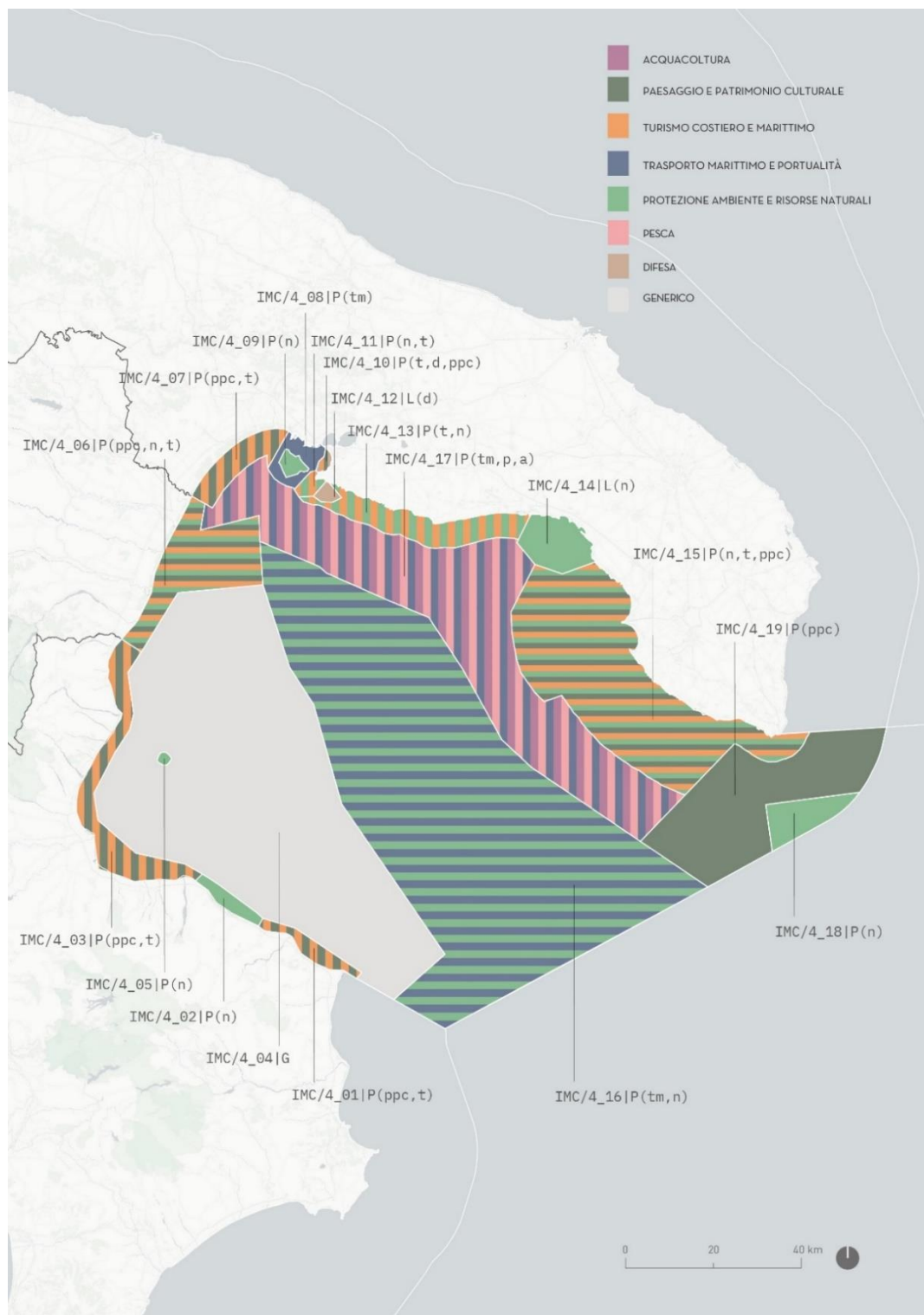


Figura 31 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-aree di acque territoriali IMC/4 golfo di Taranto.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

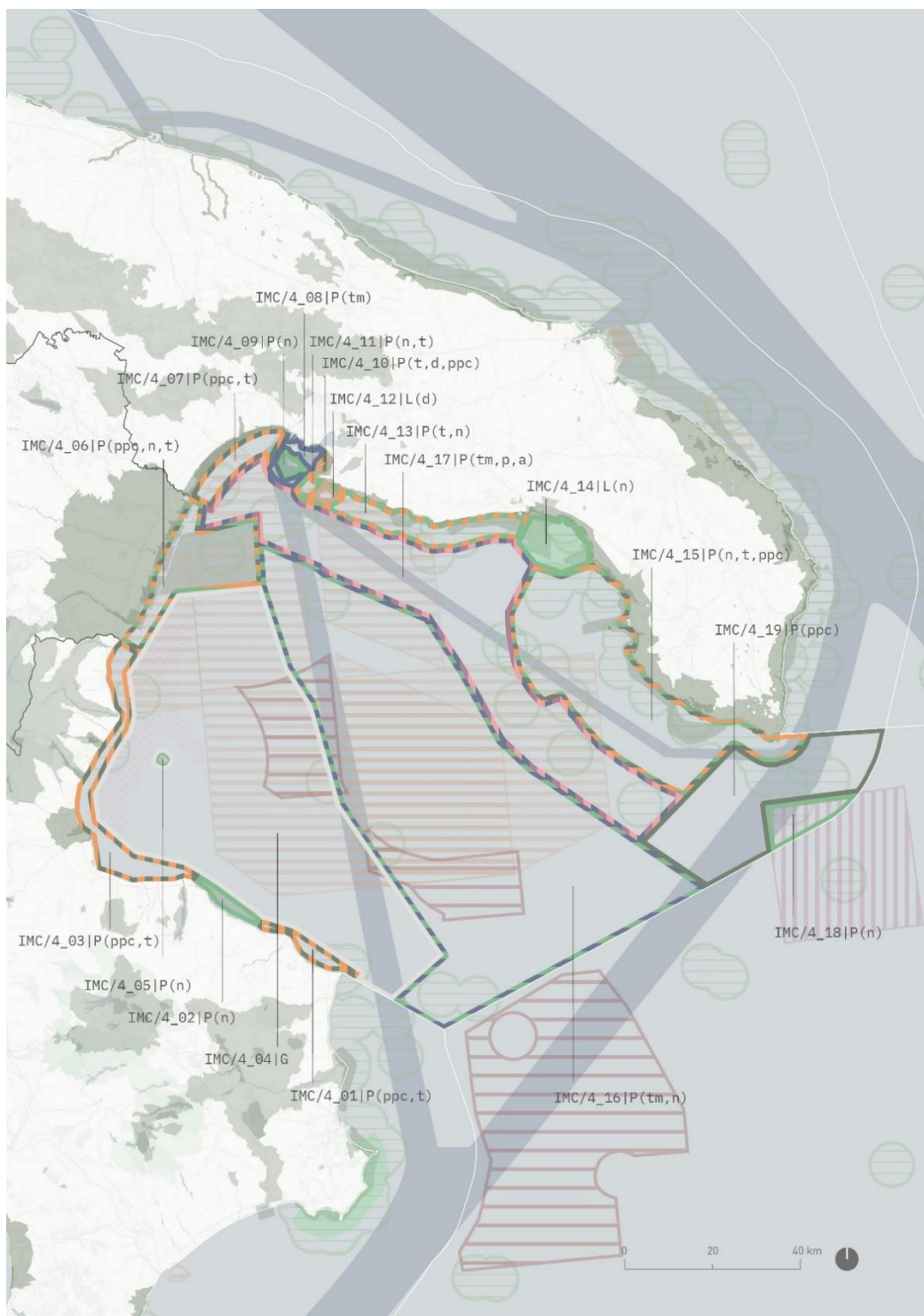


Figura 32 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area di acque territoriali IMC/4 Golfo di Taranto.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.3.5 Sub-area IMC/5 - Acque territoriali Pantelleria e isole Pelagie

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area sono rappresentati nella Figura 33. La figura in oggetto riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle attività marittime in essere nell'area, finalizzata a fornire un inquadramento d'insieme e a comprendere le scelte di pianificazione operate nell'area. 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. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 33 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

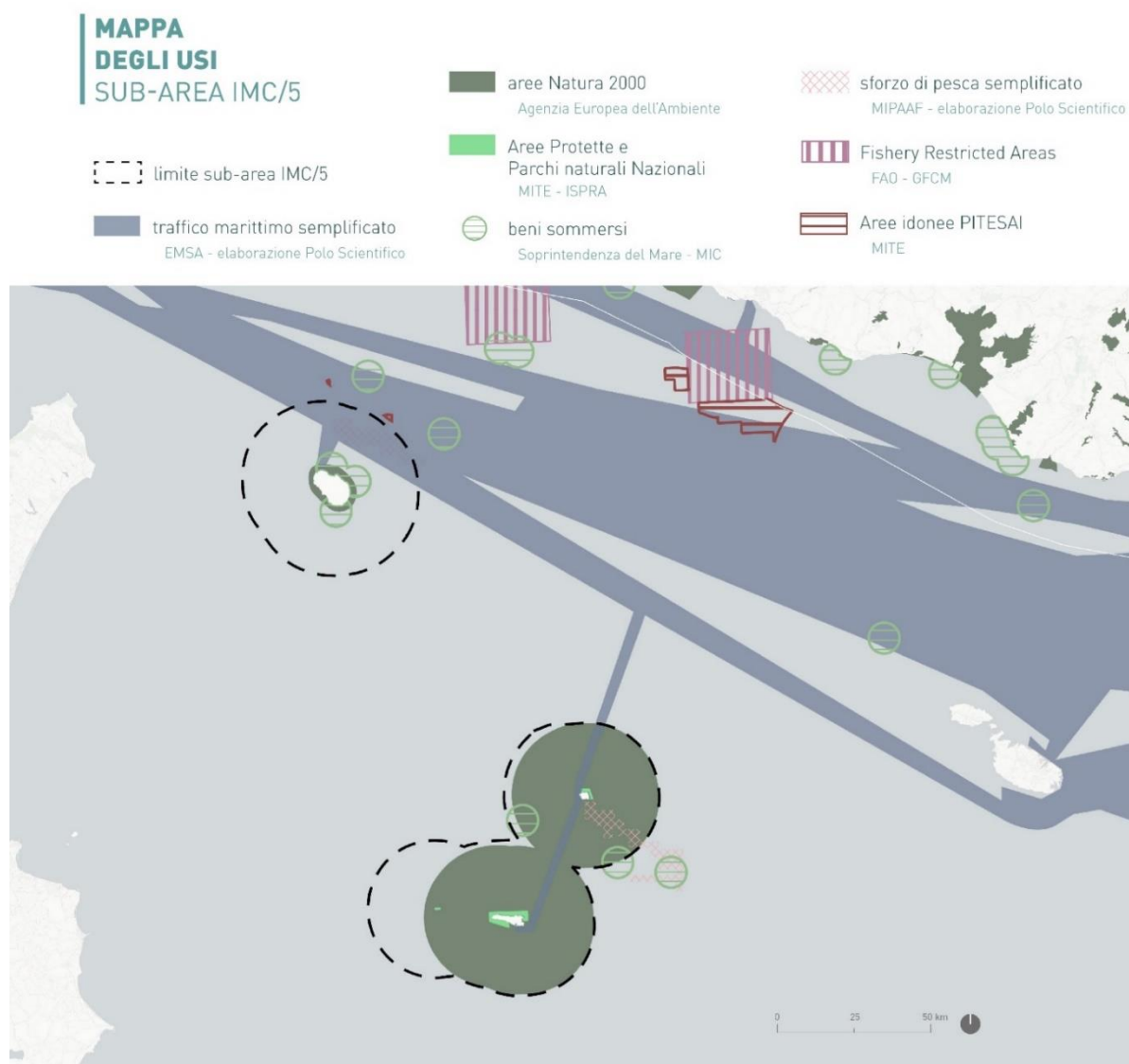


Figura 33 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area IMC/5 Acque territoriali Pantelleria e isole Pelagie.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Visione e obiettivi specifici

La Regione Siciliana riconosce all'economia marittima (c.d. Blue Economy) ed al suo sviluppo sostenibile (c.d. Sustainable Blue Growth) ovviamente una rilevanza strategica.

I settori che attualmente la compongono, dal turismo (balneare, diportistico crocieristico) ai trasporti, dalla logistica al commercio, dalla pesca all'acquacoltura, necessitano di una strategia complessiva di sviluppo che deve affrontare le criticità conseguenti alle interferenze tra le attività e all'influenza dei cambiamenti climatici in atto, ferma restando la necessità di garantire la tutela dell'ambiente e del paesaggio, unico viatico per raggiungere uno sviluppo armonico e sostenibile.

Ai settori tradizionali si aggiungono quelli emergenti ad alto tasso di innovazione: l'energia da fonti rinnovabili marine, l'economia circolare legata al recupero dei rifiuti in mare e la biotecnologia blu, settori che necessitano di politiche integrate di supporto.

Su tutto, vero motore di sviluppo e progresso, la ricerca, di base ed applicata, e la formazione continua degli operatori di tutti i settori coinvolti, che indubbiamente, concorrerebbe anche ad un conseguente sviluppo del lavoro Regionale, riducendo il tasso di disoccupazione.

L'obiettivo Generale - trasversale

La Regione Siciliana, con vocazione marinara per eccellenza, individua quale obiettivo generale e trasversale lo sviluppo sostenibile, in armonia e nel rispetto dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e delle Strategie Regionali per lo Sviluppo Sostenibile, in fase di definizione, ma anche di trattamento e riciclo dei rifiuti e conseguenti bonifiche ambientali di aree fortemente inquinate, concorrendo ad una Sicilia Green. L'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile 2030 richiede di passare da un approccio di governo settoriale ad un approccio di governo integrato, che parta dalla lettura delle dinamiche del contesto nella loro complessità e individui obiettivi specifici che tengano conto delle interazioni ambientali, sociali ed economiche. A tale obiettivo, tuttavia, stante la collocazione geografica della Regione, si aggrega di fatto l'obiettivo di interesse strategico per la sicurezza a mare, e il controllo delle coste, per la vigilanza sulla pesca e per l'intercettazione dei migranti provenienti dalle coste del Nord-Africa. Quanto sopra nella piena consapevolezza del ruolo strategico della Regione Siciliana nel Mediterraneo. Il Mediterraneo, di fatto, oggi è la via più frequentata per il transito di diverse migliaia di navi – cargo provenienti da Suez, diviene quindi un importante snodo della politica mondiale. In questo scenario si affaccia la Sicilia che strategicamente geolocalizzata, certamente assume un ruolo geostrategico di frontiera per l'Europa.

Gli obiettivi specifici

La visione specifica e l'obiettivo generale trovano articolazione in obiettivi specifici (OS) di pianificazione, i quali tengono conto, in modo integrato, del sistema degli usi in essere, dei loro attuali trend e delle caratteristiche ed emergenze ambientali dell'area marittima.

