



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 “Tirreno-Mediterraneo Occidentale”

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

Indice

1	Il Piano dello Spazio Marittimo dell'Area Marittima "Tirreno-Mediterraneo occidentale"	3
2	La Direttiva 2014/89/EU e la sua trasposizione nell'ordinamento nazionale	3
3	Caratteristiche del Piano e sua efficacia giuridica	4
3.1	Efficacia giuridica del Piano	4
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	7
3.3	Struttura e metodologia di redazione dei Piani	9
3.4	Area di interesse del Piano e sua articolazione spaziale	11
3.5	Sviluppo della pianificazione di livello strategico	13
3.5.1	Approccio multi-scalare e scala spaziale della pianificazione	13
3.5.2	La dimensione quadridimensionale della pianificazione	16
3.5.3	Visione ed obiettivi di Piano	16
3.5.4	Attribuzione delle vocazioni e criteri generali di prioritizzazione	17
3.5.5	Metodologia per la definizione delle misure di Piano	21
3.6	Integrazione tra Piano di gestione dello spazio marittimo e pianificazione paesaggistica	22
3.7	L'approccio <i>Ecosystem-Based</i> nel Piano	28
3.8	I cambiamenti climatici nel Piano	31
4	Fase 1 – Stato iniziale e trend in atto ed attesi	32
5	Fase 2 - Analisi di interazione fra usi e impatti sulle componenti ambientali	36
5.1	Analisi di interazione fra usi nello spazio marino	36
5.1.1	Metodologia di analisi	36
5.1.2	Analisi delle interazioni tra usi	37
5.2	Analisi di interazione fra usi e ambiente	44
5.2.1	Metodologia di analisi	44
6	Fase 3 - Visione e obiettivi strategici	47
6.1	Introduzione	47
6.2	Obiettivi strategici per tema/settore	48
6.3	Visione	53
7	Fase 4 – Pianificazione strategica	55
7.1	Definizione delle sub-aree	55
7.2	Quadro pianificatorio d'insieme	57
7.2.1	Visione integrata di area marittima	57



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	59
7.2.3	Coesistenza e sinergia tra usi.....	65
7.2.4	Elementi di attenzione relativi agli impatti singoli e multipli sulla biodiversità e gli habitat marino-costieri	66
7.2.5	Elementi di interazione terra-mare	75
7.2.6	Elementi rilevanti per la cooperazione transnazionale	76
7.3	Sintesi della pianificazione per ciascuna Sub-area.....	79
7.3.1	Sub-area MO/1 - Acque territoriali Liguria	79
7.3.2	Sub-area MO/2 - Acque territoriali Toscana.....	85
7.3.3	Sub-area MO/3 - Acque territoriali Lazio.....	90
7.3.4	Sub-area MO/4 - Acque territoriali Campania, Basilicata.....	96
7.3.5	Sub-area MO/5 - Acque territoriali Calabria.....	106
7.3.6	Sub-area MO/6 - Acque territoriali Sicilia.....	111
7.3.7	Sub-area MO/7 - Acque territoriali Sardegna.....	116
7.3.8	Sub-area MO/8 - ZPE Mar Ligure	124
7.3.9	Sub-area MO/9 - ZPE Tirreno Settentrionale.....	129
7.3.10	Sub-area MO/10 - Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Meridionale ed Orientale	134
7.3.11	Sub-area MO/11 - Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Occidentale e Sardegna Occidentale.....	139
7.4	Le misure di Piano	144
8	Fase 5 - Il Monitoraggio del Piano	167
8.1	Introduzione.....	167
8.2	Quadro concettuale per lo sviluppo del programma di monitoraggio	168
8.2.1	STEP 1 - Riprendere gli obiettivi di piano.....	169
8.2.2	STEP 2 - Identificare gli attori.....	169
8.2.3	STEP 3 – Definire gli indicatori	169
8.2.4	STEP 4 - Integrare programmi esistenti e nuove rilevazioni	171
8.2.5	STEP 5 – Identificare e valutare le fonti di dati e informazioni	171
8.2.6	STEP 6 - Reporting periodico	171
8.3	Attuazione del Programma di Monitoraggio	172
9	Fase 6 - Attività per il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento dei Piani	173
10	Bibliografia.....	174



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 "Tirreno-Mediterraneo occidentale"

Il presente documento contiene una sintesi estesa del Piano dello Spazio Marittimo per l'Area Marittima "Tirreno-Mediterraneo Occidentale" 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 ed 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 "Ionio-Mediterraneo centrale".

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

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



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

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 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



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

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 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 confluirci» (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).



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

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. 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 retroportuali 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



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

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 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.



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

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.

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

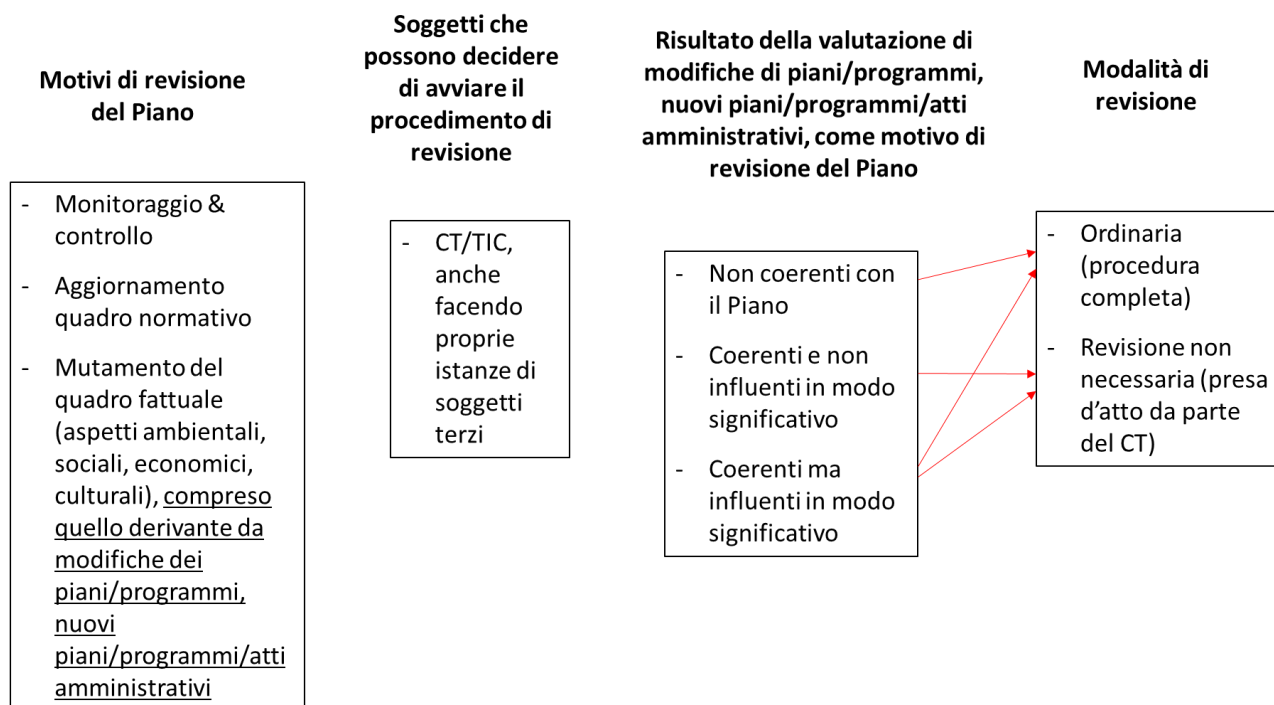


Figura 1 Schema di sintesi del processo di revisione dei Piani

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, per le valutazioni ai fini della presa d'atto e dell'aggiornamento dei contenuti descrittivi o eventuale aggiornamento del piano. La procedura sarà da attuarsi con la massima consentita sollecitudine.

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



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 3 - Visione e obiettivi strategici
- Fase 4 – Pianificazione di livello strategico
- 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 "Tirreno-Mediterraneo Occidentale"

L'area "Tirreno - Mediterraneo Occidentale" (Figura 2) ha un'estensione di circa 247.207 km² ed è delimitata a Sud dalla linea di delimitazione fra le sotto-regioni marine "Mare Ionio - Mediterraneo Centrale" e "Mediterraneo Occidentale" della Direttiva sulla Strategia Marina, come anche indicato nel D.Lgs. 201/2016, a Ovest dal limite della piattaforma continentale concordato con il Paese confinante (Spagna 1974), dalla definizione della Zona di Protezione Ecologica (ZPE D.P.R. 27/10/2011 n. 209) e dalle delimitazioni delle acque con il Paese confinante (Stretto di Bonifacio – Francia 1986, Ventimiglia-Mentone 1892). A Sud-Ovest sono stati considerati i limiti della piattaforma continentale concordati con il Paese confinante (Tunisia 1971), mentre i limiti a Sud-Ovest della Sardegna corrispondono alla linea di equidistanza virtuale.

L'area marittima presenta tre distinte aree di Zona di Protezione Ecologica (ZPE D.P.R. 27/10/2011 n. 209) di cui una a nord che si estende oltre le acque territoriali liguri e toscane del nord. Una seconda ZPE delimitata a nord dalle acque territoriali toscane, dal limite delle acque territoriali siciliane, e a ovest dal limite delle acque territoriali della costa est della Regione Sardegna. Infine, l'ultima ZPE si estende a est lungo il limite delle acque territoriali della costa ovest sarda, a nord e a ovest segue i confini della piattaforma continentale, mentre a sud è delimitata da una linea retta che nasce dal vertice della piattaforma continentale dell'Algeria fino al confine delle acque territoriali sarde a sud di Sant'Antioco.

Sono inoltre presenti lungo la costa tirrenica e attorno alle coste sarde e siciliane le acque interne definite e disciplinate dalla Convenzione di Montego Bay del 1982.

Al suo interno, l'area è suddivisa in 11 sub-aree, che verranno meglio illustrate nella Fase 4, di cui 7 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 "Tirreno-Mediterraneo Occidentale".



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

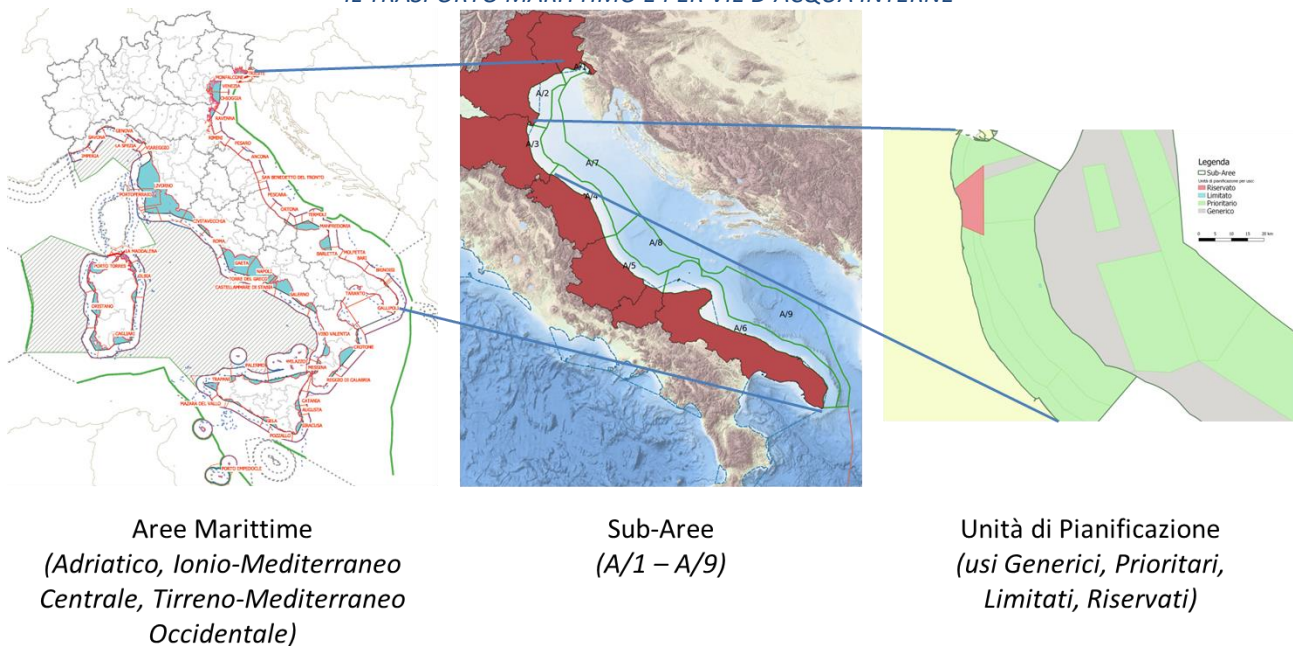


Figura 3 Schematizzazione spaziale all'interno dei Piani: da Aree Marittime a Sub-Aree a Unità di Pianificazione.

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

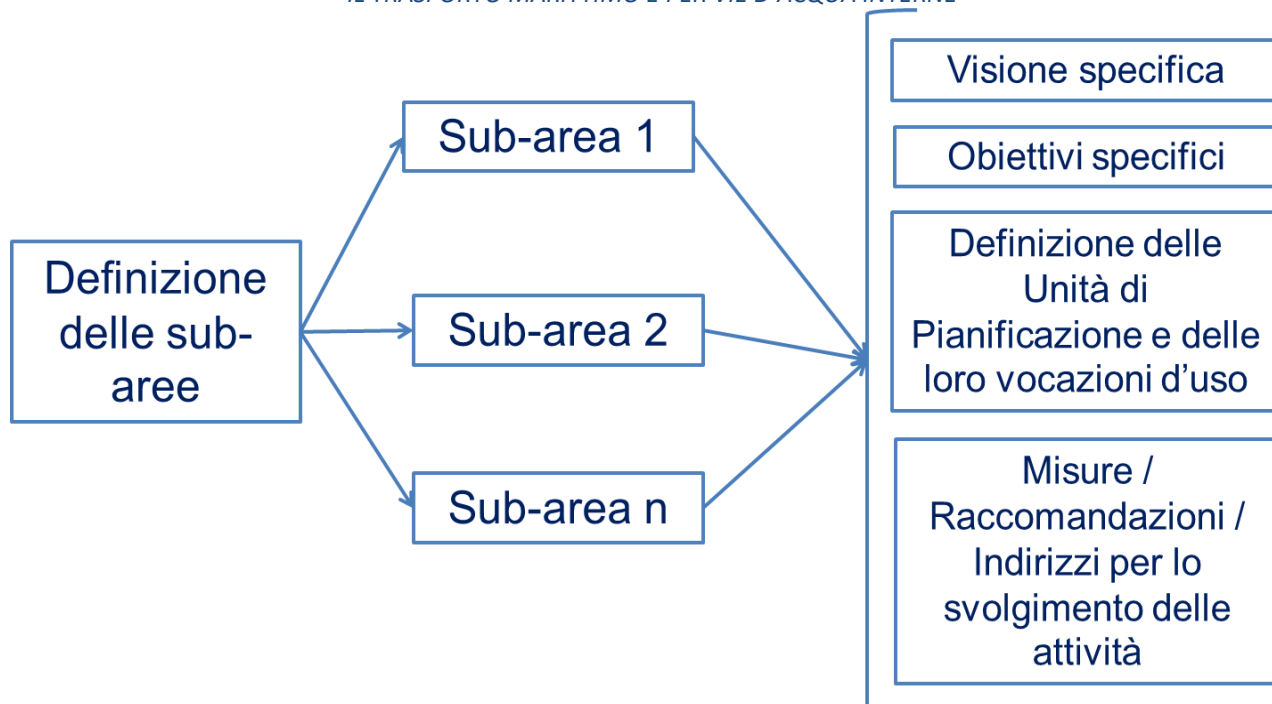


Figura 4 Schema dei contenuti di Piano sviluppati in ciascuna delle sub-aree individuate.

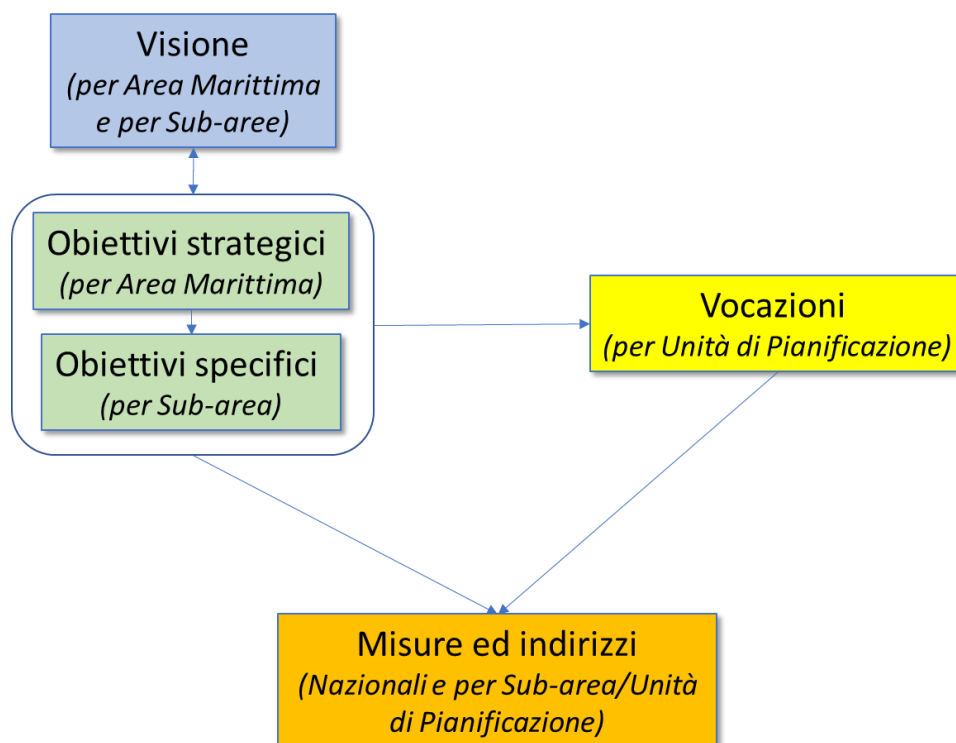


Figura 5 – Relazioni funzionali fra i componenti principali costitutivi del Piano.



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
			Estrazione idrocarburi
	Esplorazione ed estrazioni minerarie e di 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