Gli obiettivi specifici riguardano principalmente, in modo singolo o combinato, i seguenti settori e usi del mare/della costa:



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 8 Obiettivi specifici per la sub-area IMC/5

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(IMC/5)OSP_S 01	Sostenere un processo di controllo militare delle aree marine e zone costiere del sud della Sicilia che si affacciano nel canale di Sicilia per la tutela dei connazionali pescatori e per il controllo del fenomeno migratorio.
	(IMC/5)OSP_S 02	Contribuire alla sicurezza della navigazione e alla tutela ambientale
<i>Pesca</i>	(IMC/5)OSP_P 01	Promuovere lo sviluppo e la sostenibilità della pesca con riferimento alla piccola pesca, promuovendo la multifunzionalità e l'integrazione con altri settori, turismo, enogastronomia, filiere di qualità per la trasformazione del prodotto ittico e sua valorizzazione, nonché promozione della cultura marinara, delle tradizioni peschiere, del rispetto dell'ambiente e della salvaguardia delle specie
	(IMC/5)OSP_P 02	Promuovere il rispetto, da parte della flotta peschereccia, delle normative in materia di limitazioni delle emissioni imposte dall'I.M.O
<i>Acquacoltura</i>	(IMC/5)OSP_A 01	Garantire lo sviluppo delle attività di acquacoltura marina e lagunare esistenti, favorendo la diversificazione delle produzioni, l'uso sostenibile delle risorse e dell'innovazione tecnologica
	(IMC/5)OSP_A 02	Promozione di impianti di acquacoltura secondo linee e atti di indirizzo concorrenti ad un approccio ecosistemico ed ambientale
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(IMC/5)OSP_TM 01	Garantire la continuità marittima per passeggeri e merci tra Sicilia ed Italia ed Europa, nonché con le isole minori, favorendo l'apertura di nuove rotte nazionali ed internazionali.
	(IMC/5)OSP_TM 02	Promozione delle attività in crisi individuate nelle aree portuali e nei porti commerciali e contestuale sviluppo della cantieristica navale.
	(IMC/5)OSP_TM 03	Implementare l'attrattività dei porti commerciali.
<i>Energia</i>	(IMC/5)OSP_E 01	Promozione dello sviluppo di fonti energetiche rinnovabili anche marine, quali l'energia del moto ondoso per favorire l'elettrificazione dei porti o altre zone urbanizzate, o l'energia eolica offshore su impianti flottanti, ubicati in aree non visibili dalla terra ferma. Nell'identificazione delle aree sarà indispensabile produrre un'analisi costi-benefici di tutte le componenti socio-economiche, tendendo in considerazione i conflitti con altri usi (la pesca in primis) e le necessità dei territori nonché attivando tavoli di discussione con tutte le parti interessate.
	(IMC/5)OSP_E 02	Promuovere lo sviluppo della transizione energetica delle aree portuali riportando i porti ad un concetto di autosufficienza energetica secondo le vigenti normative di tutela ambientale ed energetica.
<i>Difesa costiera</i>	(IMC /5)OSP_DC 01	Sviluppo di tutte le azioni inerenti alla tutela delle coste, contrasto al fenomeno di erosione, protezione dalle alluvioni e conseguente ripristino dei litorali sabbiosi e ghiaiosi, con particolare attenzione



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
		alle foci dei fiumi, promuovendo opportuni interventi di ingegneria naturalistica volti al contenimento dei costoni degradati, nonché ad un coerente sviluppo della flora locale.
	(IMC/5)OSP_DC 02	Promozione di uno sviluppo sostenibile delle zone costiere e bonifica ambientale delle aree portuali attraverso una pianificazione pluriennale delle attività, da porre in essere anche per la riqualificazione, adeguamento e potenziamento delle strutture portuali esistenti.
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(IMC/5)OSP_T 01	Al fine di implementare la fruizione turistica delle coste, si svilupperà una coerente attività per il miglioramento ed il mantenimento dello stato di qualità delle acque di balneazione (Direttiva 2006/7/CE), nonché di strategie per il contrasto di erosione costiera.
	(IMC/5)OSP_T 02	Implementazione della portualità turistica, proponendo nuovi insediamenti, ponendo di contro l'ammodernamento, potenziamento ed adeguamento dei porti turistici esistenti.
	(IMC/5)OSP_T 03	Proposte operative per un regolamento attuativo in area portuale che individui le regole per la fruibilità degli spazi da destinare ad approdi turistici e quelli da assegnare alle attività commerciali e di pesca, migliorando i servizi a disposizione del turista, diportista o crocierista.
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(IMC/5)OSP_N 01	Valorizzazione del sistema di aree protette già esistenti e quelle da costituire, prevedendo azioni coerenti per la riduzione dell'inquinamento delle aree portuali.
	(IMC/5)OSP_N 02	Raggiungimento e mantenimento degli obiettivi di riqualificazione ambientale derivanti dalla direttiva acque (Dir. 2000/60/CE) e dalla direttiva quadro della strategia marina.
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(IMC/5)OSP_PPC 01	Tutela e valorizzazione ambientale e paesaggistica dei beni e del contesto in cui insistono tenendo conto del rispetto dei vincoli già definiti.
	(IMC/5)OSP_PPC 02	Identificazione dei beni appartenenti al patrimonio marittimo – costiero regionale e conseguente riqualificazione e restauro conservativo.
<i>Ricerca scientifica e innovazione</i>	(IMC/5)OSP_RI 01	Produzione tecnico scientifica su tematiche riguardanti la tutela e salvaguardia dell'ambiente marino.
	(IMC/5)OSP_RI 02	Creazione di un “Distretto del Mare” che metta in relazione ricercatori, imprese e struttura pubblica, favorendo la nascita di start-up di settore.
	(IMC/5)OSP_RI 03	Promozione per la ricerca e sviluppo di tecnologie innovative al servizio della valorizzazione del patrimonio marittimo nelle sue declinazioni ambientali ed economiche.

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area IMC/5 sono rappresentate in Figura 34 e in Figura 35
 Figura 32 (in quest'ultima la rappresentazione delle UP è sovrapposta a quella dei principali usi del mare).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

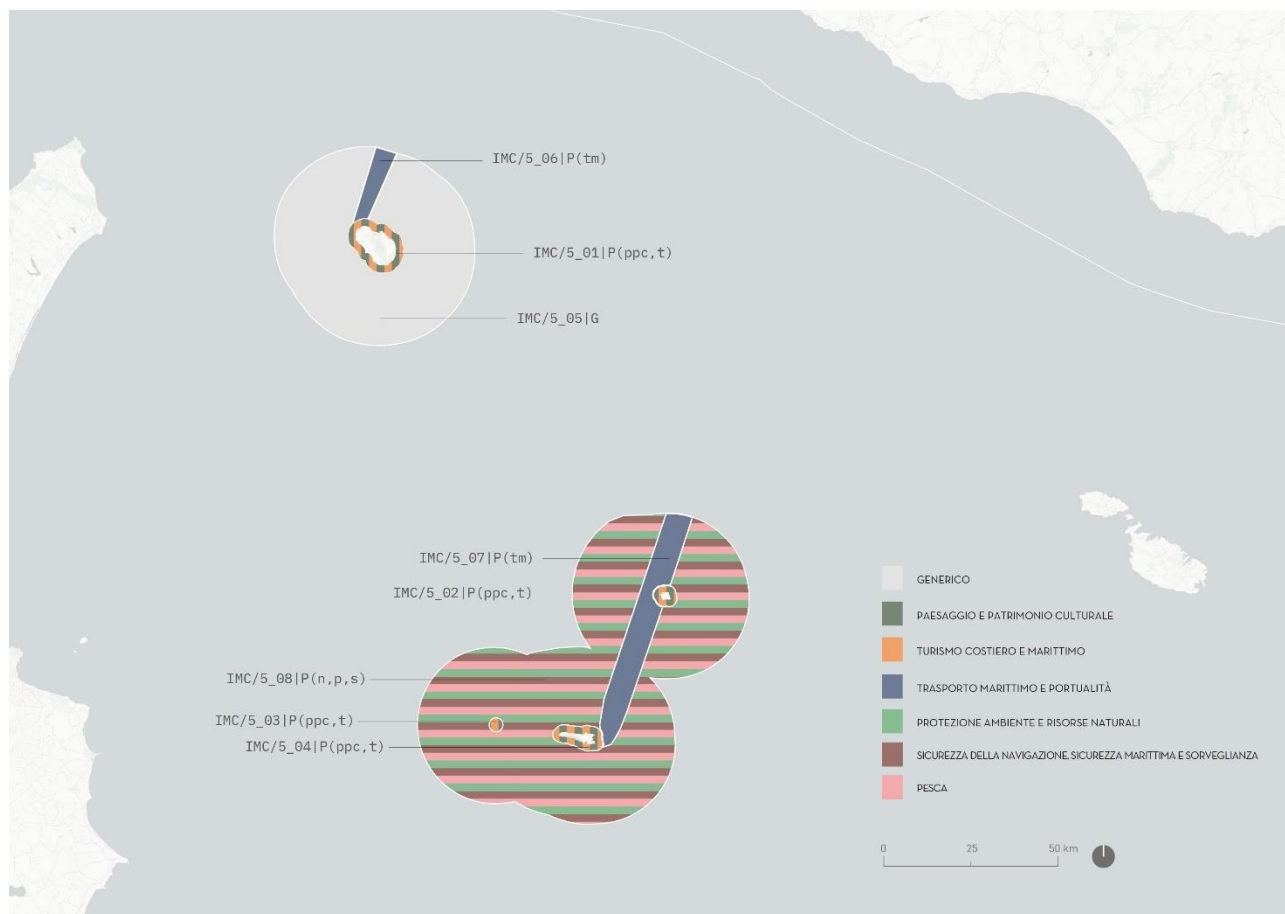


Figura 34 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area di acque territoriali IMC/5 Pantelleria e isole Pelagie.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

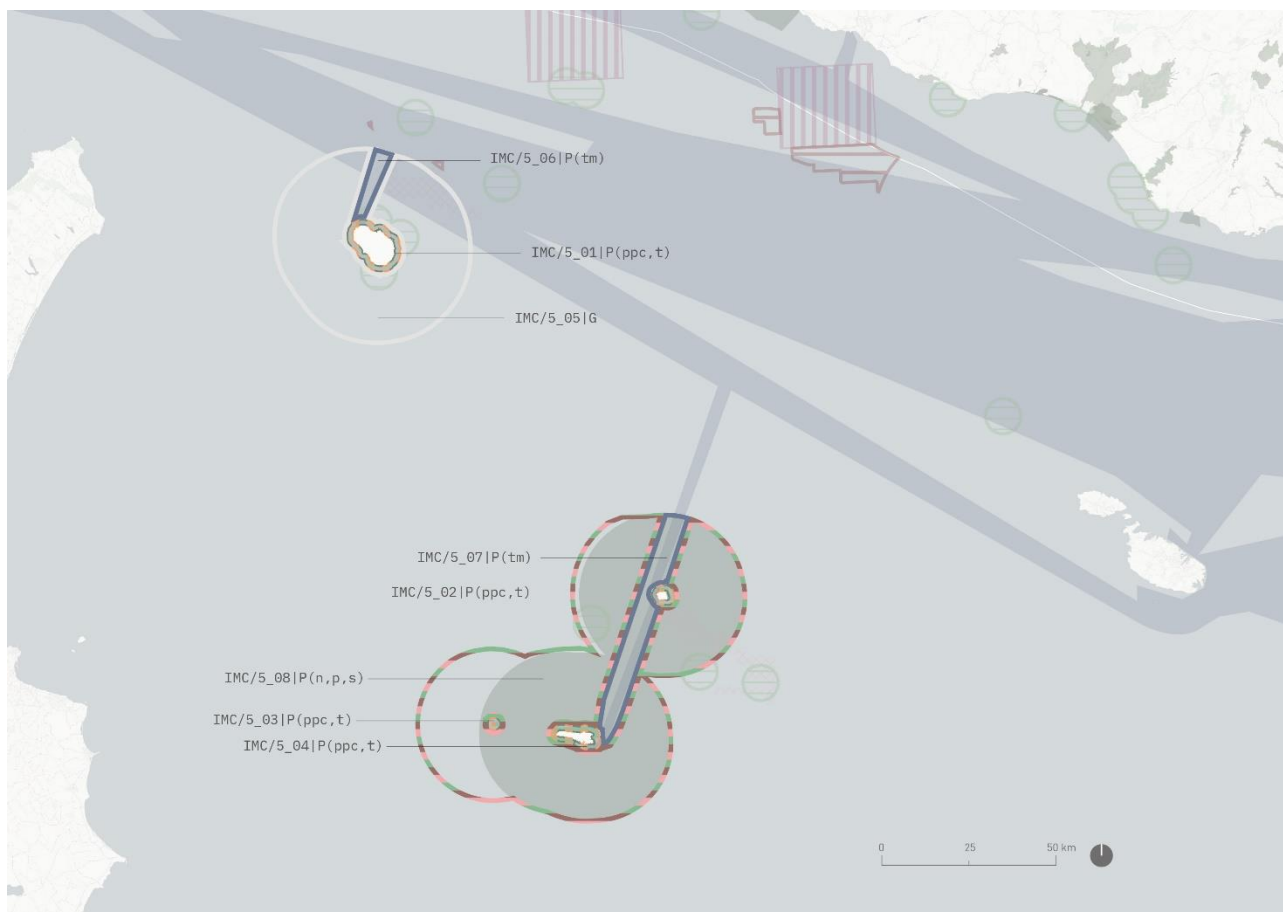


Figura 35 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area di acque territoriali IMC/5 Pantelleria e Isole Pelagie.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.3.6 Sub-area IMC/6 – Piattaforma continentale Sicilia meridionale

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area sono rappresentati nella Figura 36. La figura in oggetto riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle attività marittime in essere nell'area, finalizzata a fornire un inquadramento d'insieme e a comprendere le scelte di pianificazione operate nell'area. 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. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 36 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

**MAPPA
DEGLI USI
SUB-AREA IMC/6**

-  limite sub-area IMC/6
-  sforzo di pesca semplificato
MIPAAF - elaborazione Polo Scientifico
-  Fishery Restricted Areas
FAO - GFCM
-  Aree idonee PITESAI
MITE
-  traffico marittimo semplificato
EMSA - elaborazione Polo Scientifico
-  beni sommersi
Soprintendenza del Mare - MIC



Figura 36 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area IMC/6 Piattaforma continentale Sicilia meridionale.

Visione e obiettivi specifici

Il canale di Sicilia rappresenta storicamente un crocevia strategico per i traffici nel Mediterraneo. Il trasporto marittimo, in tutte le sue componenti (mercantile, petrolifero, passeggeri), rappresenta, oggi e nel futuro, un'attività caratterizzante dell'area in oggetto. Le prospettive di ulteriore crescita del settore nell'intero Mediterraneo richiedono di consolidarne la transizione verso la sostenibilità ambientale, rafforzando le



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

iniziative di riduzione degli impatti generati da questa attività, particolarmente significativi per l'area in oggetto.

L'area possiede inoltre una vocazione per la produzione energetica, sia in termini di estrazione di idrocarburi che di trasferimento degli stessi (gasdotti). Tale vocazione va preservata sebbene nella direzione della transizione energetica verso lo sviluppo del settore delle energie marine rinnovabili.

Il canale di Sicilia è anche una delle aree più pescose del Mediterraneo e sostiene attività di pesca la cui produttività contribuisce in modo fondamentale al sostentamento delle economie dei territori che vi si affacciano, ed in tal senso va mantenuta nel futuro. Le analisi scientifiche dello stato di sfruttamento relative agli stock delle principali specie evidenziano, tuttavia, una condizione di sovrapesca e, quindi, la necessità di proseguire il percorso volto a rendere maggiormente compatibili le modalità e l'intensità del prelievo della pesca con la potenzialità di rinnovabilità biologica delle specie e delle comunità che la sostengono.

L'area in oggetto riveste un grandissimo valore ecologico: essa ospita specie e comunità endemiche che interagiscono con due bacini adiacenti, Mediterraneo orientale e occidentale, ed è inserita nelle rotte migratorie di molte specie di pesci, cetacei e tartarughe marine, nonché di avifauna. L'alto valore ambientale dell'area è riconosciuto da vari strumenti di protezione e gestione che necessitano di essere coordinati, integrati e rafforzati, per garantire la tutela, nel lungo termine, dei servizi ecosistemici che quest'area fornisce a beneficio dell'intero sistema ambientale e socio-economico del Mediterraneo centrale.

Infine, ma non ultimo, con particolare riferimento al contesto geopolitico nel quale l'area si inserisce, risulta fondamentale perseguire ogni possibile iniziativa volta al mantenimento e rafforzamento della difesa della libertà di navigazione e della liceità dei traffici marittimi, nonché della salvaguardia della vita umana e della ricerca e salvataggio in mare. Per tale ragione nell'intera sub-area la Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza è identificata come uso prioritario.

Gli obiettivi specifici (OS) di pianificazione riguardano principalmente i settori:

1. Trasporto marittimo e portualità
2. Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza
3. Pesca
4. Energia
5. Protezione ambiente e risorse naturali.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 9 Obiettivi specifici per la sub-area di piattaforma continentale della Sicilia meridionale

Settore riferimento	di	Codice	Obiettivo specifico
Trasporto marittimo portualità	e	(IMC/6)OSP_TM 01	Promuovere uno sviluppo sostenibile del trasporto marittimo e ridurre gli impatti negativi, con regole specifiche volte a ridurre rischi ed impatti in zone sensibili utilizzando, in particolare, le linee guida IMO
Sicurezza marittima, della navigazione sorveglianza	e	IMC/6)OSP_S 01	Prevenire l'inquinamento causato dalle navi nel quadro di politiche internazionali ed europee quali la Convenzione Marpol 73/78 e la Direttiva 2005/35/CE.
		IMC/6)OSP_S 02	Adottare un approccio integrato alla sicurezza e agli interessi marittimi, in considerazione delle norme internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e sulla ricerca e il salvataggio in mare (SAR).
Energia		IMC/6)OSP_E 01	Consentire l'eventuale presentazione di nuove istanze di permessi di prospezione e di ricerca di idrocarburi (limitatamente al gas) e per lo svolgimento delle relative potenziali attività nelle "aree potenzialmente idonee" in coerenza con gli scenari europei di decarbonizzazione e in modo sicuro per l'uomo e per l'ambiente
		IMC/6)OSP_E 02	Promuovere la generazione di energia da fonti rinnovabili in mare, con riferimento particolare all'eolico
Pesca		IMC/6)OSP_P 01	Conseguire, per la pesca di specie demersali, un miglioramento della biomassa dei riproduttori tramite la riduzione del tasso di sfruttamento (nasello e gambero bianco) dal livello attuale ad un livello compatibile con gli standard di sostenibilità previsti dalla nuova Politica Comune della Pesca
		IMC/6)OSP_P 02	Ridurre la cattura di individui sotto taglia attraverso la protezione delle principali nurseries di merluzzo e gambero rosa nell'area, in accordo a quanto indicato dalla recente raccomandazione della Commissione Generale per la Pesca del Mediterraneo
Protezione ambiente e risorse naturali		IMC/6)OSP_N 01	Potenziare il sistema di aree protette e misure di conservazione esistenti, promuovendo l'attuazione delle principali misure spaziali previste nel Programma delle Misure di MSFD e perseguendo la definizione di aree protette a livello internazionale.
		IMC/6)OSP_N 02	Consolidare e potenziare il sistema di aree che favoriscono effetti positivi sulla conservazione ambientale, pur non essendo formalmente soggette ad obiettivi di protezione e conservazione (Other effective area-based conservation measures - OECM), incluse le aree identificate prioritariamente o date in concessione per la produzione di energie rinnovabili <i>offshore</i> .



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Unità di Pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area IMC/6 sono rappresentate in Figura 37 e in Figura 38 (in quest'ultima la rappresentazione delle UP è sovrapposta a quella dei principali usi del mare).

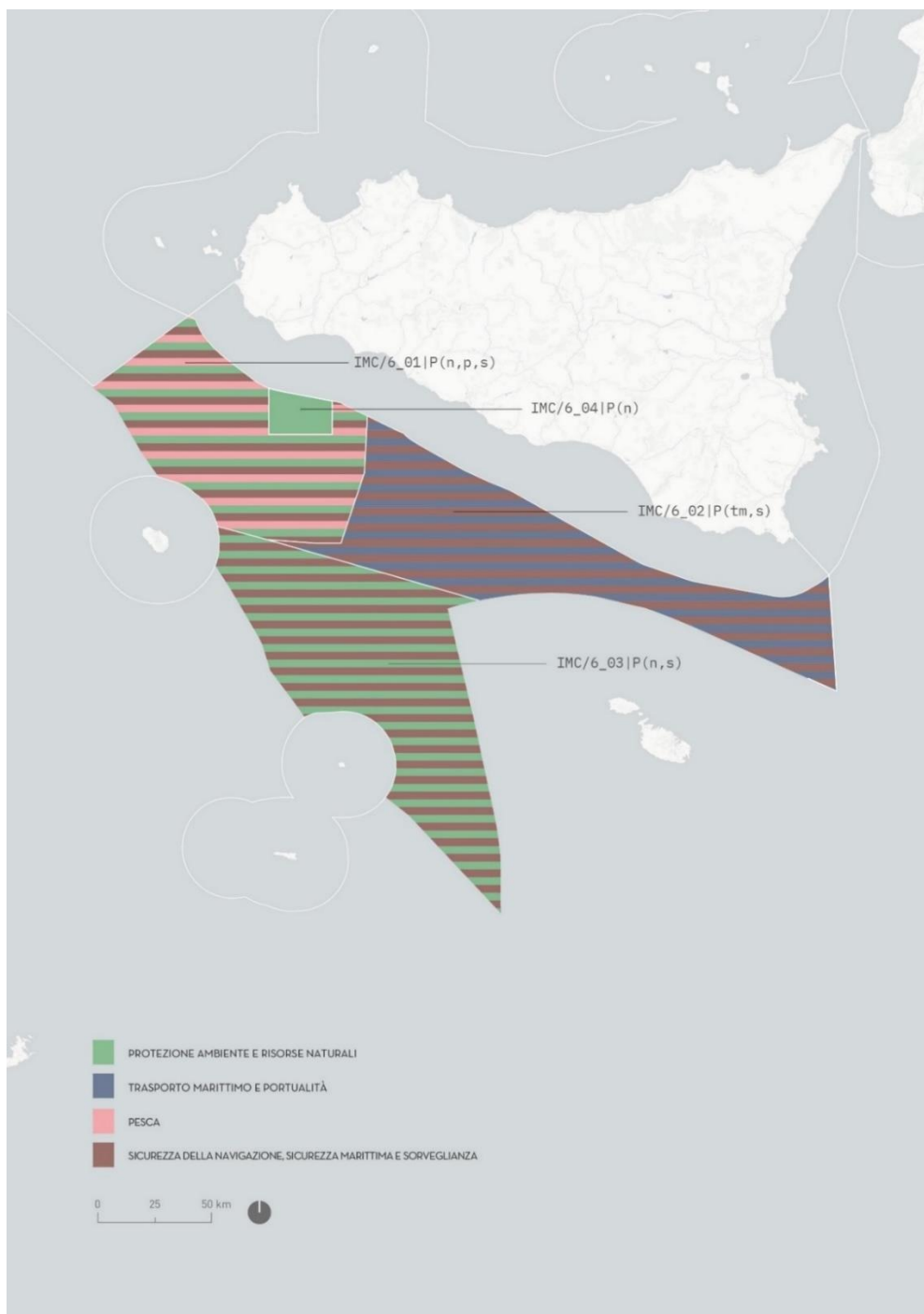


Figura 37 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area di piattaforma continentale IMC/6 Sicilia meridionale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

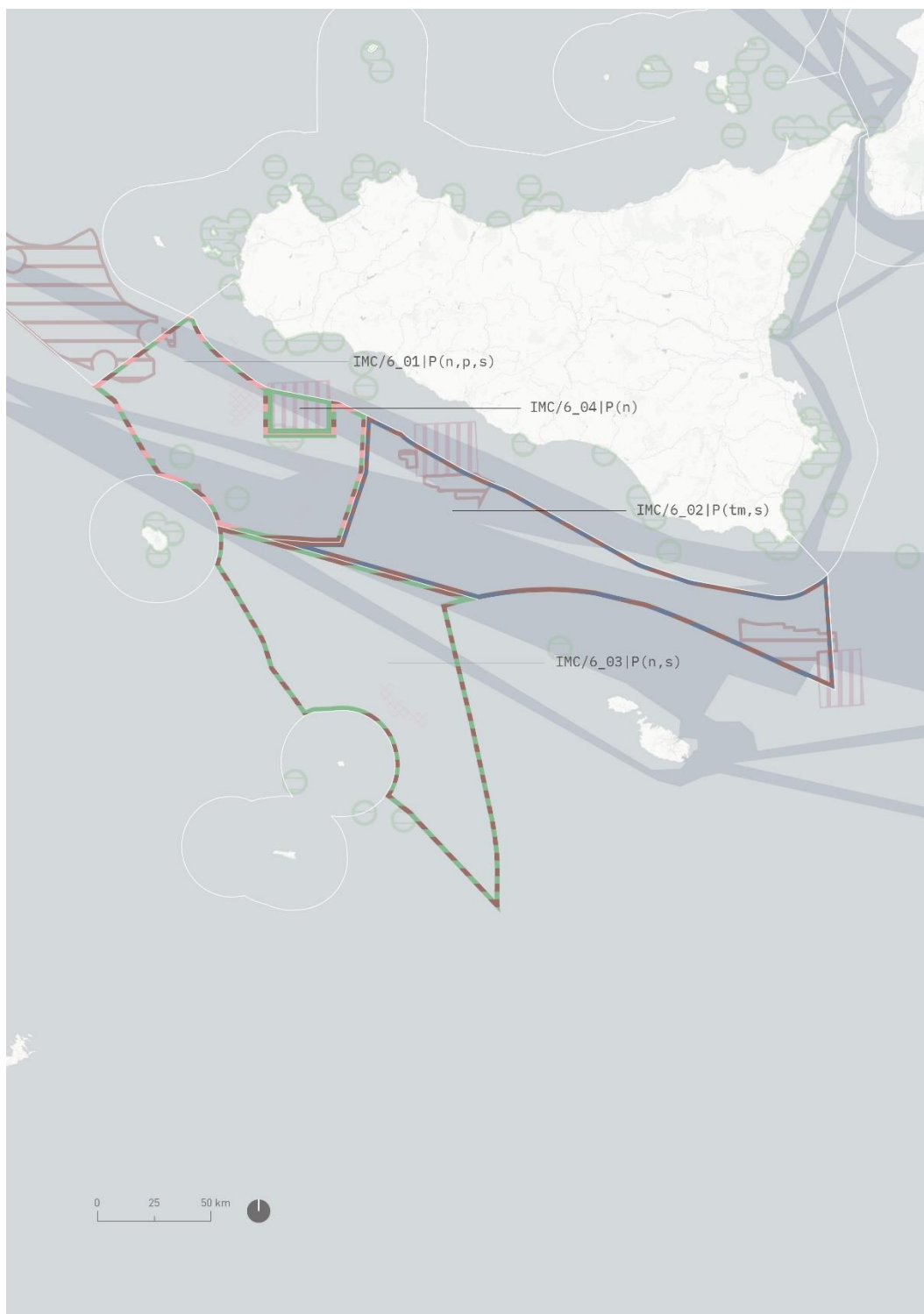


Figura 38 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area di piattaforma continentale IMC/6 Sicilia meridionale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.3.7 Sub-area IMC/7 – Piattaforma continentale Ionio - Mediterraneo centrale

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area sono rappresentati nella Figura 39. La figura in oggetto riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle attività marittime in essere nell'area, finalizzata a fornire un inquadramento d'insieme e a comprendere le scelte di pianificazione operate nell'area. Nell'area marittima in oggetto i principali usi del mare sono il trasporto marittimo, la pesca, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la ricerca e la coltivazione degli idrocarburi. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 39 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

**MAPPA
DEGLI USI
SUB-AREA IMC/7**

-  limite sub-area IMC/7
-  sforzo di pesca semplificato
MIPAAF - elaborazione Polo Scientifico
-  Fishery Restricted Areas
FAO - GFCM
-  Aree idonee PITESAI
MITE
-  traffico marittimo semplificato
EMSA - elaborazione Polo Scientifico
-  beni sommersi
MIC - elaborazione del Polo Scientifico

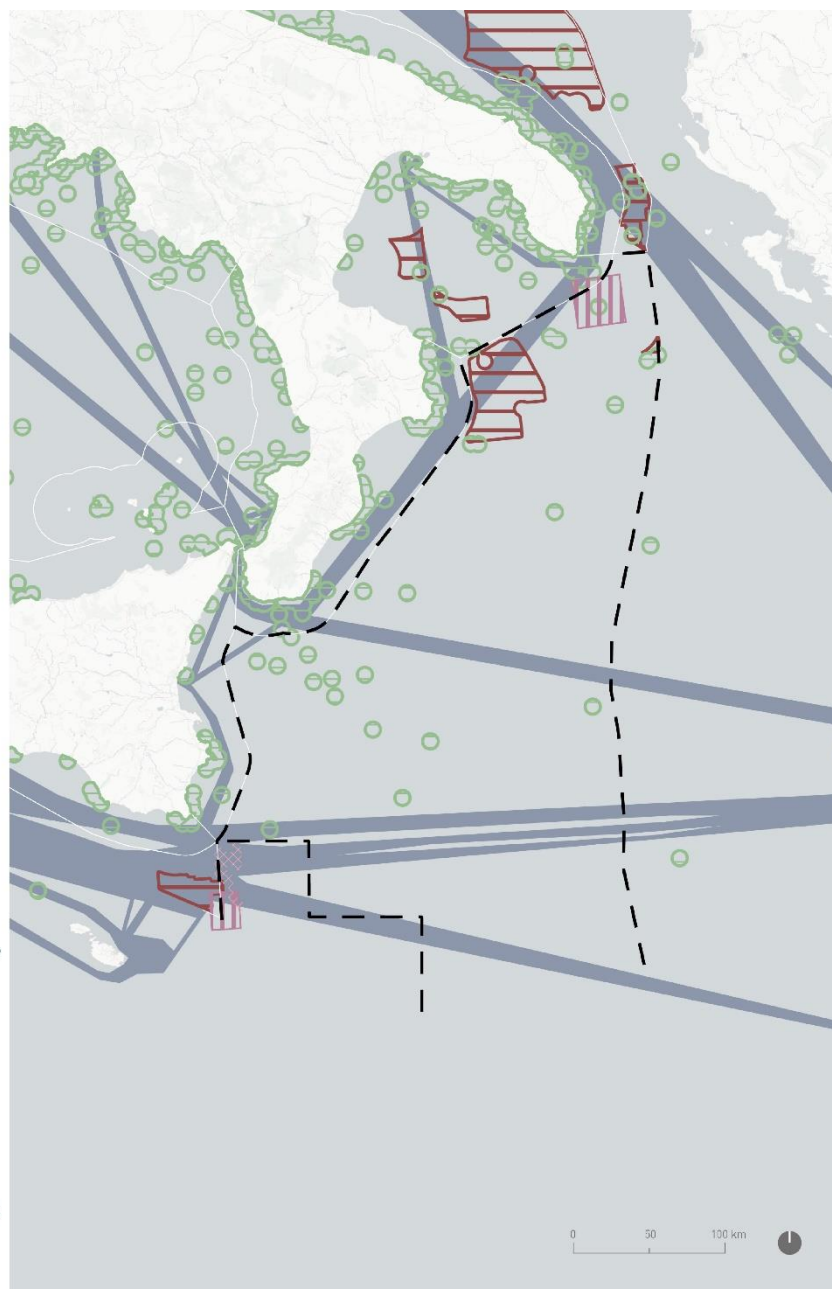


Figura 39. Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area IMC/7 Piattaforma continentale Ionio-Mediterraneo centrale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Visione e obiettivi specifici

Quest'area ospita traffici marittimi di grande rilevanza, da e per il canale di Sicilia e lo stretto di Messina. Le navi che transitano in queste aree proseguono per, o provengono dall'Adriatico, dallo Ionio orientale, dallo stretto di Corinto e dall'Egeo, dal canale di Suez, dal Mediterraneo orientale. Le prospettive di ulteriore crescita del settore del trasporto marittimo nell'intero Mediterraneo richiedono di consolidarne la transizione verso la sostenibilità ambientale, rafforzando le iniziative di riduzione degli impatti generati da questa attività.

L'area possiede ha vocazione per la produzione energetica in termini di estrazione di idrocarburi. Tale vocazione va preservata sebbene nella direzione della transizione energetica verso lo sviluppo del settore delle energie marine rinnovabili.