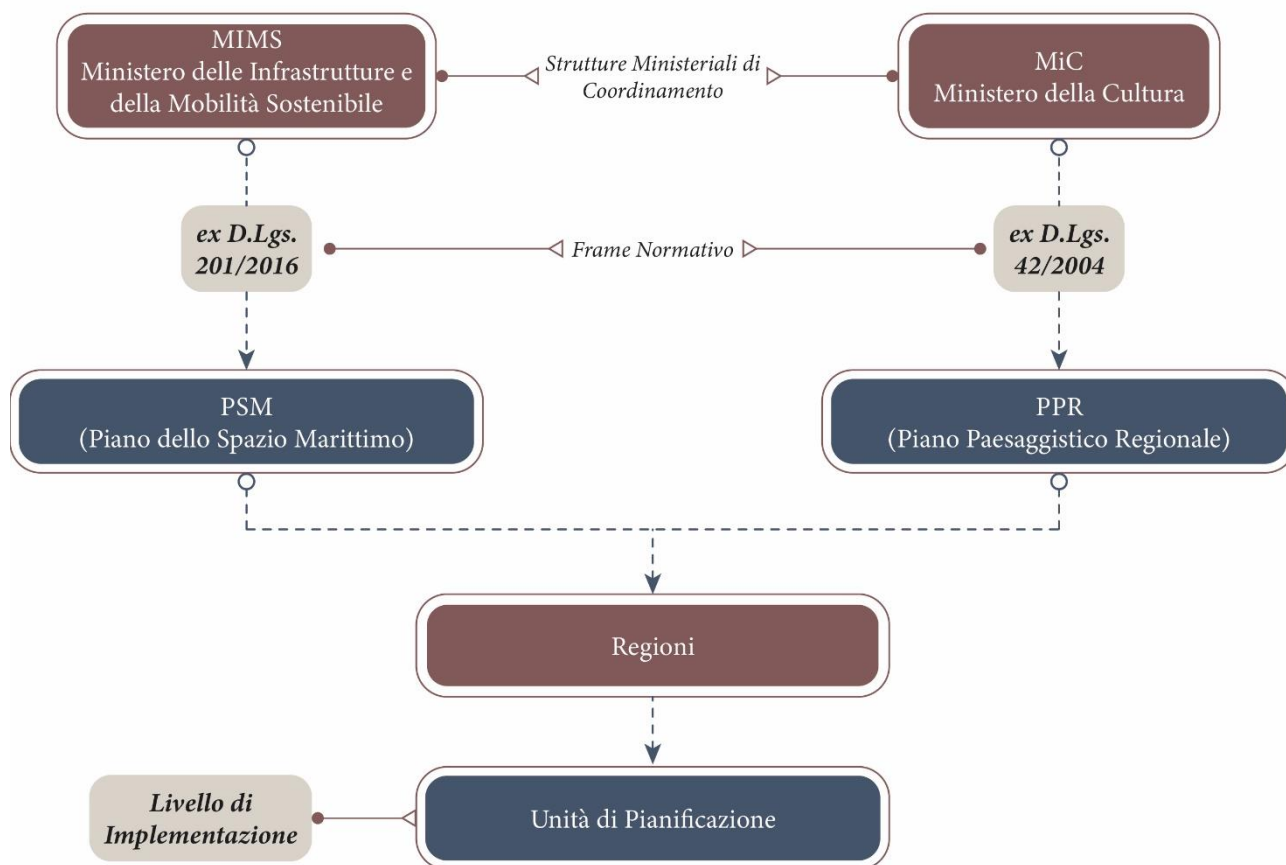


Figura 7 Struttura di integrazione Interministeriale

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

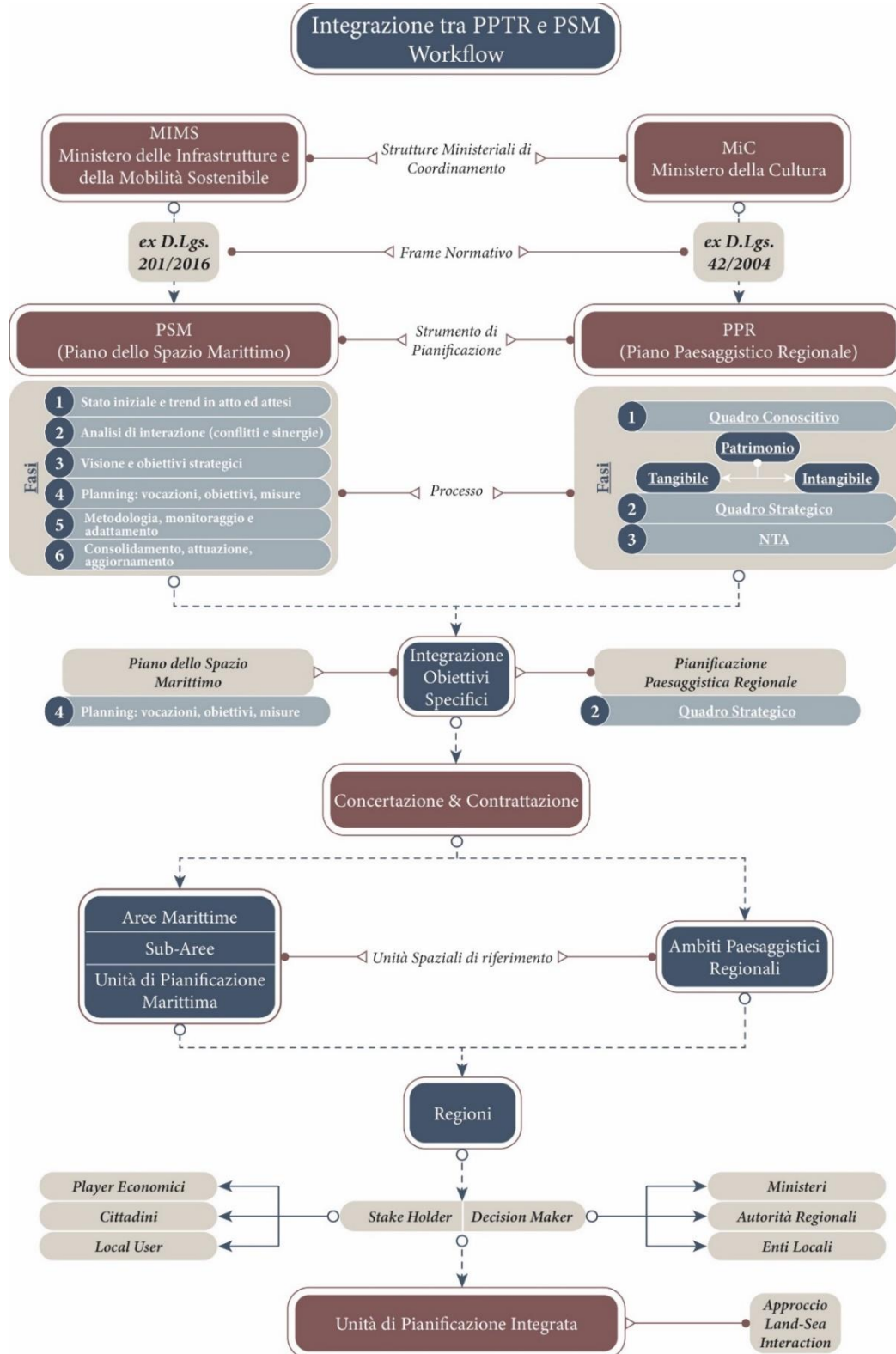
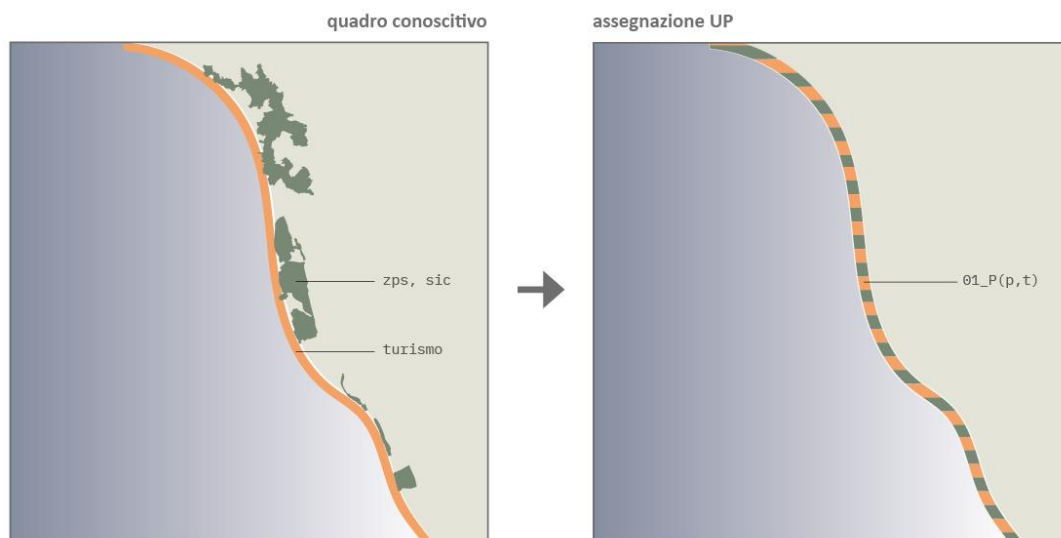


Figura 8 Workflow per l'integrazione tra PSM e PPT



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

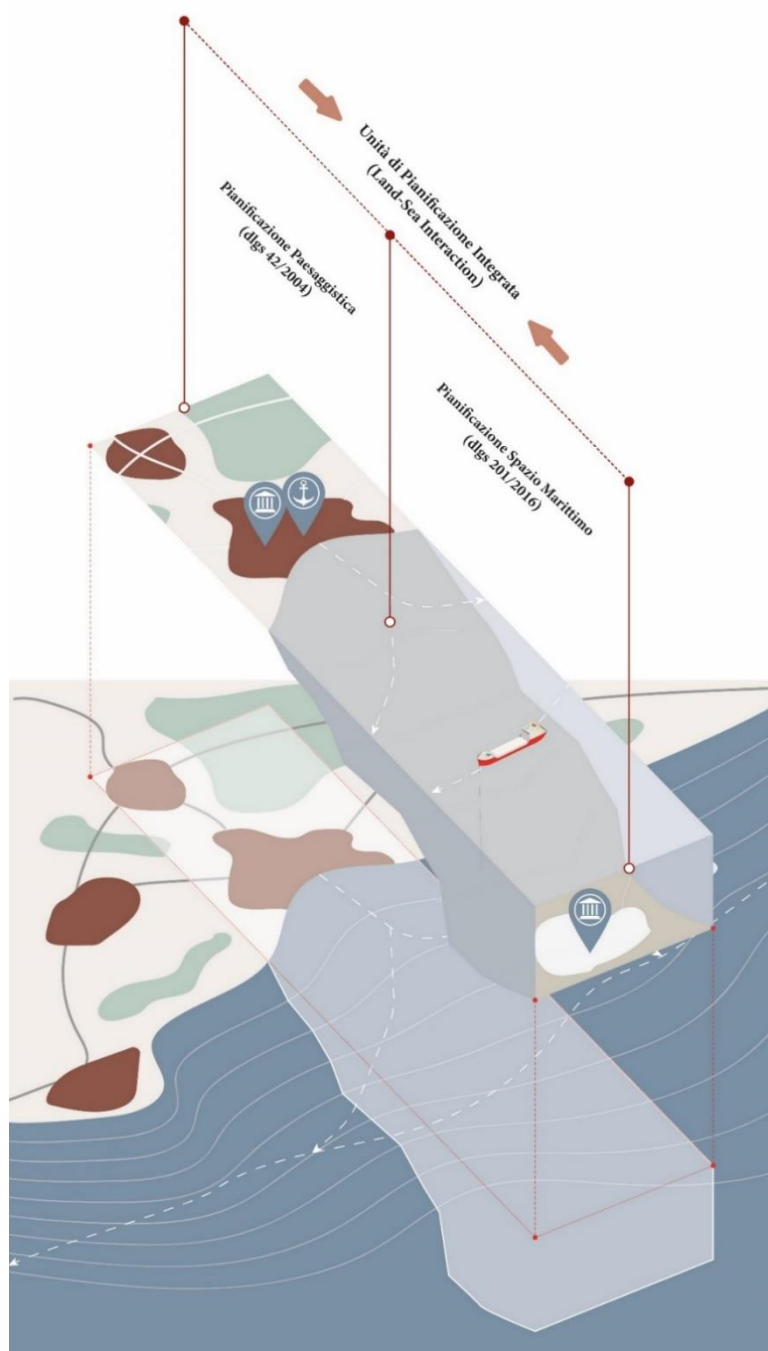


Figura 10 Concept dell'unità territoriale costiera

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 macrosettori, 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

È 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 marittima "Tirreno-Mediterraneo Occidentale" è stata individuata dal Tavolo Interministeriale in sinergia con le aree marittime di riferimento di cui alla strategia marina (art. 4 della direttiva 2008/56/UE). Nell'area le Regioni appartenenti all'area marittima di riferimento Mediterraneo Occidentale sono: Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. La porzione di mediterraneo considerata comprende le Geographic Sub Area del Mar Ligure e Tirreno Settentrionale, Tirreno centro-meridionale e Mari di Sardegna (Sardegna ovest e Sardegna est). L'area si estende dalla costa della Liguria, passando per tutto il mar Tirreno fino alle coste Siciliane e Sarde.