L'intera area si caratterizza per la presenza di habitat di fondale profondo, con batimetrie ovunque superiori ai 1000m. Da questa caratteristica scaturisce la necessità di preservare gli ecosistemi marini di quest'area per la loro importanza ecologica legata, tra l'altro, all'elevata diversità funzionale degli organismi che li abitano. L'esigenza di tutela e protezione è anche indispensabile al fine di mantenere e rafforzare i servizi ecosistemici erogati dagli habitat presenti in quest'area, tra cui la generazione di importanti processi biogeochimici e la mitigazione dei cambiamenti climatici e delle emissioni di CO₂.

Anche grazie alle sue caratteristiche morfo-batimetriche, nonché al suo posizionamento e allo stato attuale degli usi, l'area assume valore strategico nell'ambito del Piano per lo sviluppo di settori marittimi emergenti quali le biotecnologie marine, la produzione di energie marine rinnovabili offshore (eolico), anche in associazione (multiuso) con altre attività offshore quali ad esempio l'acquacoltura. In reazione a tali attività si configura per quest'area una forte vocazione per le attività di ricerca ed innovazione, inclusa l'acquisizione di maggiori conoscenze relative agli habitat di fondale profondo e alla loro tutela.

Gli obiettivi specifici (OS) di pianificazione riguardano principalmente i settori:

1. Trasporto marittimo
2. Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza
3. Pesca
4. Energia
5. Protezione ambiente e risorse naturali.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 10 Obiettivi specifici per la sub-area di piattaforma continentale Ionio – Mediterraneo centrale

Settore riferimento	di	Codice	Obiettivo specifico
Trasporto marittimo portualità	e	IMC/7)OSP_TM 01	Promuovere uno sviluppo sostenibile del trasporto marittimo e ridurre gli impatti negativi, con regole specifiche volte a ridurre rischi ed impatti in zone sensibili utilizzando, in particolare, le linee guida IMO
		IMC/7)OSP_TM 02	
Energia		IMC/7)OSP_E 01	Consentire l'eventuale presentazione di nuove istanze di permessi di prospezione e di ricerca di idrocarburi (limitatamente al gas) e per lo svolgimento delle relative potenziali attività nelle "aree potenzialmente idonee" in coerenza con gli scenari europei di decarbonizzazione e in modo sicuro per l'uomo e per l'ambiente
		IMC/7)OSP_E 02	Promuovere la generazione di energia da fonti rinnovabili in mare, con riferimento particolare all'eolico
Pesca		IMC/7)OSP_P 01	Conseguire, per la pesca di specie demersali, un miglioramento della biomassa dei riproduttori tramite la riduzione del tasso di sfruttamento (nasello, gambero bianco e gambero rosso) dal livello attuale ad un livello compatibile con gli standard di sostenibilità previsti dalla nuova Politica Comune della Pesca
Protezione ambiente e risorse naturali		IMC/7)OSP_N 01	Potenziare il sistema di aree protette e misure di conservazione esistenti, promuovendo l'attuazione delle principali misure spaziali previste nel Programma delle Misure di MSFD e perseguendo la definizione di aree protette a livello internazionale
		IMC/7)OSP_N 02	Consolidare e potenziare il sistema di aree che favoriscono effetti positivi sulla conservazione ambientale, pur non essendo formalmente soggette ad obiettivi di protezione e conservazione (Other effective area-based conservation measures - OECM), incluse le aree identificate prioritariamente o date in concessione per la produzione di energie rinnovabili <i>offshore</i> .
Sviluppo sostenibile		IMC/7)OSP_SS 01	Sviluppare un'economia sostenibile del mare, moltiplicando le opportunità di crescita per i settori marini e marittimi, anche per quelli in fase di sviluppo e innovativi
Ricerca scientifica e innovazione		IMC/7)OSP_RS 01	Favorire lo sviluppo di tecnologie e di soluzioni innovative di cui promuovere la diffusione nei vari settori dell'economia del mare
		IMC/7)OSP_RS 02	Favorire il mantenimento ed il consolidamento della rete di osservazione e specifiche esigenze di sperimentazione e ricerca, anche al fine di valutare gli effetti e l'efficacia del Piano e sostenerne l'aggiornamento, con specifico riferimento agli ecosistemi di fondale profondo.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Unità di Pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area IMC/7 sono rappresentate in Figura 40 e in Figura 41 (in quest'ultima la rappresentazione delle UP è sovrapposta a quella dei principali usi del mare).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

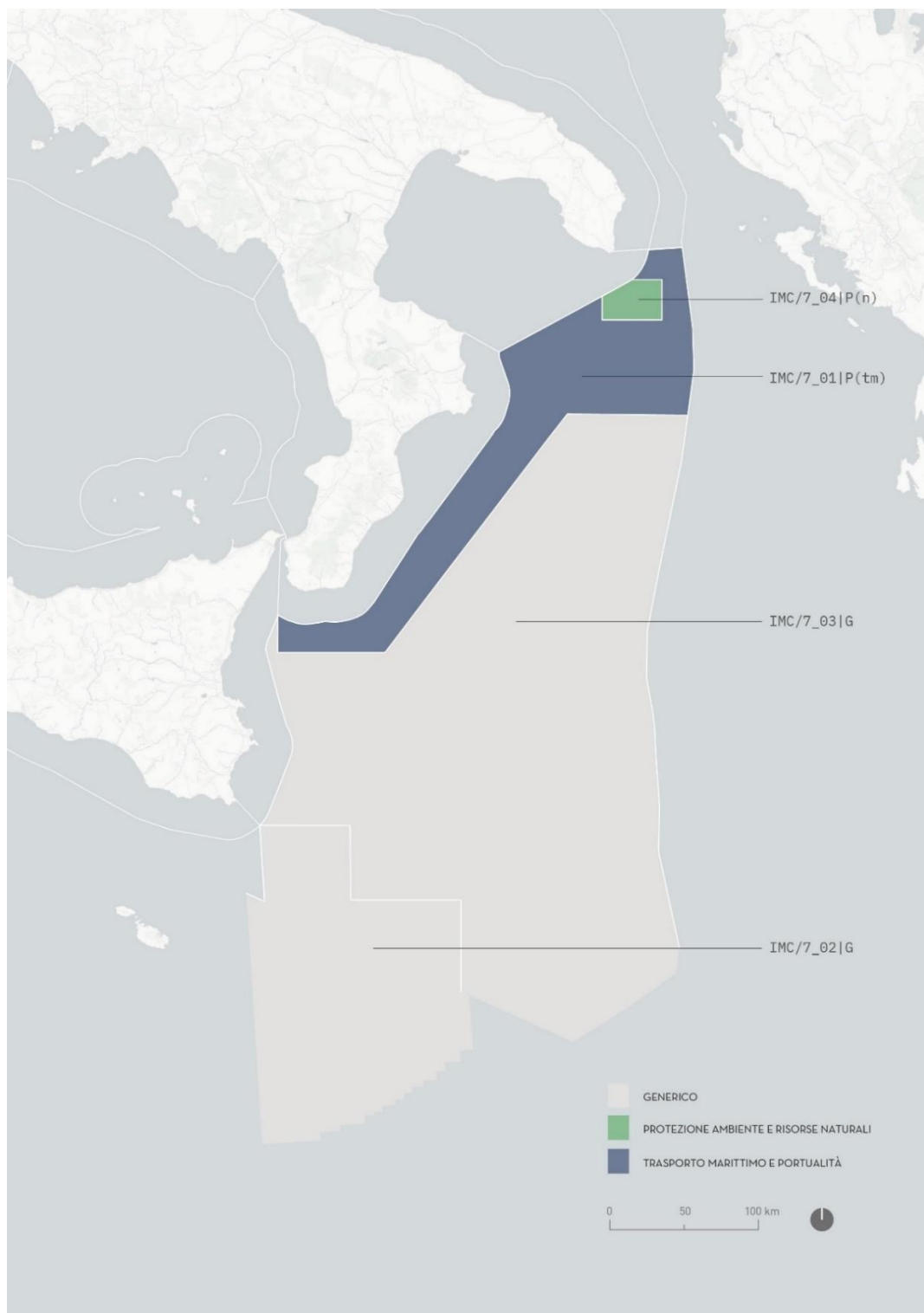


Figura 40 Identificazione delle unità di pianificazione delle sub-aree di piattaforma continentale IMC/7 Piattaforma continentale Ionio-Mediterraneo centrale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

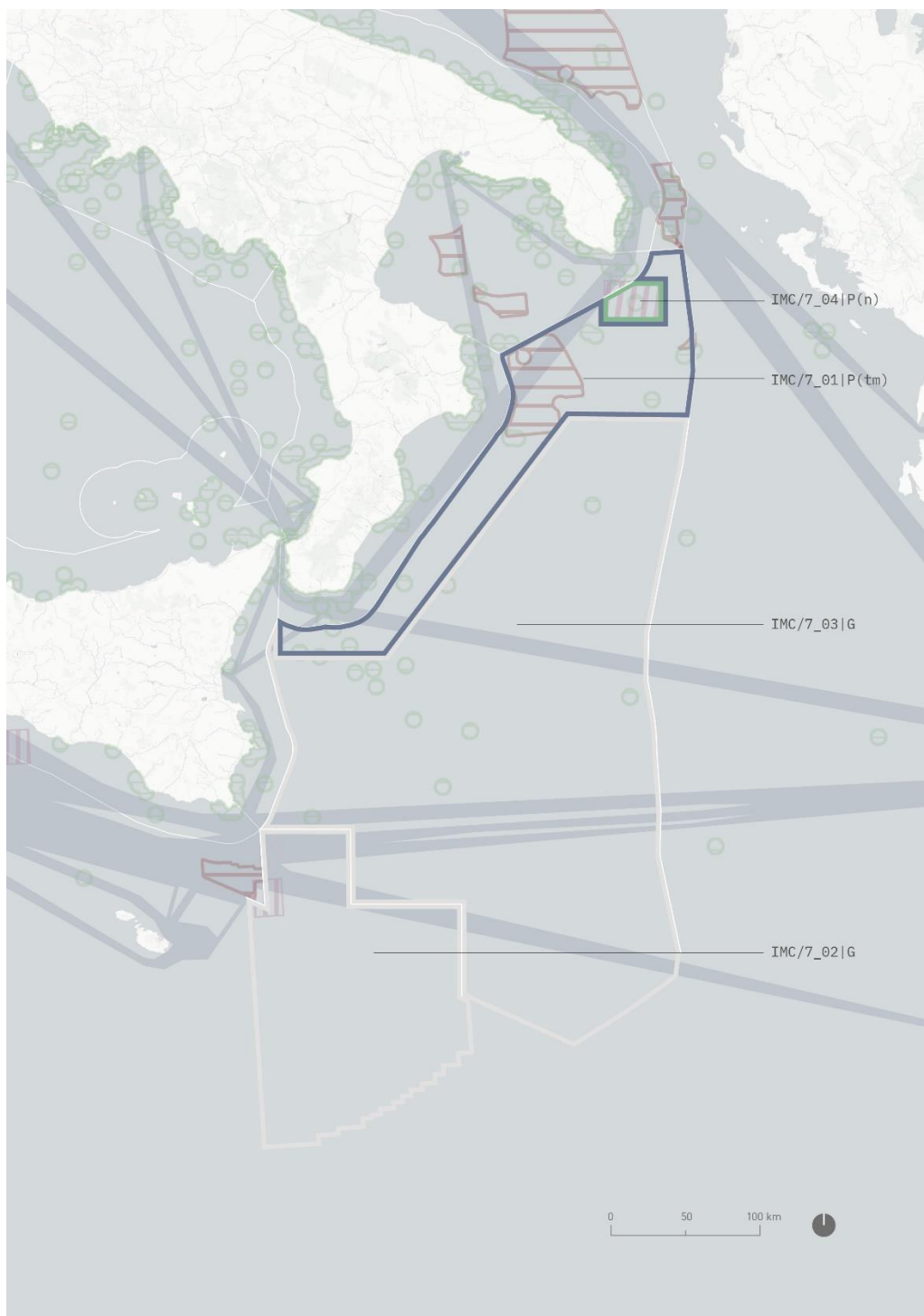


Figura 41 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area di piattaforma continentale IMC/7 Ionio-Mediterraneo centrale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

7.4 Le misure di Piano

Il piano di gestione dell'Area Marittima "Ionio-Mediterraneo centrale" è elaborato integrando la disciplina esistente contenuta in normative settoriali e in piani e programmi vigenti (come previsto dalle linee guida del D.P.C.M. 1° dicembre 2017, par. 14), i quali restano pienamente in vigore. A completamento ed integrazione delle misure settoriali vigenti, il piano individua una serie di misure per realizzare le vocazioni indicate nel piano medesimo, per migliorare la coesistenza tra gli usi (risolvendo eventuali conflittualità e sviluppando le reciproche sinergie), per contribuire al mantenimento e al raggiungimento del buono stato ambientale e per garantire la compatibilità degli usi con le esigenze di tutela del paesaggio e del patrimonio culturale. Pertanto, salvo nel caso in cui i contenuti del piano di gestione dello spazio marittimo rendano necessaria la loro modifica (art. 5, co. 3, d.lgs. n. 201/2016), le previsioni contenute in altri piani e programmi (integrati e settoriali) si intendono confermate e non sono riportate come misure all'interno di questo documento. Le misure dei piani di gestione dello spazio marittimo, quindi, non sono riprodotte del quadro normativo esistente, ma, lo integrano e qualora necessario ne modificano le esistenti previsioni pianificatorie e programmatiche.

Il piano di gestione dello spazio marittimo considera misure di livello nazionale e misure rilevanti alla scala della singola sub-area. Le misure di livello nazionale si applicano all'intero spazio marino italiano e hanno quindi valenza per tutte e tre le aree marittime. Per alcune sub-aree ricadenti nelle acque territoriali afferenti alle regioni costiere sono state inoltre definite misure di scala più dettagliata e di valenza specifica per tali sub-aree. Nel caso delle sub-aree offshore non sono state individuate misure specifiche, avendo comunque valenza in queste sub-aree le misure di livello nazionale. Come previsto dalle linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani PSM (D.P.C.M. 1° dicembre 2017, par. 20), le misure di livello nazionale contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi strategici (capitolo 6), mentre quelle di livello regionale al raggiungimento degli obiettivi specifici declinati per le diverse sub-aree.

Le misure del piano di gestione dello dell'Area Marittima "Ionio-Mediterraneo centrale" elaborate alla scala nazionale e a quella di sub-area, saranno soggette ad attuazione laddove risulteranno sufficienti le risorse economiche-finanziarie disponibili ad invarianza di bilancio.

Nella Tabella 11 sono riportate le misure di livello nazionale, mentre si rimanda alla Fase 4 del Piano per la consultazione delle misure specifiche per sub-area.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Tabella 11 – Misure di livello nazionale. **Categoria della misura:** S - Misure spaziali; sono relative alla definizione di aspetti e ambiti spaziali in cui le attività possono svolgersi; T – Misure temporali; sono relative alla definizione di limiti o condizioni che regolano o definiscono lo svolgimento delle attività nel tempo; TE - Misure tecniche e tecnologiche; sono relative all'utilizzo o all'adozione di tecnologie o di tecniche specifiche; M – Misure di monitoraggio, controllo e sorveglianza; sono relative all'acquisizione di dati inerenti allo svolgimento di attività marittime, il rispetto di norme o regolamentazioni, gli effetti sull'ambiente marino, gli effetti in termini di interazione con altri usi; G – Misure di governance (G); riguardano meccanismi procedurali e organizzativi, anche di multilivello; E - Misure economiche e finanziarie (E); individuano azioni relative a risorse finanziarie per supportare le attività marittime (anche nell'ambito della programmazione esistente, come quella regionale POR-FESR e/o FEAMP); A – Misure di altro tipo (A); quali ad esempio attività di formazione, educazione, comunicazione. **Tipologia della misura:** I – indirizzi, prevalentemente rivolti a pubbliche amministrazioni o a strumenti pianificatori; P - prescrizioni che il piano prevede per disciplinare gli usi dello spazio marittimo (es. in termini di modalità, anche spaziale e temporale - in cui possono essere esercitati gli usi); I – incentivi; A – azioni, ovvero iniziative concrete (es. consultazioni, studi, analisi) svolte da o per conto di amministrazioni competenti, eventualmente in partenariato con soggetti privati.