L'intera area si estende per 247.207 km² e comprende il Mar Ligure, Mar Tirreno e Mari di Sardegna. I fondali e la costa della sottoregione si differenziano notevolmente a seconda delle zone. La piattaforma continentale nel mar Ligure è molto ridotta verso ovest, mentre diventa più estesa procedendo verso est. Caratteristica fondamentale dei fondali di quest'area è la presenza di numerosi e importanti canyon dove le profondità possono arrivare al di sotto della batimetrica dei 2000 m nell'area a sud-ovest. Lungo la costa Toscana la piattaforma continentale è ampia e presenta una leggera pendenza tra il golfo di La Spezia e l'Isola d'Elba estendendosi per 40 Km circa con una profondità di 150 m. Più a sud invece la piattaforma viene tagliata da un canyon che scende verso Nord-ovest. Lungo le coste laziali la piattaforma, con i suoi 290 km di sviluppo longitudinale, è più limitata nel settore centrale (con una estensione di 20 km), ed è più estesa (30-40 km) nei settori settentrionale e meridionale. La pendenza è di poco superiore ai 0,5°, mentre il margine, di inizio della scarpata continentale, si trova a una profondità variabile tra i 120 m e i 150 m. Lungo le coste le acque hanno una profondità compresa tra 10 e i 20 m presentando una conformazione di sabbie fine creatasi a causa degli apporti del fiume Tevere per poi mescolarsi con i fondali fangosi nella parte più profonda della piattaforma.

Scendendo più a sud si ha l'area del Tirreno centro-meridionale, mare che presenta una delle strutture più complesse fra quelli che circondano la penisola italiana, per caratteristiche morfologiche, geofisiche e di dinamica delle masse d'acqua. Le coste sono in genere molto frastagliate e il sistema insulare è il più ricco dei mari italiani. Inoltre, l'ambito costiero è caratterizzato da un sistema di golfi con caratteristiche ambientali e produttive peculiari. I fondali del Tirreno sono assimilabili a quelli degli oceani con piane abissali che raggiungono le profondità massime dai 2.900 ai 3.600 m, nelle quali si ergono imponenti edifici vulcanici di natura basaltica e catene montuose attualmente attive che con le loro sorgenti idrotermali influenzano la circolazione delle masse d'acqua. Nel mezzo del mar Tirreno, di fronte al Golfo di Napoli, vi è il più grande vulcano sottomarino d'Europa, il monte Marsili. La sua altezza dal fondale sfiora i 3000 mt ed è un vulcano



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

tuttora attivo e sui fianchi del quale si stanno sviluppando ancora numerosi apparati vulcanici satellite. Esso fa parte di una ben più estesa catena montuosa sottomarina lunga ben 65 km. La piattaforma del Tirreno è maggiormente sviluppata a nord lungo le coste laziali e campane dove sono anche presenti le piane alluvionali dei fiumi Garigliano e Volturno. Molto più sottile, invece, lungo i margini del sud della Campania, della Basilicata e la costa settentrionale della Sicilia.

L'area marittima presenta numerosi gruppi di isole che ne caratterizzano la morfologia costiera. Il Mar Tirreno, infatti, ospita l'Arcipelago Toscano (composto dalle isole di Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa, Montecristo, Giglio, Giannutri), le Isole Ponziane o Pontine (composte dalle isole di Ponza, Zannone, Palmarola, Gavi, Ventotene), le Isole del Golfo di Napoli (composte dalle isole di Ischia, Procida, Capri). Più a Sud troviamo le Isole Eolie o Lipari (composte dalle isole di Lipari, Stromboli, Panarea, Salina, Filicudi, Alicudi, Vulcano), l'Isola di Ustica, le Isole Egadi (composte dalle isole di Levanzo, Marittimo, Favignana, Isole dello Stagnone). Un altro elemento fondamentale di questa porzione di mare è lo stretto di Messina dove le acque del Tirreno e del mar Ionio si mescolano. Il profilo sottomarino dello Stretto ha, nel punto meno ampio (3,2 km di larghezza), una profondità compresa fra 80 e 120 m. Sul versante tirrenico il fondo marino digrada lentamente, mentre nella parte ionica il pendio è molto ripido, raggiungendo in pochi chilometri profondità di circa 500 m.

Spostandosi ad ovest nei mari di Sardegna sono presenti due principali bacini: quello Algero-Provenzale, a ovest della Sardegna e quello Tirrenico, a est dell'isola, connessi dal Canale di Sardegna. La particolarità dei Mari di Sardegna è che possono essere identificati in quattro macro-zone con caratteristiche geomorfologiche ben diverse: la costa occidentale, settentrionale, orientale e meridionale. La costa occidentale, presenta una piattaforma continentale, tra i 150 e i 200 metri di profondità, molto vasta e con fondali sabbiosi, creando una condizione, unita alla grande trasparenza delle acque, favorevole allo sviluppo molto accentuato della vegetazione. La scarpata continentale invece risulta invece leggermente inclinata. La costa settentrionale, lungo il golfo dell'Asinara e delle Bocche di Bonifacio presenta una piattaforma mediamente estesa ma con scarpata ridotta e ripida. Lungo la costa est della Sardegna, che affaccia sul mar Tirreno i fondali sono molto ridotti e ripidi con profondità di 1000 m lungo la costa. Questa condizione è particolarmente favorevole alle attività di pesca. La piattaforma, infatti, è molto stretta e irregolare, con la presenza di valli sottomarine, sollevamenti e canyon. La costa meridionale è caratterizzata dalla presenza del Golfo di Cagliari. La piattaforma è molto più ampia (11 km) nella porzione occidentale (40 km di costa) piuttosto che in quella orientale, dove la sua estensione è molto limitata e ripida; infatti, le profondità vicine ai 500m distano circa 3km dalla costa.

Partendo da Nord, nel Mar Ligure, la varietà di habitat si distribuisce principalmente sulla ridotta estensione della piattaforma continentale, per poi ridursi per la ripidità dei fondali. Tutta l'area settentrionale presenta una grande biodiversità, basti ricordare che delle 162 biocenosi bentoniche (habitat) elencate nella Convenzione di Barcellona solo 14 non sono presenti. L'ecosistema delle acque del largo del Mar Ligure occidentale, presenta parte del Santuario per i mammiferi marini del Mediterraneo con la presenza di grandi cetacei misticeti e odontoceti, grandi perciformi (tonni, pesci spada) e squali pelagici. Esso rappresenta un elemento di grandissimo valore naturalistico creatosi grazie alle caratteristiche oceanografiche di questo 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 quanto riguarda l'impatto antropico, l'area è fortemente antropizzata, con grandi centri urbani, insediamenti industriali e importanti porti. Il traffico marittimo crea notevole disturbo all'ecosistema e alle attività di pesca, soprattutto lungo le principali rotte. Al traffico è legato anche l'inquinamento da idrocarburi e la possibilità di disastri, senza tener conto degli inquinanti che derivano dai corsi d'acqua.

La pesca presenta una flotta pari al 13% del carico a livello nazionale con prevalenza di imbarcazioni per la pesca artigianale. La pesca a strascico però contribuisce con il più alto livello di sbarcato e di fatturato ma in modo disomogeneo dato dalla differente morfologia dei fondali marini. Oltre alla pesca tradizionale, in quest'area del mediterraneo, soprattutto lungo la Liguria e la Toscana sono presenti imbarcazioni per la pesca dei piccoli pelagici con reti a circuizione e da draghe idrauliche per la pesca delle vongole, principalmente nei compartimenti laziali.

L'acquacoltura è praticata a mare in quest'area soprattutto con sistemi di allevamento ittico in gabbie, in grado di contribuire in modo rilevante alla produzione nazionale. La molluschicoltura è comunque praticata, con importanti realtà in Campania, nel Lazio, in Liguria e nel Golfo di Olbia (Sardegna).

Il Tirreno centrale invece presenta un'elevata varietà di habitat con particolare attenzione alla *Posidonia oceanica* e *Cymodocea nodosa* che costituiscono zone di riproduzione per diverse specie di pesci. Le praterie di posidonia presenti in queste acque costituiscono aree di ripopolamento per diverse specie costiere. A testimonianza della varietà di ambienti e specie che caratterizzano il Tirreno centro-meridionale è infine da segnalare la presenza di cetacei nell'area dell'Arcipelago Campano, proprio in prossimità del canyon di Cuma, dove sono state regolarmente censite sette specie diverse, e dove è stata istituita l'area marina protetta "Regno di Nettuno" anche per la presenza di macrofauna.

Grazie ai fenomeni di *upwelling*, presenti nello Stretto di Messina, che attirano numerose specie pelagiche commerciali, la pesca in questa zona di Mediterraneo contribuisce per circa il 12% alla produzione nazionale con l'utilizzo di diverse modalità di pesca vista la varietà morfologica dei fondali marini. La presenza di una piattaforma continentale complessivamente poco estesa ha favorito sistemi di pesca artigianali che occupano l'84% delle imbarcazioni. La pesca a strascico, allo stesso tempo, però ha un ruolo fondamentale nei canyon e nelle piane abissali. Altri tipi di pesca avvengono per la cattura del pesce spada con l'arpione.

Le acque dei mari di Sardegna sono caratterizzate dalla presenza di *Posidonia oceanica* nelle acque fino ai 40 metri di profondità. Questa caratteristica permette lo sviluppo di molte specie ittiche. Tra i più comuni la ricciola, la leccia, i saraghi, le corvine, orate scorfani e tracine. Nella parte settentrionale compresa nel Santuario dei cetacei sono presenti numerose specie, tra cui le più rappresentative sono la balenottera comune e il delfino comune. Inoltre, nonostante il notevole afflusso di turisti, si trovano numerose tartarughe *Caretta caretta* che si riproducono nelle spiagge sabbiose. In questi fondali è facile osservare il corallo rosso ad una profondità tra i 5 e i 20 metri, mentre spingendosi maggiormente si può trovare il corallo nero. Degna di nota è l'area protetta dell'Asinara dove sono presenti fondali ancora incontaminati.

Queste acque vengono molto utilizzate dal settore peschereccio e vista la prevalenza di fondali con profondità superiore ai 100 m si predilige un'attività in acque superficiali e intermedie. Il settore con più rilevanza è quello della piccola pesca sia per numero sociale che occupazionale ed economico. Questo tipo di pesca si estende in modo capillare lungo le coste sarde e incide notevolmente sul fatturato annuo dell'intero comparto per il notevole pregio economico. Questo sistema inoltre consente di adattare il prelievo del pesce a regime stagionale con l'impiego di attrezzi diversi a seconda dell'abbondanza della specie di quel



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

periodo. Allo stesso tempo però la pesca a strascico rappresenta una quota molto alta sia per catture che per fattore economico. Risulta talvolta difficile, viste le dimensioni dei strascicanti, pescare vicino la costa viste le caratteristiche geo-morfologiche. D'altra parte, è necessario anche considerare che la presenza di numerose aree protette, quali parchi marini e aree sottoposte a servitù militari, limita le zone disponibili per l'attività peschereccia, spingendo i battelli a strascico a spostarsi anche a notevole distanza dal porto base. Il grosso della flotta si può trovare nei pressi di Cagliari, dove sono iscritti circa il 60% dei battelli.