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 01	Misure trasversali		Sviluppare e mettere in atto una strategia a lungo termine per la partecipazione e il coinvolgimento dei portatori di interesse al processo di attuazione, monitoraggio e valutazione dei Piani marittimi, nella prospettiva del loro aggiornamento. Particolare attenzione sarà riservata ai settori a maggior radicamento sociale, alle amministrazioni locali e al pubblico in generale.	A	A	MIMS
NAZ_MIS 02	Misure trasversali		Consolidare, sviluppare e aggiornare il Portale Nazionale del Mare, in termini di contenuti, funzioni e interfaccia con le diverse tipologie d'utente.	TE, M	A	MIMS
NAZ_MIS 03	Misure trasversali		Sviluppare metodologie e strumenti per la valutazione quantitativa degli effetti socio-economici delle scelte di piano, a supporto delle fasi di gestione adattativa della PSM.	M	A	MIMS
NAZ_MIS 04	OS_SS 01 - Sviluppare	Sviluppo sostenibile	Realizzare uno studio sulla caratterizzazione socioeconomica e sulle tendenze evolutive dei diversi settori dell'economia del mare italiana. Lo studio considererà	A	A	MISE



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
	un'economia sostenibile del mare, moltiplicando le opportunità di crescita per i settori marini e marittimi		le tre aree marittime di riferimento dei Piani di gestione, al fine di consentire l'identificazione di azioni che favoriscano lo sviluppo sostenibile dell'economia del mare italiana, da veicolare in particolare attraverso i Piani di gestione dello Spazio Marittimo. Lo studio si configura come propedeutico alla definizione di una Strategia Nazionale per lo sviluppo sostenibile dell'Economia del mare.			
NAZ_MIS 05	OS_SS 02 - Contribuire alla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile	Sviluppo sostenibile	Elaborare una Strategia marittima (Strategia Nazionale per lo Sviluppo sostenibile dell'economia del mare) a livello nazionale, da attuare in sinergia con l'attuazione dei Piani di Gestione dello Spazio Marittimo, al fine di fornire impulso strutturato allo sviluppo sostenibile dell'economia del mare italiana, a breve, medio e lungo termine. La Strategia marittima viene sviluppata anche sulla base dei risultati dello studio sulla caratterizzazione socioeconomica e sulle tendenze evolutive dell'economia del mare.	A	A	MISE
NAZ_MIS 06	OS_SS 03 - Contribuire al Green Deal Europeo	Sviluppo sostenibile	Tenendo conto delle previsioni e dell'attuazione del PNIEC, nonché delle indicazioni del Rapporto della "Commissione cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità sostenibili" (MIMS, 2022), elaborare uno studio sull'impatto dei cambiamenti climatici sui Piani marittimi nazionali e sulle relative misure di adattamento da considerare in una valutazione di medio termine dei Piani PSM. Lo studio considererà un approccio multi-scala, valutando nell'analisi e nelle soluzioni anche le dimensioni dell'area marittima, sub-area, area locale.	A	A	MITE
NAZ_MIS 07		Sviluppo sostenibile	Elaborare uno studio sul contributo fornito dai Piani PSM al raggiungimento degli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni climalteranti e di neutralità carbonica.	A	A	MITE



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 08	OS_SS 04 - Cogliere pienamente le opportunità economiche e di sostenibilità ambientale che derivano dall'economia circolare	Sviluppo sostenibile	Costituire un Gruppo di lavoro tra le Regioni costiere finalizzato ad indentificare bisogni e strategie comuni per sfruttare appieno le opportunità che gli obiettivi del Green Deal Europeo offrono per lo sviluppo dei territori e delle aree marittime. Il Gruppo di lavoro vedrà anche la possibilità di lavorare per sottogruppi, uno per ciascuna area marittima, per focalizzare le necessarie specificità.	A	A	MISE, MITE, Regioni
NAZ_MIS 09		Sviluppo sostenibile	Potenziare il ruolo dell'economia del mare nell'ambito della Strategia nazionale per l'Economia circolare, per esempio: valorizzando il legame e le sinergie tra i Piani dello Spazio Marittimo e la Strategia per l'Economia circolare; specificando azioni di maggior dettaglio in riferimento all'Area di intervento "Economia Blu", contemplando l'uso efficiente dello spazio marittimo tra gli strumenti previsti per favorire la transizione verso un'economia circolare, prevedere proposte di azioni specifiche per i settori dell'economia del mare.	A	I	MITE
NAZ_MIS 10		Sviluppo sostenibile	Supportare la strutturazione il rafforzamento, lo sviluppo e la valorizzazione delle attività di costruzione e riparazione navale, manutenzione, revisione e ristrutturazione, smantellamento e raccolta dei componenti, strutturando una filiera di economia circolare navale, ovunque possibile in sinergia con le azioni finalizzate alla riconversione d'uso delle aree industriali costiere in crisi/dismissione e alla bonifica ambientale.	A	I	MIMS, Autorità portuale
NAZ_MIS 11		Sviluppo sostenibile	Supportare la strutturazione di una filiera di recupero, riutilizzo e riciclaggio dei sottoprodotti delle attività di acquacoltura e pesca professionale (anche in linea con le pertinenti Misure del Descrittore 10 del PoM MSFD), da realizzarsi anche a livello di area vasta comprendente più subaree e ovunque possibile in sinergia con	A	I	MISE, MIPAAF, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
			le azioni finalizzate alla riconversione d'uso delle aree industriali costiere in crisi/dismissione e alla bonifica ambientale.			
NAZ_MIS 1 2		Sviluppo sostenibile	Supportare la strutturazione di una filiera nazionale di recupero, smontaggio, riutilizzo/riciclaggio di imbarcazioni da diporto, sportive e da pesca a fine vita, ovunque possibile in sinergia con le azioni finalizzate alla riconversione d'uso delle aree industriali costiere in crisi/dismissione e alla bonifica ambientale.	A	I	MISE
NAZ_MIS 1 3	OS_N 01 - Applicare un coerente approccio ecosistemico (Ecosystem based approach - EBA) nell'impostazione generale e nelle indicazioni dei Piani dello Spazio Marittimo	Protezione ambiente e risorse naturali	Ai fini di consentire la piena integrazione tra i processi di implementazione tra Programmi di Misure MSFD e Piani MSP, costituire un gruppo di lavoro "MSFD-MSP" collegato alle attività del Comitato Tecnico per la PSM, finalizzato a: 1.1 Assicurare l'integrazione nei Piani PSM delle informazioni spazialmente esplicite relative a specie ed habitat nonché loro stato ambientale e trend attesi, e della loro valutazione integrata, contribuendo a colmare le attuali carenze conoscitive e rafforzando le attività previste nell'ambito delle Direttive MSFD (con particolare riferimento alle misure MADIT -M032-NEW3; MICIT -M032-NEW3; MWEIT -M035-NEW3 e Misura 3 dell'Aggiornamento PoM MSFD 20/12/2021) e Natura 2000. 1.2 Adottare strumenti analitici di analisi e monitoraggio continuativo dei potenziali impatti cumulativi delle attività antropiche sulle componenti ambientali (in sinergia con quanto previsto da MSFD e Direttive Natura 2000) nonché dei conflitti/sinergie tra usi antropici.	M, G	A, I	MITE, ISPRA
NAZ_MIS 1 4	OS_N 02 - Favorire l'estensione della protezione dei mari UE al 30%, di cui il	Protezione ambiente e risorse naturali	Ai fini di consentire la piena integrazione tra i processi di implementazione tra Programmi di Misure MSFD e Piani MSP, costituire un gruppo di lavoro "MSFD-MSP" collegato alle attività del Comitato Tecnico per la PSM, finalizzato a:	S, M, EC	A, I	MITE, ISPRA, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
 DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
	10% in modo stringente, entro il 2030		2.1 Identificare le aree prioritarie per la conservazione ambientale e/o delle risorse marine ai fini dell'ampliamento della rete delle Aree marine protette (AMP) e/o dei siti della Rete Natura 2000, in linea con le previsioni e gli strumenti previsti dalle Direttive MSFD (con particolare riferimento alla Misura 1 del Descrittore 1 dell'Aggiornamento PoM MSFD 20/12/2021), Natura 2000 e dalla Strategia 2030 per la Biodiversità. 2.2 Promuovere studi e valutazioni di connettività, stato ecologico, funzioni degli ecosistemi e servizi ecosistemici da essi derivanti.			
NAZ_MIS 15	OS_N 03 - Recepire e promuovere l'attuazione delle principali misure spaziali previste nel Programma delle Misure di MSFD	Protezione ambiente e risorse naturali	Ai fini di consentire la piena integrazione tra i processi di implementazione tra Programmi di Misure MSFD e Piani MSP, costituire un gruppo di lavoro "MSFD-MSP" collegato alle attività del Comitato Tecnico per la PSM, finalizzato a: 3. stabilire procedure finalizzate alla definizione spaziale, prioritizzazione e applicazione delle misure previste da PoM MSFD con opportuno approccio multi-scalare che tenga anche conto di obiettivi specifici (sub-aree) e delle vocazionalità (U.P.).	S, TE, M	A, I	MITE, ISPRA
NAZ_MIS 16	OS_N 04 - Integrare gli aspetti di interazione terra-mare e gestione integrata della fascia costiera, con particolare riferimento agli	Protezione ambiente e risorse naturali	Supportare attività di studio e ricerca finalizzate a migliorare la conoscenza spaziale delle interazioni terra-mare, con particolare riferimento alle aree identificate come hot-spot di interazione e/o vocate alla "protezione ambiente e risorse naturali" ed alla tutela del paesaggio. Tali attività dovranno favorire la gestione integrata degli strumenti di protezione vigenti e/o pianificati.	TE, M, G	I, A	MITE, ISPRA, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
 DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
	aspetti di natura ambientale					
NAZ_MIS 17	OS_N 05 – Tenere conto nel medio – lungo periodo del processo e degli obiettivi di restauro degli ecosistemi marini come indicati nella proposta di Legge Europea sul Restauro ambientale	Protezione ambiente e risorse naturali	Predisporre il Piano nazionale di Restauro Ambientale, individuando le aree prioritarie da restaurare e le misure e modalità di restauro da adottare, in relazione sinergica e sussidiaria con il processo di implementazione e monitoraggio dei Piani dello Spazio Marittimo.	S, T	I, A	MITE, Regioni
NAZ_MIS 18		Protezione ambiente e risorse naturali	Migliorare la conoscenza sulla distribuzione degli habitat e delle specie indicate nella proposta di Regolamento EU sul Restauro Ambientale (COM(2022)304 final), capitalizzando anche i risultati di progetti di ricerca europei e del costituendo Centro Nazionale per la Biodiversità (PNRR-MUR) e garantendone il trasferimento efficace e diretto nel Piano nazionale di restauro ambientale e, da qui, nei Piani dello Spazio Marittimo.	M	A	Enti di Ricerca, Università, ISPRA
NAZ_MIS 19	OS_PPC 01 - Supportare il pregio paesaggistico della fascia costiera	Paesaggio e patrimonio culturale	Avviare l'analisi per individuare e prescrivere in apposite linee guida, principi, criteri e standard atti a minimizzare l'impatto visivo sul paesaggio costiero di impianti e strutture in acque marine (per l'energia, l'acquacoltura, ecc.).	S, TE	A	MIC, MITE
NAZ_MIS 20		Paesaggio e patrimonio culturale	Prevedere l'erogazione di agevolazioni o incentivi per gli attuali titolari di concessioni per l'acquacoltura, in caso di attività di miglioramento delle caratteristiche (distribuzione spaziale e colore dei galleggianti) degli impianti già oggetto di concessione.	TE	i	Regioni
NAZ_MIS 21		Paesaggio e patrimonio culturale	Integrare le Linee Guida per individuare le AZA con una metodologia che consenta di tenere conto anche della percezione visiva da terra degli impianti di acquacoltura. Promuovere specifici studi a scala di sub-area finalizzati a valorizzare e capitalizzare le esperienze già realizzate in materia di compatibilità tra impianti di	S, TE	I	ISPRA, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
			acquacoltura ed esigenze di protezione del paesaggio, nonché ad individuare ulteriori pratiche.			
NAZ_MIS 2 2	OS_PPC 02 - Favorire il recupero e la riqualificazione di immobili ed aree sottoposte a tutela	Paesaggio e patrimonio culturale	Attraverso l'analisi dei piani paesaggistici effettuare una ricognizione de sistemi di beni immobili caratterizzanti il paesaggio costiero (es. fari, torri), anche insistenti su aree non vincolate, al fine di identificare e programmare interventi di valorizzazione alla scala di subarea.	A	A	MIC, Regioni
NAZ_MIS 2 3	OS_PPC 03 - Favorire e supportare la conservazione del patrimonio archeologico subacqueo	Paesaggio e patrimonio culturale	Tramite la messa a sistema delle conoscenze disponibili e di quanto già disciplinato, definire un quadro unitario (a scala di area marittima), corredato da mappatura, delle aree con presenza di beni archeologici sommersi soggetti a tutela o da tutelare, delle attività antropiche in tale aree interdette o da interdire (tra le quali la pesca a strascico), degli interventi a tal fine messi in atto o di quelli ulteriori da implementare (anche mediante strumenti meccanici e tecnologici) e delle attività di monitoraggio necessarie.	S, M	A	MIC, Regioni
NAZ_MIS 2 4	OS_PPC 05 - Promuovere e creare consapevolezza sul patrimonio culturale immateriale	Paesaggio e patrimonio culturale	Prevedere incentivi e agevolazioni per attività di gestione, valorizzazione, conservazione e/o restauro di beni materiali rappresentativi del patrimonio immateriale legato agli usi del mare (ad es. trabucchi, strumenti di pesca storici, ecc.). Prevedere incentivi e agevolazioni per la valorizzazione di attività che costituiscono il patrimonio immateriale legato agli usi del mare, quali tecniche e tradizioni della pesca storica artigianale, attività di molluschicoltura tradizionale o manifestazioni effimere rientranti nel patrimonio immateriale del mare (es. feste e processioni religiose a mare).	A	i	MIC, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 25		Paesaggio e patrimonio culturale	Prevedere per le imbarcazioni storiche, apposite forme di valutazione del loro valore culturale, ai fini della catalogazione, dei necessari interventi di restauro e della eventuale conservazione presso idonee strutture (es. Museo del mare).	A	I	MIC
NAZ_MIS 26	OS_PPC 06 - Contrastare l'abusivismo edilizio sui territori costieri	Paesaggio e patrimonio culturale	Mettere a sistema le informazioni disponibili nella banca dati nazionale sull'abusivismo edilizio e presso altre fonti, al fine di elaborare uno studio sulla consistenza del fenomeno dell'abusivismo edilizio nella fascia costiera (profondità di 300 metri) alla scala di area marittima, da utilizzare nella programmazione di interventi di contrasto a tale scala.	M	A	Mi, Regioni
NAZ_MIS 27	OS_S 02 Contribuire a promuovere la sicurezza marittima, l'attuazione delle norme UNCLOS e della Strategia di sicurezza marittima dell'UE	Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza	Con particolare riferimento all'area del canale di Sicilia, rafforzare il dialogo e il coordinamento internazionale per la gestione delle situazioni di emergenza che coinvolgono la salvaguardia della vita umana in mare.	A	I	Guardia Costiera/ Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo
NAZ_MIS 28	OS_P 01 - Favorire lo sviluppo sostenibile delle filiere ittiche	Pesca	Garantire l'adeguata copertura spaziale delle azioni di ammodernamento della flotta (anche per quanto concerne l'efficientamento energetico delle imbarcazioni) per tutti i segmenti di pesca, in particolare per quanto riguarda la piccola pesca artigianale, ed incentivare condizioni adeguate al settore pesca nei porti, al fine di assicurare condizioni di lavoro sicure e dignitose agli operatori e migliorare la competitività del settore. In tale ambito, prevedere anche le opportune azioni	TE	I	MIPAAF, ISPRA, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
			mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale così come da Misura 8 (Descrittori 1 e 3) dell'Aggiornamento PoM MSFD 20/12/2021.			
NAZ_MIS 29		Pesca	Favorire l'applicazione di soluzioni mirate all'aumento dell'efficienza energetica (in particolare per quanto concerne l'efficientamento energetico delle imbarcazioni) e dell'uso di energie rinnovabili nel settore della pesca in un'ottica di filiera che includa la trasformazione e la commercializzazione del prodotto, considerando le interazioni terra-mare delle attività di pesca.	TE	I	MIPAAF, ISPRA
NAZ_MIS 30	OS_P 02 - Favorire l'attuazione delle previsioni dei Piani pluriennali Europei e Nazionali di Gestione nelle Sub-Aree Geografiche (GSA)	Pesca	Sostenere l'adeguata ripartizione spaziale degli investimenti per allineare la capacità della pesca alle possibilità di pesca secondo quanto indicato dai piani pluriennali Europei e Nazionali di Gestione delle Sub-Aree Geografiche (GSA), al fine di contribuire alla riduzione della pressione della pesca, anche attraverso studi mirati a valutare l'equilibrio tra la capacità dei segmenti di flotta e la disponibilità delle risorse, promuovendone la conservazione e lo sfruttamento sostenibile.	S,EC	A	MIPAAF
NAZ_MIS 31	OS_P 03 - Promozione, sviluppo e gestione spaziale della piccola pesca costiera praticata con tecniche sostenibili	Pesca	Incentivare progetti, studi e ricerche mirati a promuovere un'adeguata presenza spaziale della piccola pesca, la sostenibilità della medesima ed indirizzare azioni per potenziare le relative competenze e sviluppare il capitale umano.	TE,G	I	MIPAAF, Regioni
NAZ_MIS 32		Pesca	Promuovere accordi tra i pescatori che praticano la piccola pesca e gli enti/organismi responsabili della gestione di aree costiere e marine oggetto di protezione (AMP, siti costieri e marini della Rete Natura 2000, Parchi nazionali o regionali che includono aree costiere e marine, etc.) al fine di valorizzare il ruolo di tali aree nello sviluppo sostenibile e nel riconoscimento della qualità, anche	S, T, G	A	MIPAAF, Regioni, soggetti gestori AMP