L'intera area marittima del Mediterraneo Occidentale in generale è caratterizzata dalla presenza di siti di importante valenza ambientale e per la protezione del patrimonio culturale (aree della rete Natura 2000, Aree Marine Protette, siti UNESCO).

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 aggravii per le complesse conseguenze dei cambiamenti climatici.

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 Sezione 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



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*

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.

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

¹ <https://www.sid.mit.gov.it>



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

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 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 "Tirreno-Mediterraneo Occidentale". 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 militare - 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	↑2, 4															
Turismo costiero e marittimo	↑5	↑17, 26														
Energia - estrazione idrocarburi	↑36															
Energia - cavi e condutture																
Acquacoltura - molluschicoltura	↑35	↑6, 33														
Acquacoltura - piscicoltura	↑35	↑7, 33														
Pesca commerciale- reti da traino	↑3, 30			↔34	↑8											
Pesca commerciale - attrezzi fissi	↑3, 30				↑8											
Pesca artigianale	↑3, 30	↑9, 10, 14, 15, 21, 25			↑8		↔24		↔16							
Difesa militare - Usi temporanei	↓38				↓28	↓28	↓28	↓28	↓28							
Difesa militare - Usi permanenti																
Prelievo di sabbie relitte	↔39						↓40	↓40	↓40							
Protezione ambiente e risorse naturali	↑1, 31	↑20, 22, 23, 32			↑37	↑37	↑12, 18		↑11, 19	↑27	↑27					
Patrimonio culturale sottomarino																
Energia - Energie rinnovabili	↑29															
Ricerca scientifica e innovazione																

Figura 11 Matrice delle interazioni per l'area marittima del Tirreno e Mediterraneo Occidentale. 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_Tirreno_Mediterraneo occidentale.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 emerge come l'arcipelago toscano si caratterizzi per un'elevata sovrapposizione di usi, essendo un'area in cui trovano spazio la pesca (che si estende con una distanza maggiore dalla costa rispetto alla restante area marittima), i trasporti marittimi (di diversa natura) e la protezione ambientale, con la presenza dell'area marina protetta dell'arcipelago toscano. Altre aree a significativa interazione sono quelle dello stretto di Bonifacio e del Santuario Pelagos che si caratterizzano principalmente per l'interazione tra i trasporti marittimi e le diverse forme di protezione ambientale presenti lungo le coste. Come nel caso delle altre aree marittime, altre aree di potenziale interesse per i conflitti sono quelle portuali, dove convergono molteplici rotte di traffico e che nel caso della costa tirrenica si trovano spesso in aree ad elevata valenza ambientale che richiedono forme di tutela. La presenza di diverse aree marine protette e la diffusione della piccola pesca sono invece elementi che favoriscono lo sviluppo di sinergie con il turismo sostenibile in estesi tratti costieri dell'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 TIRRENO Tavola delle Interazioni 1

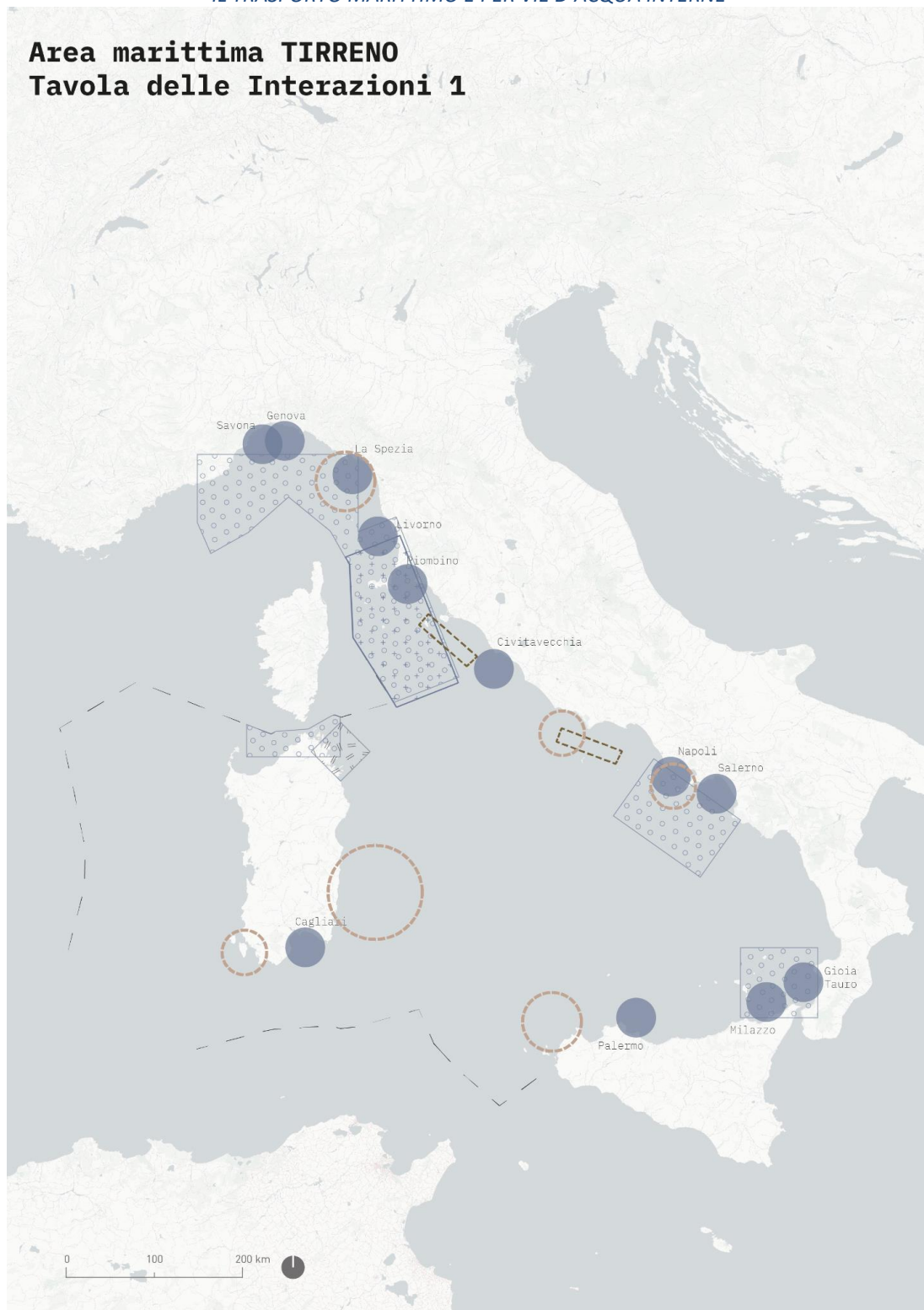


Figura 12 (a) Rappresentazione grafica di sintesi su mappa delle principali interazioni tra usi nell'area marittima del Tirreno e Mediterraneo occidentale (Tavola 1). I confini delle forme rappresentate non corrispondono a precisi riferimenti geografici ma individuano graficamente generiche macro-aree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

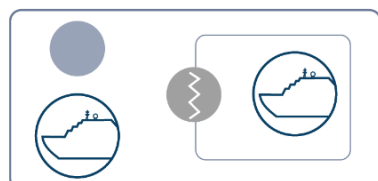


Potenziale
conflitto/
sinergia

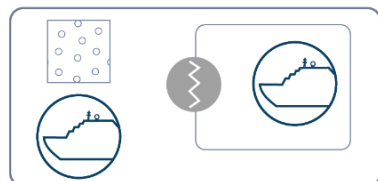


Sinergia

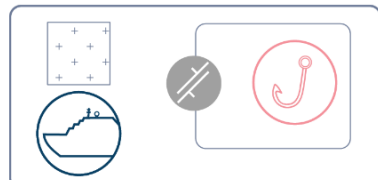
TRASPORTO MARITTIMO



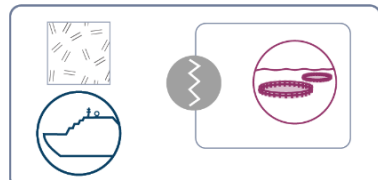
Aree portuali: interazione tra diverse tipologie di trasporto.



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



Sovrapposizione tra rotte di traffico marittimo e areali di pesca.



coesistenza di acquacultura e di trasporto marittimo associato al porto in uno spazio ristretto. Conflitto estendibile ad altre simili realtà portuali.

MILITARE



Interdizioni temporanee alla navigazione per esercitazioni militari.

Figura 12 (b) Significato delle interazioni riportate nella mappa di Tavola 1 per l'area marittima del Tirreno e Mediterraneo occidentale. 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 TIRRENO
Tavola delle Interazioni 2



Figura 12 (c) Rappresentazione grafica di sintesi su mappa delle principali interazioni tra usi nell'area marittima del Tirreno e Mediterraneo occidentale (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



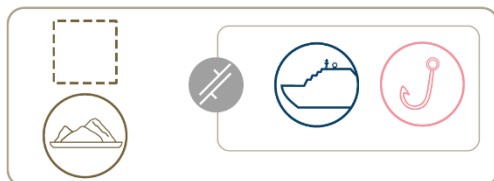
Sinergia

TURISMO



Forme di ecoturismo tra turismo e piccola pesca, turismo e siti di conservazione della natura, turismo e acquacultura.

ESTRAZIONE SABBIE



Interazioni fra prelievo da cave di sabbia a mare e trasporti (durante il prelievo) e pesca (durante e post prelievo).

Figura 12 (d) Significato delle interazioni riportate nella mappa di Tavola 2 per l'area marittima del Tirreno e Mediterraneo occidentale. 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 13). 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



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

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.

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 13. 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.

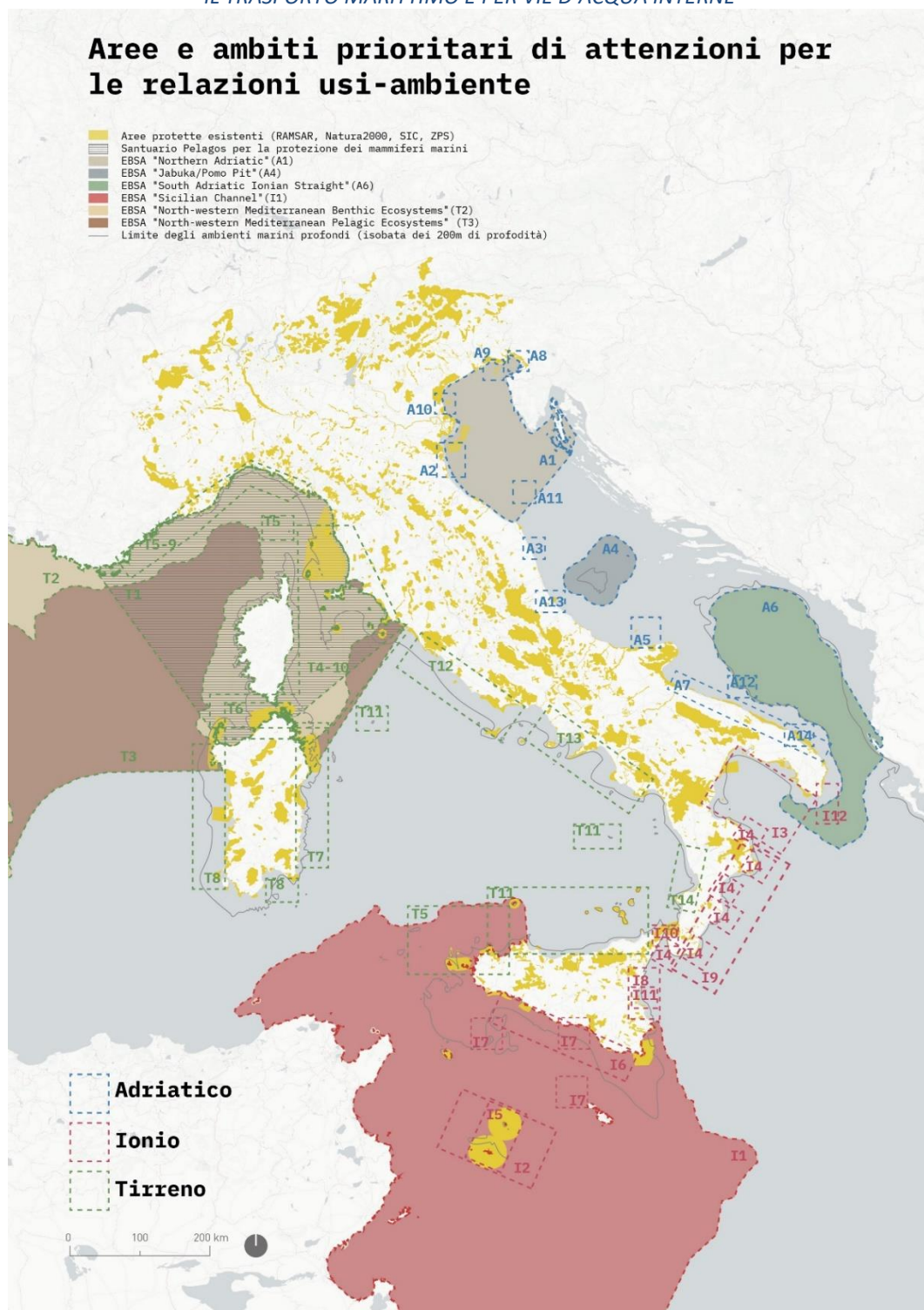


Figura 13 Aree e ambiti prioritari di attenzione per le relazioni usi-ambiente. Le aree sono individuate tramite codici alfanumerici, A=Area Marittima Adriatico, I= Area marittima Ionio e Mediterraneo Centrale, T= Area marittima Tirreno e Mediterraneo occidentale; EBSA = aree marine ecologicamente o 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 "Tirreno-Mediterraneo Occidentale".

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 14 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

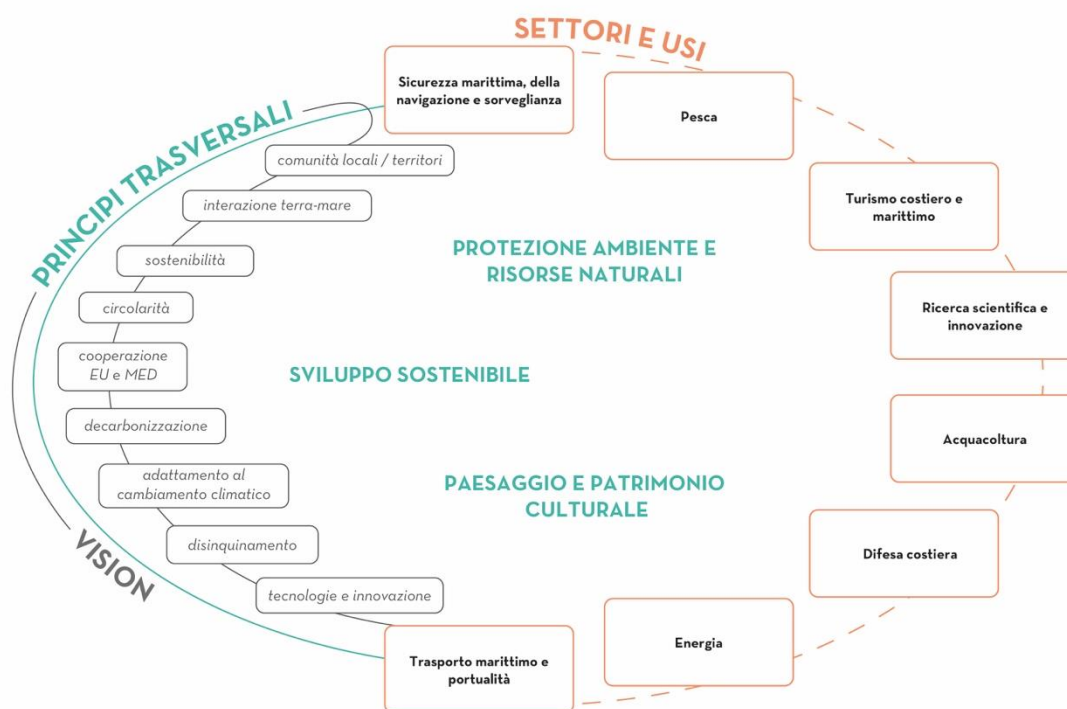


Figura 14 Principi che sottendono lo sviluppo desiderato dei settori marittimi e generano al Visione del Piano.



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, risolvendo 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)
- Zone di Protezione Ecologica

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. Ad eccezione della sub-area adiacente alle coste della Regione Campania e della Regione Basilicata il quale è stata considerata come una sub-area unica.

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.

Le sub-aree offshore sono state invece individuate secondo i confini delle Zone di Protezione Ecologica (ZPE D.P.R. 27/10/2011 n. 209) e con gli accordi in essere circa la piattaforma continentale.

Nella Figura 15 Definizione delle sub-aree dell'area marittima Tirreno – Mediterraneo occidentale è rappresentata la zonazione che individua 7 sub-aree in acque territoriali (MO/1-MO/7) e 4 sub-aree in aree di piattaforma continentale (MO/8 – MO/11), come di seguito specificato.

MO/1 - Acque territoriali Liguria

MO/2 - Acque territoriali Toscana

MO/3 - Acque territoriali Lazio

MO/4 - Acque territoriali Campania e Basilicata

MO/5 - Acque territoriali Calabria

MO/6 - Acque territoriali Sicilia

MO/7 - Acque territoriali Sardegna

MO/8 - ZPE Mar Ligure

MO/9 - ZPE Tirreno Settentrionale

MO/10 - Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Meridionale ed Orientale

MO/11 - Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Occidentale e Sardegna Occidentale



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 15 Definizione delle sub-aree dell'area marittima Tirreno – Mediterraneo occidentale



7.2 Quadro pianificatorio d'insieme

7.2.1 Visione integrata di area marittima

La strategia di sviluppo delle attività marittime nel Mar Tirreno e Mediterraneo Occidentale è incardinata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDG), identificati dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e dall'Agenda 2030. Il piano riconosce all'economia marittima (c.d. Blue Economy) le potenzialità per uno sviluppo economico e sociale strategico dell'area e ritiene pertanto necessario supportare in modo sinergico e armonico il consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell'economia sostenibile del mare, da quelli tradizionali, quali il turismo (balneare, diportistico e crocieristico), i trasporti, la logistica, la pesca, l'acquacoltura, a quelli emergenti, quali l'energia da fonti rinnovabili e la biotecnologia blu. Le attività marittime sono 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. L'area è caratterizzata da un grande numero di aree marine protette, parchi e siti natura 2000, e la tutela della grande diversità del patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale dello spazio costiero e marino presente nell'area, costituisce il cardine per uno sviluppo sostenibile. Questi elementi sono di assoluto rilievo per lo sviluppo turistico, che trova il suo presupposto principale proprio nel patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale. Tale priorità, strategica per l'area marittima, deve essere perseguita in maniera sostenibile, limitando l'impatto delle infrastrutture e delle attività connesse, e consentendo alle regioni di fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale sul mare. Il piano riconosce l'importanza dello sviluppo sostenibile delle filiere ittiche nell'area, interessata da importanti e storiche marinerie, perseguendo la sostenibilità della pesca in accordo con quanto previsto dai piani del settore, riconoscendo l'importanza economica e socio-culturale della pesca artigianale, e favorendo lo sviluppo sostenibile di attività di acquacoltura in aree vocate e con processi ecologicamente sostenibili. L'area comprende hub portuali di assoluto rilievo nel contesto Mediterraneo ed è ampiamente solcata da rotte, nazionali ed internazionali, ad uso sia commerciale che di trasporto passeggeri, che assicurano la continuità territoriale con le isole maggiori e minori e supportano il turismo. Un'organizzazione dei trasporti razionale ed efficiente, appoggiata su porti energeticamente efficienti, in grado di condividere lo spazio con gli altri settori, e di porre in debita considerazione l'interazione tra trasporto marittimo e tutela degli habitat e delle specie sembra essere di assoluta priorità.

La visione integrata sopra esposta, più dettagliatamente descritta nel seguito (par. 7.2.2) per i diversi temi trasversali e settori d'uso e per le diverse sub-aree è espressa e rappresentata spazialmente nella Figura 16, che riporta l'insieme delle Unità di Pianificazione definite e delle relative tipologie e vocazioni. La Figura 17 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.