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
			ambientale, dei prodotti e dei servizi offerti dalla piccola pesca artigianale. Tale obiettivo si allinea con l'obiettivo di favorire l'estensione della protezione dei mari UE al 30% entro il 2030, generando effetti positivi per la piccola pesca artigianale, in sinergia con gli scopi di protezione della natura.			
NAZ_MIS 3 3		Pesca	Sviluppare piani locali della piccola pesca contenenti anche previsioni e misure di tipo spaziale.	S, A	A	Regioni
NAZ_MIS 3 4	OS_P 04 - Favorire la creazione di aree finalizzate alla ricostituzione e tutela degli stock ittici e protezione degli Essential Fish Habitat (EFH)	Pesca	Avviare una valutazione integrata delle conoscenze sugli Essential Fish Habitat (EFH) delle principali specie alieutiche finalizzata alla determinazione delle aree da sottoporre prioritariamente a vincoli di protezione, supportando così l'istituzione di misure spaziali di gestione delle risorse (ad es. ZTB) e relative azioni di pianificazione spaziale congiunta delle attività di pesca. Tale attività di indagine e relativo monitoraggio periodico dovranno essere prioritariamente eseguiti entro la fascia delle 0-6 miglia nautiche dalla costa nonché capitalizzando sulle attività previste nell'ambito della Misura 3 (Descrittori 1, 3, 6) a sostegno dell'attuazione del target ambientale 6.3 dell'Aggiornamento PoM MSFD 20/12/2021.	TE, EC, M, G	A, I	MIPAAF
NAZ_MIS 3 5	OS_P 05 - Favorire la cooperazione tra Stati al fine di addivenire misure concertate per la gestione sostenibile delle attività dei	Pesca	Nell'ambito di iniziative nazionali, comunitarie e di cooperazione internazionale (ad es. FAO-GFCM, CBD), individuare, proporre e/o rafforzare sistemi di governance multi-livello (dalla scala transnazionale, a quella nazionale, inter-regionale e compartimentale) che individuino e promuovano misure concertate di monitoraggio, gestione sostenibile delle risorse alieutiche condivise, gestione delle interazioni tra i diversi sistemi di pesca, e tutela delle specie protette ad ampio range.	G	I	MIPAAF



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 36	rispettivi settori nazionali della pesca	Pesca	Rafforzare il dialogo e il coordinamento internazionale per la gestione delle attività di pesca in acque internazionali, al fine di prevenire controversie e garantire l'operatività in sicurezza delle marinerie italiane	A	I	MIPAAF, MAECI
NAZ_MIS 37	OS_P 06 - Controllo e contrasto alla pesca illegale	Pesca	Sostenere e rafforzare le attività di contrasto alla pesca illegale attraverso schemi di co-gestione nonché mediante adeguamento tecnologico delle reti di controllo in tutte le aree marittime.	M, G	A, I	MIPAAF, Capitanerie
NAZ_MIS 38		Pesca	Realizzare studi e progetti pilota di registrazione e georeferenziazione delle attività di pesca, in collaborazione con le Capitanerie, che valutino l'allargamento dell'utilizzo dei sistemi VMS e/o AIS anche per segmenti non obbligatori (imbarcazioni di piccole dimensioni) ed eventualmente lo sviluppo e adozione di sistemi a basso costo, anche ricorrendo ad incentivi economici (ad es. in ambito FEAMPA).	TE, M, G	A, I, i	MIPAAF, Regioni
NAZ_MIS 39	OS_A 01 - Promuovere la crescita sostenibile del settore acquacoltura	Acquacoltura	Favorire l'adozione di soluzioni mirate all'aumento dell'efficienza energetica e dell'uso di energie rinnovabili nel settore acquacoltura in un'ottica di filiera che includa gli aspetti di trasformazione e commercializzazione del prodotto, considerando le interazioni terra-mare delle attività stesse.	TE	I	MIPAAF, Regioni
NAZ_MIS 40		Acquacoltura	Promuovere la coesistenza tra crescita dell'acquacoltura e conservazione dell'ambiente, mediante studi mirati e progetti pilota per l'integrazione tra attività di acquacoltura e siti della rete Natura 2000.	TE	I	MIPAAF, ISPRA, Regioni
NAZ_MIS 41	OS_A 02 - Promuovere	Acquacoltura	Sviluppare, adottare e implementare Piani AZA a scala regionale, in linea con i Piani PSM e con il supporto della Guida Tecnica AZA (ISPRA /HIPAA).	S, G	A	Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 4 2	un'acquacoltura di qualità e sostenere il processo di definizione delle AZA (Allocated Zones for Aquaculture - zone prioritarie per l'acquacoltura)	Acquacoltura	Istituire un tavolo permanente di lavoro finalizzato a supportare l'integrazione ed armonizzazione progressiva tra piani AZA regionali e PSM nelle diverse aree marittime, potenziando gli strumenti già esistenti (es. ITAQUA).	G	A	MIPAAF, ISPRA, Regioni
NAZ_MIS 4 3		Acquacoltura	Indirizzare mediante studi mirati un'adeguata distribuzione spaziale di investimenti per lo sviluppo tecnologico e la diversificazione delle produzioni, e dei sistemi di monitoraggio e supporto alle stesse.	A	A	MIPAAF, Regioni
NAZ_MIS 4 4	OS_TM 01 - Promuovere uno sviluppo sostenibile del trasporto marittimo e ridurre gli impatti negativi	Trasporto marittimo e portualità	Produrre uno studio finalizzato all'individuazione delle aree di maggiore concentrazione (aree "hot spot") delle pressioni generate nell'ambiente marino dal traffico marittimo: emissioni atmosferiche, inquinamento delle acque, dispersione di rifiuti, emissioni di rumore sottomarino, collisioni con megafauna marina. Lo studio includerà anche la definizione di misure specifiche che garantiscano, a partire da quanto indicato nei Piani PSM e in riferimento alle analisi LSI, la riduzione di tali pressioni e la mitigazione degli impatti negativi sull'ambiente.	TE, M	A	MIMS, ISPRA, Autorità di Sistema Portuale
NAZ_MIS 4 5		Trasporto marittimo e portualità	Produrre un'analisi mirata ad individuare nuove aree di gestione spaziale del traffico marittimo (PSSA, ATBA, TTS) e a rafforzare quelle esistenti, con lo scopo di migliorare la regolamentazione delle rotte navali e rafforzare le azioni di conservazione degli ecosistemi marini e della biodiversità.	TE, M	A	MIMS, MITE, Autorità di Sistema Portuale
NAZ_MIS 4 6		Trasporto marittimo e portualità	Favorire l'individuazione e l'adozione in ambito PSM di misure specifiche di tipo spaziale, comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore	S, TE	A	MIMS, MITE



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
			sottomarino sul biota, anche in linea con gli obiettivi e le misure relative al Descrittore 11 di MSFD.			
NAZ_MIS 47	OS_TM 02 - Promuovere l'utilizzo di combustili alternativi, ridurre gli scarichi in mare, migliorare gli impianti portuali per la raccolta di rifiuti e residui di carico e/o incentivare all'utilizzo dei suddetti impianti, migliorare la gestione dei sedimenti dragati	Trasporto marittimo e portualità	Predisporre la mappatura alla scala di area marittima dei siti idonei per il recapito dei materiali dragati, anche attraverso il raccordo con le banche dati disponibili a livello regionale; rafforzare l'armonizzazione e il coordinamento delle pratiche di gestione dei sedimenti dragati nell'area marittima e a livello nazionale.	S, TE, G	A, I	MITE, MIMS, Regioni, Autorità di Sistema Portuale
NAZ_MIS 48		Trasporto marittimo e portualità	Contribuire attivamente ad iniziative di armonizzazione a scala europea e mediterranea delle modalità di raccolta dei rifiuti solidi sulle navi e del loro conferimento nei porti, al fine di ottimizzare le procedure (dalla fase di pianificazione alla fase di affidamento dei servizi), massimizzare le frazioni riciclabili e contribuire allo sviluppo di filiere di economia circolare. Particolare attenzione deve essere posta ai rifiuti plastici, alle attività di contrasto all'abbandono di questi rifiuti in mare e nelle spiagge, alle relative attività di raccolta e recupero e alle attività di educazione ed informazione ambientale.	TE, EC, M	I	Autorità di Sistema Portuale, Regioni
NAZ_MIS 49	OS_TM 03 - Promuovere la collaborazione europea e regionale in materia di trasporto marittimo e multimodalità	Trasporto marittimo e portualità	Adeguare le reti di trasporto multimodale, integrando la scala locale alle reti di traffico internazionali ed europee.	G, TE, M	A	MIMS, Autorità di Sistema Portuale



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 50	OS_TM 04 - Contribuire ad aumentare la competitività dei porti italiani, la condivisione di “best practices” e l’attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)	Trasporto marittimo e portualità	Adeguare le prestazioni e le funzionalità dei porti italiani agli standard richiesti per l'ottenimento delle differenti certificazioni esistenti come European Clean Ports, Environmental Management System (EMS), PERS (Port Environmental Review System) e Environmental Port Index.	G	A, I	Autorità di Sistema Portuale
NAZ_MIS 51	OS_TM 05 - Promuovere l’integrazione e dialogo tra i sistemi di pianificazione vigenti in particolare riguardo l’integrazione della pianificazione strategica portuale, pianificazione	Trasporto marittimo e portualità	Garantire l'integrazione nei Piani PSM degli aggiornamenti e degli adeguamenti dei Piani regolatori portuali, per quanto di competenza e in particolare per quanto riguarda le necessità in termini di nuovi spazi acquei nelle aree antistanti i porti con lo scopo da garantire lo sviluppo delle attività portuali.	G	A	MIMS, Autorità di Sistema Portuale



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
	terrestre e i piani del mare					
NAZ_MIS 5 2	OS_E01 - Contribuire a favorire la transizione energetica verso fonti rinnovabili e a ridotte emissioni attraverso lo sviluppo della produzione di energie rinnovabili a mare	Energia	Sviluppare delle Linee Guida nazionali per l'identificazione di siti idonei per le rinnovabili offshore (eolico, solare, onde e correnti) e la valutazione degli impatti ambientali e paesaggistico-culturali singoli e cumulativi, considerando gli elementi di impatto potenziale, durante le fasi di costruzione, esercizio e dismissione, e considerando anche gli elementi per il trasporto a terra dell'energia prodotta. Queste Linee Guida consentiranno di: i) affinare la pianificazione spaziale (e.g. in termini di robustezza e risoluzione spaziale); ii) indirizzare la progettazione degli impianti; iii) facilitare le fasi di permitting (e.g. VIA e VINCA).	S	A,I	MITE, MIC
NAZ_MIS 5 3		Energia	Sviluppare un sistema di supporto alle decisioni (DST), collegato in modo dinamico al Portale Nazionale del Mare e alimentato anche dai dati derivanti dalle attività di monitoraggio ed indagine ante-opera e post-opera (fasi di pre-esercizio, inclusa la VIA, esercizio e smantellamento) per impianti di produzione di energia rinnovabile offshore. Tale DST si propone di supportare - dal punto di vista energetico, ambientale, tecnologico e socio-economico - le fasi di analisi di fattibilità, di progettazione preliminare, di valutazione degli impatti ambientali, di individuazione di soluzioni e misure di mitigazione e di valutazione dell'accettabilità sociale delle infrastrutture offshore per la produzione di energia da fonti rinnovabili, a beneficio di operatori, amministrazioni, comunità locali.	S, M	A	MITE
NAZ_MIS 5 4		Energia	Istituire un osservatorio sul monitoraggio degli impatti degli impianti eolici offshore sull'ambiente ed altri usi dello spazio marino e della costa, considerando le fasi di definizione, realizzazione e valutazione dei piani di monitoraggio richiesti ai fini	M	A	MITE, MIC, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
 DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
			dell'installazione e gestione degli impianti eolici. Le valutazioni di tale osservatorio dovranno essere prese in considerazione nell'ambito dell'implementazione dei piani di monitoraggio dei piani PSM, e pertanto nell'eventuale revisione dei piani medesimi.			
NAZ_MIS 5 5		Energia	Avviare e supportare attività di ricerca e innovazione, anche mediante progetti pilota, su varie tematiche connesse con la produzione di energia rinnovabile offshore, quali in particolare: (i) produzione energetica da fonti diverse da quella eolica (moto ondoso, maree e correnti, solare, combinazione di fonti differenti), (ii) impianti e tecnologie in aree a chiaro valore aggiunto (per la sinergia con altri settori e tematiche, per l'autosufficienza di aree marginalizzate, per la gestione di picchi di domanda energetica in aree particolare, ecc.) quali porti, aree remote ed isole minori, (iii) combinazione di produzione di energia rinnovabile offshore con altri usi (multi-uso) quali acquacoltura, turismo, diportistica, pesca, protezione ambientale, (iv) tecnologie innovative, anche finalizzate alla minimizzazione degli impatti sull'ambiente e sul paesaggio; v) valutazione sperimentale degli effetti ambientali su specifici habitat o specie target delle soluzioni adottate.	TE, S	A	MUR, MITE
NAZ_MIS 5 6		Energia	Creare un gruppo di lavoro per migliorare le procedure autorizzative, velocizzando i processi nel rispetto dei principi di trasparenza ed efficienza.	G	A	MITE, MIC, Regioni
NAZ_MIS 5 7		Energia	Le installazioni per la produzione di energia rinnovabile offshore devono adottare soluzioni per ridurre i conflitti e favorire ovunque possibile e nel rispetto della sicurezza la coesistenza con altri usi del mare (ad esempio: permeabilità per il trasporto marittimo, pesca con attrezzi da posta, estrazione di sabbie per interventi	S, T, TE	P	MITE