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

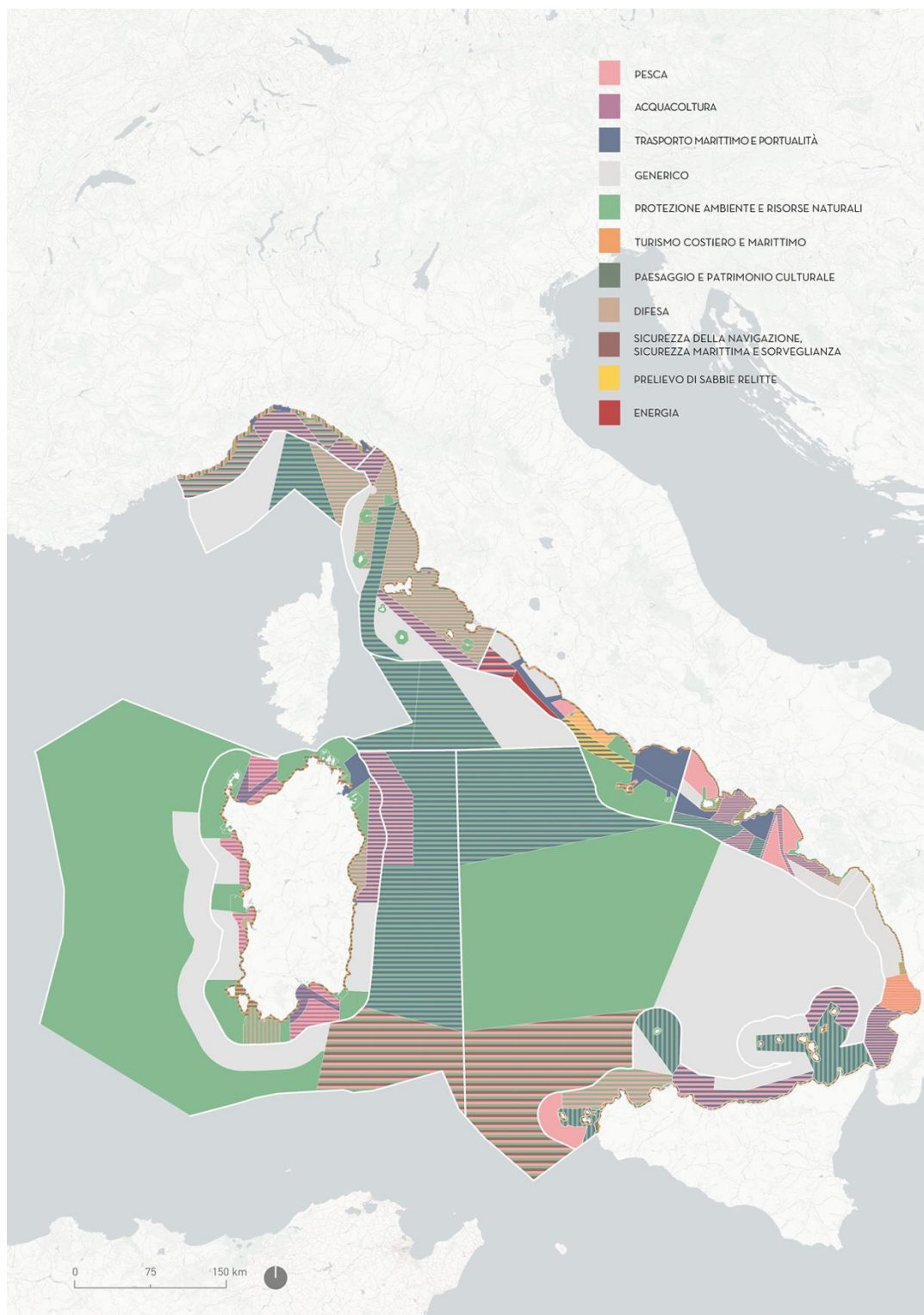


Figura 16 Unità di Pianificazione dell'area marittima Tirreno – Mediterraneo occidentale.



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

Sviluppo sostenibile

La strategia di sviluppo delle attività marittime nel Mar Tirreno e Mediterraneo Occidentale è incardinata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDG), identificati dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e dall'Agenda 2030. Il piano riconosce alla Blue Economy le potenzialità per uno sviluppo economico e sociale strategico e ritiene pertanto necessario supportare in modo sinergico e armonico il consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell'economia sostenibile del mare, da quelli tradizionali, come ad esempio il turismo (balneare, diportistico e crocieristico), i trasporti, la logistica, la pesca e l'acquacoltura, a quelli emergenti, come l'energia da fonti rinnovabili e la biotecnologia blu. Gli obiettivi identificati per l'area marittima mirano a favorire l'uso di materiali ecocompatibili nell'ambito dello spazio marittimo, ed a promuovere l'economia circolare collegata ai rifiuti provenienti dal mare e da quelli prodotti nei porti. Particolare rilevanza viene data all'incentivazione dei percorsi di ottimizzazione della raccolta e dello smaltimento del *marine litter*, attraverso l'implementazione delle metodologie per la raccolta.

Protezione ambiente e risorse naturali

Le scelte di piano per l'area marittima Tirreno e Mediterraneo Occidentale recepiscono l'importanza primaria della conservazione della biodiversità e del capitale naturale, promuovendo la fruibilità e la gestione sostenibile delle aree protette. Gli obiettivi specifici definiscono come prioritario il raggiungimento ed il mantenimento degli obiettivi ambientali derivanti dalla direttiva quadro della strategia marina (2008/56/CE) e dalla direttiva acque (2000/60/CE). Le aree marine protette istituite e in via di istituzione sono valorizzate, definendo in molti casi UP specifiche ad uso limitato "Protezione ambiente e risorse naturali", e coincidenti con il perimetro della stessa area marina protetta. Nelle porzioni interessate della presenza di Aree Marine Protette gli altri usi sono ammessi nei limiti ed alle condizioni previsti negli atti regolatori e pianificatori del gestore. Il sistema di siti appartenenti alla rete Natura 2000 in essere ed in via di istituzione, ai sensi della Direttiva Habitat (1992/43/CE) è valorizzato puntualmente, definendo in alcune aree maggiormente interessate dai siti a mare di importanza per posidonieti e *reefs* (habitat 1120 e 1170). La presenza di siti Natura 2000 insistenti sulla linea di costa e con porzioni a mare è stata ampiamente valorizzata mediante la definizione di una priorità "paesaggio e patrimonio culturale". Tale attenzione è stata estesa ad alcuni siti localizzati in UP off-shore e caratterizzati dalla presenza dell'habitat 1170. Gli habitat profondi sono tenuti in considerazione, facendo riferimento in modo particolare alle batimetriche superiori ai 1000m, anche in considerazione delle limitazioni imposte all'attività di pesca, a cui è proibito l'uso di reti da traino e draghe trainate in accordo con la raccomandazione GFCM/29/2005/1. In accordo con l'obiettivo di integrazione dei corridoi ecologici a livello Europeo le scelte di piano hanno prestato particolare attenzione al raccordo tra aree confinanti. L'area ad elevato valore per la protezione dell'ambiente e le risorse naturali dello stretto di Messina, sul quale insistono siti Natura 2000 a terra e a mare di grande rilevanza per la conservazione dell'avifauna situata al confine tra le sub-aree MO/5 e MO/6 e con l'area Marittima Ionio e Mediterraneo Centrale è stata considerata in modo coordinato, ponendo l'attenzione sulla Protezione ambiente e risorse naturali quale tema prioritario a fianco dei trasporti. Sullo stesso piano, è stata posta attenzione particolare alle valenze conservazionistiche degli arcipelaghi, Toscano, delle isole Ponziane, delle Eolie ed Egadi,



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

identificando una priorità “Protezione ambiente e risorse naturali” intorno e a ridosso degli stessi. Sono valorizzati importanti elementi di protezione degli habitat e delle specie, quali le zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno (ZPE), il Santuario per I mammiferi Marini Pelagos, istituito in base all’accordo Pelagos (1999), le North-western Mediterranean Pelagic and Benthic Ecosystems EBSA, istituite dalla Convention on Biological Diversity per proteggere la grande diversità di habitat bentonici, dei grandi pelagici, dei mammiferi marini e di *Caretta caretta*.

Paesaggio e patrimonio culturale

L’integrazione degli elementi di pianificazione del paesaggio e di tutela e valorizzazione dei beni culturali (cultural heritage) nell’ambito della pianificazione spaziale marittima Tirrenica assume un ruolo di primaria importanza per tutte le sub-aree costiere di cui l’area si compone. Per questo motivo, è stato intrapreso un lungo percorso di incontri che ha visto il coinvolgimento proattivo delle SABAP per ciascuna Regione costiera. L’importante contributo concesso ha permesso di ricostruire il quadro cognitivo nazionale 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.

Da un lato il paesaggio e il patrimonio culturale dello spazio costiero e marino costituisce un presupposto evidenziato nella vision regionale, dall’altro si riflette nella declinazione degli obiettivi specifici e nelle Unità di Pianificazione. In riferimento agli obiettivi specifici, le Regioni del Tirreno concorrono a valorizzare e garantire la struttura estetico percettiva del paesaggio, promuovendo relazioni di reciprocità e complementarità tra paesaggi interni, costieri e sottomarini capaci di sviluppare l’interazione terra-mare. Favoriscono inoltre interventi di valorizzazione e tutela ed il recupero di beni ad alto valore storico-architettonico, incentivando una rete di beni appartenenti al patrimonio marittimo costiero. Seppur rifunzionalizzati per finalità turistiche e/o culturali, l’obiettivo è che gli interventi contribuiscano alla conservazione del loro valore di testimonianza storica e promuovano la cultura ambientale del mare e della navigazione.

È rimarcata l’importante vocazione paesaggistica e del patrimonio culturale prioritaria delle UP costiere di tutte le regioni tirreniche, con particolare riferimento alla fascia compresa entro il miglio nautico dalla linea di costa. Per implementarne la sua efficacia, il buffer costiero subisce delle interruzioni in concomitanza con gli ingressi portuali o laddove vi sia la presenza di aree marine protette provviste di un proprio piano di gestione e relative misure.

Va comunque evidenziato che queste aree sono però condizionate e condivise con un “uso turistico marittimo e costiero”, 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

Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza

Il tema della sicurezza acquista nell'area del Tirreno e Mediterraneo Occidentale due declinazioni principali, conseguenza diretta degli obiettivi strategici del piano sul tema. La sicurezza interessa i temi di controllo e limitazione del rilascio accidentale e deliberato in mare di idrocarburi ed altre sostanze pericolose, inserendosi all'interno del quadro di politiche internazionali ed europee (Convenzione Marpol 73/78 e Direttiva 2005/35/CE). Tale aspetto rappresenta un elemento di rilievo nelle UP insistenti sugli stretti di Bonifacio e Messina, nelle quali è previsto il pilotaggio raccomandato e sono presenti schemi di separazione del traffico dell'IMO. In particolare, il piano si propone di contribuire alla sicurezza della navigazione e alla tutela ambientale promuovendo l'istituzione del pilotaggio obbligatorio nel tratto di mare delle Bocche di Bonifacio. Rispetto al tema della sicurezza, il piano pone attenzione al rispetto delle convenzioni internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e sulla ricerca e il salvataggio in mare (SAR). Tali ambiti rappresentano elementi di rilievo nelle UP del Tirreno Meridionale, con particolare riferimento alle sub aree offshore.