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
			di difesa costiera, impianti di acquacoltura offshore, turismo gestito, ricerca scientifica).			
NAZ_MIS 58		Energia	All'interno delle Aree Marine Protette e delle aree marine incluse nei Parchi nazionali o regionali è vietata l'installazione di impianti eolici offshore, ad eccezione degli impianti di micro-eolico eventualmente utilizzati per auto-consumo, anche per la fornitura di energia ad attività consentite nell'area protetta.	TE	P	MITE
NAZ_MIS 59	OS_E02 - Perseguire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare	Energia	Creare un gruppo di lavoro MSP-PiTESAI, collegato alle attività del Comitato Tecnico per la PSM, per allineamento reciproco e progressivo dei due piani nelle fasi di implementazione ed eventuale revisione dei piani medesimi, favorendo per quanto di competenza della PSM gli obiettivi di transizione energetica del PiTESAI, anche mediante la condivisione di dati e portali.	S, M	A, I	MITE, MIMS
NAZ_MIS 60	OS_E03 - Promuovere la riconversione di piattaforme ed infrastrutture associate a giacimenti esauriti e le sinergie tra attività marittime compatibili	Energia	Promuovere, per quanto di competenza della PSM e nel rispetto della normativa vigente e delle "Linee guida nazionali per la dismissione delle piattaforme per la coltivazione degli idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse", sperimentazioni e progetti di riconversione di piattaforme ed infrastrutture connesse (e.g. sealines) dismesse.	TE	A	MITE



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 6 1	OS_DC 01 - Favorire lo sviluppo, l'armonizzazione e l'implementazione delle strategie e delle misure per la difesa della costa ed il contrasto all'erosione previste nei Piani di Gestione del Rischio Alluvioni predisposti a scala di Distretto Idrografico in adempimento di quanto previsto dalla Direttiva Alluvioni (2007/60/CE) e nei Piani Coste / Piani di Gestione Integrata della Fascia Costiera predisposti da numerose regioni	Difesa costiera	Rilanciare il mandato del Tavolo Nazionale Erosione Costiera (TNEC – Protocollo d'intesa MATTM-Regioni siglato 6.4.2016) al fine di: (i) affrontare in modo coordinato la Gestione Integrata della Fascia Costiera (GIZC) a scala nazionale; (ii) mettere a sistema le strategie e i piani esistenti (strategie e piani GIZC, piani coste, piani di gestione rischio alluvioni ai sensi del d.lgs. 49/2010, ecc.) alle varie scale nonché quelli di futura emanazione; (iii) promuovere misure ed azioni di ricerca e sperimentazioni di interventi di adattamento ai cambiamenti climatici (anche in sinergia con gli obiettivi di mitigazione) concettualmente, ambientalmente e tecnologicamente evoluti (e.g. nature-based solutions) implementati alle giuste scale spaziali e sulla base di scenari adeguati; (iv) censire e monitorare tali interventi alla scala nazionale e quella regionale; (v) favorire la cooperazione interregionale su tali tematiche. Nell'ambito del proprio mandato il TNEC dovrà regolarmente coordinarsi con il Comitato Tecnico per la PSM.	S, TE, G	A, I	MITE, Regioni
NAZ_MIS 6 2	OS_DC 02 - Garantire la migliore	Difesa costiera	Analizzare la coerenza tra le strategie e piani delle coste/GIZC esistenti, i progetti che intervengono sulla morfologia costiera (per conservazione, ripristino o	S, G	A, I	MITE, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
	coerenza fra gli usi e le vocazioni d'uso del mare previste nei Piani PSM e gli usi costieri, con riferimento alla loro salvaguardia in uno scenario di necessario adattamento ai cambiamenti climatici in corso		modifica) e le previsioni del piano PSM; proporre eventuali azioni correttive, tenendo conto anche degli scenari climatici più recenti, possibilmente elaborati alla scala regionale e/o locale.			
NAZ_MIS 6 3	OS_DC 03 - Considerare ed indirizzare adeguatamente il tema dell'uso e della salvaguardia delle sabbie sottomarine per ripascimenti, da considera come	Difesa costiera	Completare la mappatura, la valutazione qualitativa e la quantificazione dei volumi dei depositi di sabbie sottomarine disponibili nei fondali, mediante fondi specificamente dedicati, al fine di programmare l'uso di tale risorsa (non rinnovabile) sulla base delle esigenze di mitigazione dei rischi (da erosione e inondazione) attuali e futuri (derivanti dalle necessità di adattamento ai cambiamenti climatici) in particolare considerando la crescente richiesta di sedimento per la realizzazione di 'nature-based solutions'. Promuovere l'organizzazione sistematica e la condivisione delle informazioni acquisite alle diverse scale di gestione (regionale e nazionale).	S, M	A	MITE, Regioni
NAZ_MIS 6 4	risorsa strategica per i piani di difesa ed	Difesa costiera	Ridurre i conflitti e gli impatti legati all'utilizzo di sabbie marine per interventi di difesa: i) privilegiando l'utilizzo di depositi al di fuori di aree protette o con priorità natura stabilita dalla PSM; ii) riducendo i conflitti con altri usi (es. pesca e	S, T, TE	A, P	MITE, Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
	adattamento delle coste		l'acquacoltura) attraverso la scelta dei depositi più idonei, nonché modalità e tempistiche di estrazione adeguate; iii) adottando misure di mitigazione degli impatti da valutare in modo sito-specifico.			
NAZ_MIS 6 5		Difesa costiera	Creare un gruppo di lavoro per migliorare i regolamenti e le procedure autorizzative relative alle concessioni e agli interventi di ripascimento costiero con sabbie sottomarine al fine di chiarire e velocizzare i procedimenti autorizzativi nel rispetto dei principi di trasparenza ed efficienza.	G	A	MITE, MIC, Regioni
NAZ_MIS 6 6	OS_T 01 - Promuovere forme sostenibili di turismo costiero e marittimo	Turismo costiero e marittimo	Facilitare lo sviluppo di iniziative di eco-turismo costiero e marittimo anche in una prospettiva di multi-uso e quindi promuovendo occasioni di co-progettazione tra il settore del turismo e altri settori dell'economia del mare (quali ad esempio. pesca e acquacoltura). In tal senso, promuovere l'applicazione spaziale delle misure di sensibilizzazione e di informazione previste dalla Misura 2 (Descrittori 1 e 6) dell'Aggiornamento PoM MSFD 20/12/2021.	S, G	A, I	Ministero del Turismo, ISPRA
	OS_T 02 - Favorire azioni coerenti di pianificazione in terra e in mare, anche per finalità turistiche					
NAZ_MIS 6 7	OS_T 02 - Favorire azioni coerenti di pianificazione in terra e in mare, anche per finalità turistiche	Turismo costiero e marittimo	Progettare e sviluppare attività di monitoraggio della nautica da diporto, anche sulla base della messa a sistema delle iniziative eventualmente esistenti, attraverso la collaborazione tra Regioni ed operatori/enti locali, al fine di acquisire un'adeguata conoscenza dei flussi di traffico e definire misure gestionali per lo sviluppo sostenibile del settore.	A	A	Regioni



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
NAZ_MIS 68	OS_T 03 - Contribuire alla diversificazione dei prodotti e dei servizi turistici e al contrasto alla stagionalità della domanda di turismo interno, costiero e marittimo	Turismo costiero e marittimo	A scala di subaree, valutare l'istituzione di aree di regolamentazione del traffico da diporto e di realizzazione di strutture per garantire ormeggi eco-compatibili, al fine di preservare gli ecosistemi bentonici maggiormente vulnerabili e minimizzare i conflitti con altre attività. Per quanto concerne questa misura dovranno essere individuati i soggetti responsabili dell'implementazione e della gestione delle varie aree e strutture eventualmente previste	A	A	Regioni, enti comunali
NAZ_MIS 69		Turismo costiero e marittimo	Individuare beni o aree costiere sottoposte a forte pressione turistica, anche mediate il monitoraggio del numero di accessi, al fine di definire, laddove necessario, azioni specifiche per lo sviluppo del turismo sostenibile e la regolamentazione dei flussi turistici in tutti o determinati momenti dell'anno, quali ad esempio: il contingentamento del numero di accessi giornalieri, la prescrizione dell'acquisto di apposito titolo i cui proventi siano destinati a finanziare interventi di tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, la realizzazione di attrezzature e iniziative per il turismo sostenibile (es. campi boe, percorsi di visita a mare e a terra, iniziative di educazione ambientale, ecc.).	T, G, S	A, I	MIC, Ministero del Turismo, Regioni
NAZ_MIS 70		Turismo costiero e marittimo	Avviare uno studio, a scala di area marittima, finalizzato ad individuare e promuovere tecnologie e pratiche sostenibili nel settore della navigazione per scopi turistici (trasporto passeggeri e diportistica), orientandolo spazialmente e temporalmente su aree particolarmente vulnerabili e congestionate a causa dell'alta pressione turistica.	T, TE, S	A, I	MIMS, Regioni
NAZ_MIS 71	OS_RI 01 - Indirizzare le attività ricerca marina sulle	Ricerca scientifica e innovazione	Progettare e creare una struttura di interfaccia science-to-policy finalizzata a supportare il trasferimento e l'applicazione concreta e puntuale dei risultati della	A	A	MUR, MIMS



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
 DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
 IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

Codice	Obiettivo strategico	Uso di riferimento per la misura	Misura	Categoria (S, T, TE, M, G, EC, A)	Tipologia (I/P/i/A)	Principali soggetti attuatori
	necessità di conoscenza del Piano, per rafforzare e sostenere il processo di pianificazione ed i suoi obiettivi di crescita sostenibile		ricerca scientifica nel processo di PSM, ad indirizzare la ricerca marina sulle esigenze prioritarie del processo di PSM e a disseminare tale ricerca verso la società			



8 Fase 5 - Il Monitoraggio del Piano

8.1 Introduzione

Gli scopi fondamentali del Programma di Monitoraggio (PdM) sono consentire il monitoraggio dell'efficacia del Piano (raggiungimento degli obiettivi qualitativi o quantitativi dichiarati) e il monitoraggio dell'avanzamento delle azioni di Piano. Laddove gli obiettivi di piano non sono espressi nella formula di un traguardo da raggiungere (dichiarato in termini quantitativi o qualitativi) l'utilità del programma di monitoraggio è anche quella di individuare appropriati indicatori che possano rendere manifesta la tendenza (trend) dei fenomeni relativi all'obiettivo in esame per comprendere se l'evoluzione della situazione sia positiva o negativa.

Affinché sia adeguatamente informativo, il PdM deve avere delle connotazioni spaziali e temporali adeguate, in modo da essere in grado di produrre delle informazioni tempestive, che rispecchiano la reale traiettoria a cui tendono le misure dei PSM messe in atto e quindi l'efficienza dei Piani stessi. Il PdM è quindi uno strumento che ha l'obiettivo di tenere traccia nello spazio e nel tempo dell'efficienza dell'implementazione dei PSM e di suggerire misure migliorative nel caso in cui queste siano valutate necessarie tramite revisioni di medio termine. Questo approccio è in linea con quanto riportato nelle linee guida nazionali all'Art. 26: "Il Piano avrà una durata di 10 anni, con possibilità di una revisione di medio termine, ovvero se ritenuto necessario a valle dell'attività di monitoraggio dell'attuazione del Piano o di eventi che ne richiedano la revisione". Questo tipo di approccio, inoltre, permette di proporre uno strumento di monitoraggio dei Piani in grado di abbracciare possibili variazioni nello spazio e nel tempo delle priorità ambientali, sociali, economiche e di gestione qualora queste emergessero nel corso del primo ciclo della sua attuazione. Si sottolinea quindi nuovamente il ruolo del monitoraggio nell'informare e comunicare l'evoluzione dello stato di implementazione delle misure di gestione e dei loro oggetti, così come delle condizioni di contorno che possono influenzarle e richiederne una revisione. Lo strumento qui proposto è quindi la chiave per rendere i PSM in grado di adattarsi nel tempo per rispondere a necessità emergenti, e non necessariamente di farlo alla fine del primo decennio della sua attuazione. Grazie, infatti, alla predisposizione di revisioni di medio termine, l'aggiornamento dei PSM può avvenire simultaneamente alla sua implementazione. Questo è ciò a cui si fa riferimento in questo testo con *piano adattativo*.

Il PdM vuole inoltre essere uno strumento che indirizza l'integrazione tra flussi informativi, considerando sia quelli già esistenti sul territorio nazionale in termini di programmi di monitoraggio, sia impostando nuove strategie di monitoraggio laddove le esistenti non siano adeguate o non esistano affatto.

L'approccio adottato segue la suddivisione per principi trasversali e temi/settori della Fase 3 e fa riferimento agli obiettivi strategici identificati in tale fase, così come agli obiettivi specifici a livello di sub-aree identificati in Fase 4 – Pianificazione di livello strategico.

È fondamentale ricordare la forte connotazione spaziale dei PSM e la conseguente necessità di produrre e raccogliere dati e informazioni il più possibile rappresentabili spazialmente a prescindere dalla loro natura.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

L'approccio proposto tramite questo strumento è inoltre un approccio integrato. Infatti, l'attuazione dei Piani può essere monitorata solo quando i dati e le informazioni raccolte e relative ai diversi temi/settori vengono integrati e interpolati per ottenere un quadro informativo completo e integrato.

Il programma di monitoraggio legato ai singoli settori deve adattarsi col tempo in funzione del loro livello di sviluppo. Per ogni tema/settore, viene qui proposto un set di indicatori selezionati in grado di monitorare l'attuazione delle misure di piano tematiche/settoriali in funzione degli obiettivi prefissati. Questo set di indicatori ha il fine aggiunto di garantire che ogni obiettivo, a prescindere dal suo grado di specificità, sia il più possibile quantificabile e misurabile, così come l'avvicinamento o l'allontanamento dal suo raggiungimento. Difatti, le linee guida nazionali all'Art. 24, definiscono che *“Per ciascun piano dovrà prevedersi un sistema di monitoraggio e controllo, nonché misurazione dei risultati, da attuarsi attraverso apposite procedure ed indicatori previsti nella fase di redazione del piano”*. Il sistema di indicatori proposto deve essere inoltre collegato con il sistema di indicatori che verrà definito al termine della Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Questa proposta di PdM e di indicatori di monitoraggio dovrà essere finalizzata attraverso consultazioni fra le autorità competenti, al fine di definire l'elenco di indicatori da utilizzare e le procedure di implementazione del PdM integrato e collegato alla VAS.

8.2 Quadro concettuale per lo sviluppo del programma di monitoraggio

Il PdM ha la necessità di essere uno strumento flessibile, capace di adattarsi ai diversi ambiti settoriali e alle diverse scale di dettaglio spaziali e temporali su cui il Piano opera. Per questo motivo è stato costituito un quadro concettuale (Figura 45), che indirizza e guida, attraverso lo sviluppo di sei step principali, il processo necessario al fine di stabilire il PdM integrato per i PSM.

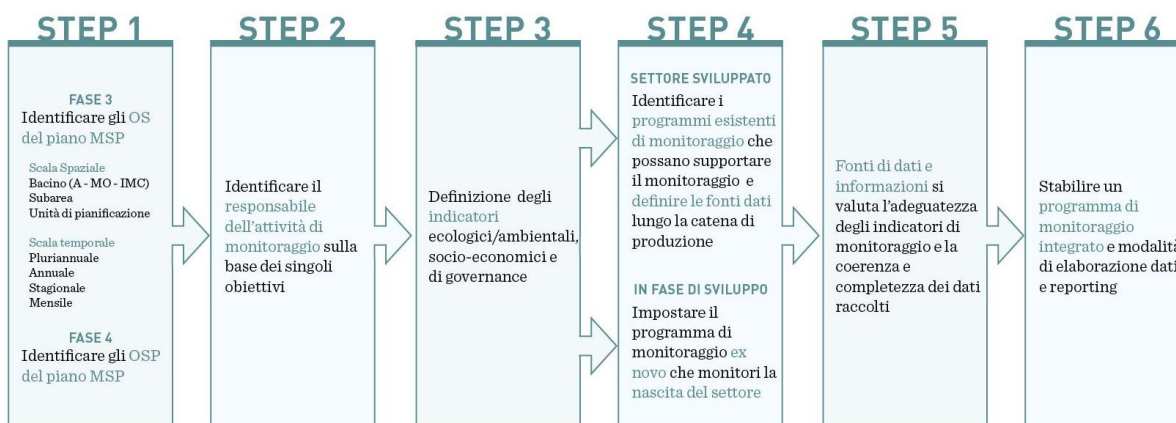


Figura 42 Quadro concettuale costituito da 6 Step che guida la costruzione del Programma di Monitoraggio



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

8.2.1 STEP 1 - Riprendere gli obiettivi di piano

La predisposizione del programma nasce in funzione degli obiettivi strategici e specifici del Piano, rispettivamente definiti durante la Fase 3 e la Fase 4. Lo step 1 permette, partendo da ciascun obiettivo preso in esame, indipendentemente dal fatto che questo sia strategico o specifico e dal suo livello di dettaglio, di orientare efficacemente il PdM identificando preliminarmente la scala spaziale e temporale su cui il monitoraggio si sviluppa ai fini di informare adeguatamente i Piani. Questo approccio permette di aumentare l'efficacia del PdM favorendo la sua capacità di dare le informazioni necessarie ai PSM rispettando le diverse scale spaziali e temporali in cui questi si articolano.

La scala spaziale varia a seconda dell'estensione territoriale coinvolta dai diversi obiettivi preposti; la più ampia è quella configurata dalla dimensione di bacino nonché dalle tre aree marittime oggetto dei piani: Adriatico, Tirreno e Ionio. Scendendo a un maggiore dettaglio, soprattutto in relazione agli obiettivi specifici, il monitoraggio deve essere eseguito a livello di sub-area e in casi specifici al livello della singola Unità di Pianificazione (UP).

La scelta della scala spaziale a cui applicare il monitoraggio dipende direttamente i) dall'obiettivo che il programma di monitoraggio si pone di raggiungere e ii) dalla coerenza e completezza del dato che il settore in esame presenta. Questi stessi fattori condizionano inoltre la scelta della scala temporale. Essa assume un ruolo chiave all'interno dei PSM in quanto, a valle dell'attività di monitoraggio, i Piani saranno sottoposti a delle revisioni di medio termine (Art.26). La dimensione temporale è collegata sia alla variabilità dei fenomeni considerati che alla capacità di monitoraggio: può variare da un monitoraggio pluriennale a un aggiornamento con cadenza mensile in funzione della tempistica con cui è significativa la raccolta e l'analisi dei dati rispetto agli indicatori di monitoraggio selezionati e agli obiettivi preposti.

Il programma di monitoraggio si articola in due livelli di priorità:

- Priorità 1 con riferimento agli obiettivi strategici di fase 3 e alla scala di Area Marittima (eventualmente con aggregazione dei dati a scala più grande);
- Priorità 2 con riferimento agli obiettivi specifici delle singole sub aree e alla scala di Sub-Area.

8.2.2 STEP 2 - Identificare gli attori

Una volta definiti gli obiettivi che sono collegati ad una scala spaziale di riferimento, viene identificata o assegnata (se assente) l'autorità responsabile dell'attività di monitoraggio in relazione ad ogni obiettivo di piano. Oltre a predisporre l'attività di monitoraggio, l'ente in questione è responsabile della sua implementazione, e quindi del trattamento e dell'elaborazione dei dati, nonché del loro flusso e condivisione con l'Autorità Competente per la PSM. Questo flusso di dati deve essere il più possibile facilitato e puntuale. L'autorità competente per la PSM è responsabile della gestione dei diversi flussi di dati dai diversi enti responsabili del monitoraggio e della loro gestione e messa a sistema.

8.2.3 STEP 3 – Definire gli indicatori

Nello step 3 vengono definiti gli indicatori per i singoli obiettivi strategici e specifici, riconducibili a quattro principali famiglie di indicatori identificati come prioritari ai fini di informare i PSM: ecologici-ambientali, di



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

pressione, socio-economici e di governance. Gli indicatori ecologici-ambientali, insieme a quelli di pressione, permettono di monitorare nel tempo il grado di sostenibilità ambientale delle misure di piano attuate. Gli indicatori socio-economici riflettono invece principalmente il grado di produttività di un settore e il livello di occupazione che offre in relazione al suo livello di sviluppo. Infine, con il termine di indicatori di governance si intendono indicatori che misurano le prestazioni, il progresso e la qualità delle azioni di gestione del settore in esame e degli stessi PSM, così come i programmi di finanziamento e di gestione ai fini di supportare lo sviluppo settoriale. Questi indicatori sono di particolare importanza ai fini di monitorare i settori non ancora sviluppati, che quindi non sono ancora produttivi ma per i quali è necessario predisporre un piano di sviluppo iniziale.

La proposta di indicatori (per la consultazione dell'elenco completo degli indicatori individuati si rimanda alla Fase 5 del Piano) è costituita al momento da un elenco piuttosto corposo (Tabella 12), in considerazione anche del fatto che nel caso di programmi di monitoraggio esistenti è più efficiente implementare l'intero set di indicatori piuttosto che gestire la selezione di quelli più pertinenti. Inoltre, nel corso della implementazione del programma di monitoraggio verranno affinati degli indicatori compositi che sono il risultato della combinazione di più flussi dati. Gli indicatori proposti sono stati messi in relazione ai singoli obiettivi. Il grado di specificità di ogni singolo indicatore è stabilito in funzione del livello di dettaglio degli obiettivi formulati e può adattarsi alla definizione di nuovi obiettivi specifici.

Gli indicatori sono stati suddivisi in prioritari e accessori, i quali a loro volta sono distinti fra indicatori di efficacia e di avanzamento. Gli indicatori prioritari sono definiti tali in quanto rispettano i seguenti criteri:

- sensibilità: la capacità dell'indicatore di riflettere le variazioni di stato dei sistemi o meccanismi monitorati e di conseguenza di informare i PSM sullo stato di avanzamento o sull'efficacia delle misure di piano rispetto agli obiettivi di piano preposti
- fattibilità tecnica (granularità): la capacità di raccolta dati rispetto all'indicatore in termini tecnici e nel rispetto delle tempistiche richieste
- disponibilità del flusso dati, in quanto già presente un meccanismo di raccolta dati in rapporto all'indicatore.

Tabella 12 Numerosità degli indicatori individuati per il PdM, distinti per Tema/Settore e per tipologia.

Tema/Settore	Indicatori totali	Indicatori prioritari	Indicatori accessori	Indicatori di efficacia	Indicatori di avanzamento	Indicatori con flusso dati esistente
Sviluppo sostenibile	42	15	27	27	15	25
Protezione ambiente e risorse naturali	18	7	11	10	7	10
Paesaggio e patrimonio culturale	13	5	8	2	11	1
Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza	4	2	2	4	0	2
Pesca	33	16	17	18	15	20



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Acquacoltura	15	11	4	5	10	13
Trasporto marittimo e portualità	30	9	21	17	13	9
Energia	20	13	7	9	11	10
Difesa costiera	16	11	5	11	5	15
Turismo costiero e marittimo	16	7	9	9	7	9
Ricerca scientifica e innovazione	13	7	6	0	13	6
Totale	220	103	117	112	107	120

8.2.4 STEP 4 - Integrare programmi esistenti e nuove rilevazioni

Il PdM funge potenzialmente da collettore dei diversi programmi di monitoraggio nazionali esistenti. In questa fase vengono considerati le strategie e gli strumenti di monitoraggio settoriali esistenti e viene valutata la loro possibile integrazione nel PdM dei PSM, in funzione degli indicatori qualitativi e quantitativi adottati da questi e dalla coerenza e completezza dei dati raccolti.

Nel caso in cui il settore oggetto del monitoraggio sia sviluppato, vengono individuati i piani di monitoraggio esistenti, definite le fonti dati e la loro catena di produzione, per valutare la loro adeguatezza a supportare il PdM. Al contrario, se il settore è in una fase di sviluppo iniziale e non sono presenti programmi indirizzati ad un suo monitoraggio, il PdM ha come obiettivo quello di monitorare la sua predisposizione e le sue prime fasi di sviluppo principalmente tramite l'utilizzo di indicatori di governance.

8.2.5 STEP 5 – Identificare e valutare le fonti di dati e informazioni

Individuato lo stato di avanzamento del settore preso in considerazione e analizzati i principali programmi di monitoraggio già in atto a livello nazionale, se presenti, si valuta l'adeguatezza dei loro indicatori di monitoraggio e la coerenza e completezza dei dati raccolti nell'ambito di questi programmi per verificarne la congruenza con quelli identificati dal PdM in Step 3. Inoltre, si procede a caratterizzare la fonte primaria e ulteriori fonti secondarie, stabilire se la raccolta dei dati è effettuata automaticamente all'interno di un programma esistente o se si tratta di un nuovo programma da istituire o se occorre approfondire le rilevazioni già esistenti, ad esempio modificando il dominio spaziale, la risoluzione o il periodo di campionamento.

8.2.6 STEP 6 - Reporting periodico

Si stabilisce ufficialmente il PdM integrato completo di indicazioni riguardanti le modalità e le tempistiche con cui l'attività dovrà svolgersi al fine di indirizzare e monitorare l'efficace implementazione dei PSM. Vengono definite le caratteristiche e modalità di elaborazione dati e reporting che potranno utilizzare valutazioni qualitative o quantitative rispetto a baseline e target; vengono chiariti gli aspetti legati alla spazializzazione del dato e al superamento di situazioni di disomogeneità. Vengono impostate le possibili presentazioni dei dati organizzate per tema o settore, per tipo di indicatore e per tipo di valutazione (efficacia o avanzamento).



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
*DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE*

8.3 Attuazione del Programma di Monitoraggio

Il PdM va visto in un'ottica di circolarità (Figura 46). La sua struttura permette un suo costante aggiornamento rispetto alle necessità di piano. È necessario che il PdM sia in continua comunicazione con il processo di implementazione dei PSM con due obiettivi principali: 1. adattarsi nel tempo in funzione del livello di sviluppo di ogni settore e degli obiettivi di piano che possono variare in numero, contenuti e livello di dettaglio col tempo e nello spazio; 2. supportare lo sviluppo di un processo di piano adattativo informando in modo puntuale l'attuazione dei PSM sulla base della conoscenza acquisita durante il loro monitoraggio, garantendo quindi l'attuazione di misure di piano adeguate a soddisfare gli obiettivi di preposti.

Si prevede un periodo di tempo durante il quale il PdM integrato deve essere predisposto tramite il coordinamento da parte dell'Autorità Competente per la PSM delle autorità responsabili dei programmi di monitoraggio settoriali esistenti. In questo arco di tempo si prevede la creazione di programmi di monitoraggio settoriali se assenti ma necessari.

Una volta messo in atto il PdM, si prevede il monitoraggio annuale o stagionale di tutti gli indicatori proposti con relativa raccolta di dati che devono essere trasmessi all'autorità competente e al CT. Si suggeriscono delle revisioni di medio termine che permettano di analizzare i dati all'interno di un arco di tempo idoneo a tracciare la traiettoria dei PSM in termini di efficienza. In corrispondenza di ogni revisione di medio termine si prevede la stesura di un report tecnico.

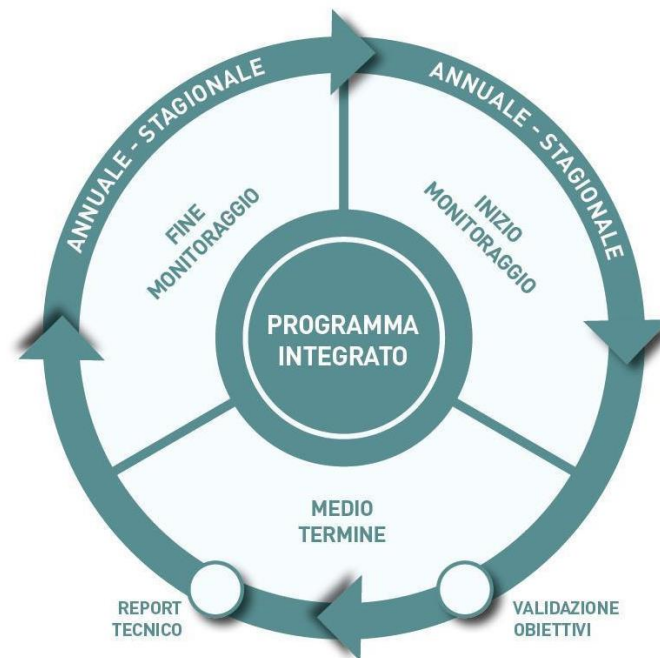


Figura 43 Rappresentazione grafica del PdM nella sua caratteristica di doppia circolarità: un ciclo annuale/stagionale che prevede la raccolta e organizzazione dei dati in maniera continua (il primo ciclo coincide con l'inizio del monitoraggio) e un ciclo più ampio che prevede la revisione di medio termine con la validazione degli obiettivi di piano

9 Fase 6 - Attività per il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento dei Piani

La natura intrinsecamente dinamica dei Piani è considerata operativamente nel capitolo 8, che definisce le modalità e gli indicatori attraverso i quali i Piani saranno monitorati, per valutarne l'efficacia e gestirne l'adattamento e l'aggiornamento. È peraltro possibile individuare fin d'ora una serie di approfondimenti e di azioni, di carattere generale e specifico, che sarà opportuno porre in opera immediatamente dopo l'approvazione del Piano per supportare, all'interno del flusso operativo del programma di monitoraggio, il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento del Piano stesso.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Si tratta di azioni con caratteristiche anche molto diverse fra loro, che coinvolgono potenzialmente un'ampia gamma di attori e di competenze, e che potranno essere alimentate sia attraverso attività istituzionali che attraverso risorse dedicate, nazionali ed europee. Queste azioni, molte delle quali sono già ricomprese nelle misure di carattere nazionale descritte nel paragrafo 7.4, possono essere suddivise in sei gruppi:

- i) integrazioni conoscitive (Integrazione ed aggiornamento di informazioni di base funzionali alla pianificazione, Consolidamento e sviluppo del Geoportale nazionale dedicato a PSM;
- ii) affinamento delle analisi propedeutiche e affinamento delle scelte di Piano (Affinamento delle analisi mediante strumenti di supporto alle decisioni, valutazione comparata di scenari, strumenti e valutazioni più precise su effetti socio-economici delle scelte di Piano, risoluzione spaziale della pianificazione, precisazione delle misure di Piano);
- iii) coerenza e armonizzazione con altri processi strategici e di pianificazione (collegamento ed armonizzazione con i processi di attuazione ed aggiornamento di altre norme e piani);
- iv) aspetti tematici da approfondire (relazioni fra Piani e cambiamenti climatici, approfondimenti settoriali su specifiche domande di spazio, settori e tecnologie emergenti, paesaggio e patrimonio culturale);
- v) *governance* multi-livello (sviluppo e mantenimento nel tempo di processi di informazione e di consultazione dei portatori di interesse, evoluzione della situazione delle zone marittime e delle aree in giurisdizione, evoluzione dei Piani dei paesi confinanti, delle indicazioni della UE e del contesto internazionale, affinamento dei meccanismi di *governance* multi-livello);
- vi) avvio ed attuazione del Programma di Monitoraggio del Piano.

È importante che queste azioni diffuse, per la cui descrizione si rimanda al corrispondente capitolo esteso del Piano, siano in parte promosse, ed in ogni caso capitalizzate, dall'Autorità Competente e dal Comitato Tecnico all'interno del processo di attuazione della PSM.

10 Bibliografia

Riguardo ai riferimenti bibliografici, si rimanda ai relativi paragrafi dei capitoli estesi costituenti il Piano.