Pesca

In linea con l'obiettivo di favorire uno sviluppo sostenibile delle filiere ittiche, ed al fine di garantire crescita ed occupazione nel settore, il piano recepisce nell'area marittima Tirreno e Mediterraneo Occidentale le scelte dei piani pluriennali di gestione della pesca, in quanto strumenti di pianificazione principali per garantire la sostenibilità complessiva dell'attività. La suddivisione in sub aree geografiche (GSA 9, 10 ed 11) proposta dalla FAO-GFCM ed adottata nei piani pluriennali di gestione della pesca ha costituito uno dei riferimenti per la suddivisione in sub-aree marittime della porzione delle acque off-shore. A livello di acque territoriali l'attività della pesca è ben rappresentata in tutte le sub aree, in linea con le informazioni riportate dalla mappa essenziale 5 presentata in fase 1 del piano.

Il piano riconosce l'importanza della piccola pesca e pesca artigianale in tutta l'area marittima Tirreno e Mediterraneo Occidentale, e ne rileva diffusamente la presenza nelle UP costiere, con riferimento alle principali marinerie coinvolte, in relazione ai piani di gestione "altri sistemi" delle GSA9, 10 ed 11 coinvolte, facendo emergere priorità e specificità a livello delle singole regioni. A questo fine il piano fa uso dell'informazione fornita dagli uffici regionali, qualora disponibile, come complemento alla mappa essenziale n°5 di fase 1. L'importanza dello sviluppo e della gestione spaziale sostenibile della piccola pesca è stata affrontata mediante la definizione di misure a livello nazionale, anche in riferimento alle relazioni tra queste attività e gli obiettivi di protezione dei mari (rete Natura 2000, Parchi Nazionali e Regionali, etc.). Vengono menzionati gli aspetti di multifunzionalità e l'integrazione con altri settori (turismo, enogastronomia, trasformazione, filiere di qualità) e la valorizzazione del prodotto, con importanti effetti indiretti positivi quali la promozione della cultura marinara e delle tradizioni peschiere, l'educazione alimentare, il rispetto dell'ambiente e alla salvaguardia delle specie. Il piano tiene in debita considerazione le aree finalizzate alla ricostituzione e tutela degli stock ittici, come previsto dai piani pluriennali di gestione della pesca, con particolare riferimento alle ZTB nazionali e regionali. In riferimento a questa tematica, vengono segnalate le aree caratterizzate da batimetrie superiori ai 1000m, alle quali è proibito l'uso di reti da traino e draghe trainate in accordo con la raccomandazione GFCM/29/2005/1. Infine, con l'obiettivo di migliorare 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

sostenibilità di filiera, gli obiettivi di piano segnalano l'importanza di favorire il rispetto, da parte della flotta peschereccia, delle normative in materia di limitazioni delle emissioni imposte dall'IMO.

Acquacoltura

Le scelte di piano evidenziano l'importanza del settore acquacoltura nel Mar Tirreno e Mediterraneo Occidentale, con riferimento in particolare alla piscicoltura, attività attualmente caratterizzante le produzioni nell'area tirrenica, ma guardando con interesse alle prospettive di diversificazione del mercato, all'allevamento multi-trofico ed ai processi ecologicamente sostenibili. Le importanti realtà tradizionalmente caratterizzanti la molluschicoltura, quali ad esempio quelle presenti nei Golfi di La Spezia ed Olbia non sono trascurate, emergendo come elementi distintivi tra gli altri usi. Il settore emerge in modo diffuso come uso secondario nelle UP costiere, assumendo in alcune aree circoscritte attualmente caratterizzate da una maggiore e radicata presenza di impianti una valenza prioritaria. Tale scelta non è limitata alle sole porzioni costiere dello spazio marittimo ma caratterizza anche UP nelle quali è stato identificato un potenziale per lo sviluppo di tale attività, sulla base di studi ed approfondimenti regionali – vedi l'esempio della Regione Sardegna. Attraverso le misure nazionali e regionali dedicate al settore acquacoltura il piano riconosce l'importanza dei processi di definizione delle AZA ed è volto a facilitarne la futura integrazione, una volta che gli iter regionali per la selezione saranno completati. In generale, l'individuazione delle zone maggiormente vocate all'acquacoltura (AZA), al fine di disinnescare le eventuali conflittualità con altri usi del mare e garantire la tutela dell'ambiente marino, sembra rappresentare la principale priorità per garantire una crescita sostenibile del settore, che segua un approccio di tipo ecosistemico e che sia in linea con i principi della Crescita Blu, del Green Deal e dell'Economia Circolare. Il tema dell'innovazione tecnologica in acquacoltura emerge in diverse sub-aree del Mar Tirreno e Mediterraneo Occidentale, comprendendo sia l'eventuale uso in associazione con altre attività, tra cui l'acquacoltura in impianti offshore in modalità di co-utilizzo con impianti per la produzione di rinnovabili, che in prossimità della costa, in potenziale sinergia, soprattutto per quanto riguarda la mitilicoltura, con forme di ittiturismo. Il piano sottolinea infine la necessità di sviluppare maggiormente il tema del collegamento con i porti e dello sviluppo delle infrastrutture a terra, di supporto al settore.

Trasporto marittimo e portualità

Il trasporto marittimo è consentito in tutta l'area Tirreno e Mediterraneo Occidentale, ad eccezione delle aree soggette a particolari restrizioni derivanti da usi militari. Il piano individua priorità specifica per questo settore nelle UP che includono i corridoi afferenti ai principali porti del Tirreno. Tali UP includono il settore trasporto marittimo e portualità come prioritario, estendendo l'attenzione all'area di prospiciente i porti e fino al limite della linea di costa. Il piano considera nel complesso i porti appartenenti alle seguenti giurisdizioni dell'Autorità di Sistema Portuale: del Mar Ligure Occidentale, del Mar Ligure Orientale, del Mar Tirreno settentrionale, del Mar Tirreno centro-settentrionale, del Mar Tirreno Centrale, del Mare di Sardegna, del Mar di Sicilia Occidentale, dello Stretto, di Gioia Tauro. Particolare attenzione è dedicata alle prospettive di miglioramento dell'efficienza energetica dei porti, tema di raccordo con il settore "energia", per un loro inquadramento quali "green ports". Emerge l'opportunità di incrementare l'attrattività dei porti ad uso crocieristico e commerciale, per attività di bunkeraggio, logistica, impianti di stoccaggio e rifornimento



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*

GNL, con crescente attenzione verso la promozione di azioni coerenti per la riduzione dell'inquinamento delle aree portuali. Il tema della continuità marittima tra Isole maggiori (Sicilia e Sardegna) e continente è considerato di importanza primaria, e viene perseguito attraverso la definizione di uso prioritario nei principali corridoi di traffico di raccordo con i principali scali portuali di riferimento (Genova, Livorno, Civitavecchia, Cagliari ed Olbia). Il piano conferisce inoltre grande importanza al tema della continuità territoriale con le isole minori, con riferimento puntuale all'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba, all'arcipelago della Maddalena, all'Isola di Carloforte, all'Isola dell'Asinara, alle Isole Ponziane, Eolie ed Egadi. Tale tematica viene inoltre perseguita attraverso il potenziamento di collegamenti necessari allo sviluppo del territorio. La continuità dei corridoi di traffico a livello di sub area e con l'area marittima Ionio e Mediterraneo Centrale è considerata come elemento di attenzione nelle scelte di piano, guardando con attenzione alle aree off-shore. Va rimarcato che la definizione di aree prioritarie per il trasporto marittimo non include esclusivamente il trasporto passeggeri, conferendo ampio spazio al tema del trasporto merci e petrolifero. La co-esistenza del trasporto con gli altri usi marittimi emerge in modo chiaro da una definizione di UP a duplice priorità trasporto-pesca, trasporto-acquacoltura e trasporto-protezione dell'ambiente e delle risorse. Queste scelte vogliono sottolineare la necessità di promuovere un'organizzazione dei trasporti razionale ed efficiente, in grado di condividere lo spazio con i suddetti settori tradizionalmente esistenti o considerati come opportunità di sviluppo, e di porre in debita considerazione l'interazione tra trasporto marittimo e tutela degli habitat e delle specie.

Energia

In accordo con gli obiettivi strategici del piano, le scelte operate nell'area marittima Tirreno e Mediterraneo Occidentale contribuiscono a promuovere, in un'ottica di cooperazione, il potenziamento delle infrastrutture energetiche trans-europee, con riferimento all'Interconnessione elettrica Sa.Co.I. (*Sardegna-Corsica-Italia*). In relazione alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare, il piano fa riferimento alle previsioni di PITESAI (Piano per la transizione energetica sostenibile delle aree idonee).

Nell'area Tirreno e Mediterraneo Occidentale, il tema riguarda in via primaria quanto concerne le sub-aree off-shore 10_4, ad ovest della Sicilia, e 11_3, a sud-est della Sardegna dove in accordo alle previsioni del PITESAI è presente un'area idonea dove è consentito lo svolgimento delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi. In linea con PNIEC, il contributo alla decarbonizzazione è presente in diverse UP prioritarie per il trasporto marittimo e portualità, nelle quali viene promosso il ricorso all'uso delle energie rinnovabili marine quali l'energia dal moto ondoso marino per favorire l'elettrificazione dei porti, per un loro inquadramento quali "Green Ports". Il piano guarda inoltre alle opportunità di sviluppo dell'energia eolica su impianti flottanti, facendo riferimento a questa possibilità in diverse UP, sia in acque territoriali che off-shore, ed individuando la necessità di incrementare le conoscenze rispetto alle potenziali aree vocate, non visibili dalla terraferma, non soggette a tutela ambientale, ed estranee a zone abituali di pesca.

Difesa costiera

Il tema della difesa costiera acquista nell'area del Tirreno e Mediterraneo Occidentale due declinazioni principali, conseguenza diretta degli obiettivi strategici del piano sul tema: il primo per rispondere al problema delle alluvioni costiere, del contrasto all'erosione e degli impatti del cambiamento climatico, il



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

secondo, invece, per indirizzare adeguatamente il tema dell'uso e della salvaguardia delle sabbie sottomarine per ripascimenti.

Le Regioni costiere promuovono azioni di difesa dei tratti del litorale oggetto di intensi e persistenti fenomeni di erosione costiera che pregiudicano la stabilità e funzionalità delle infrastrutture, delle attività turistiche e degli ambiti naturali. In particolare, viene espresso l'interesse di adozione della Gestione Integrata delle Zone Costiere (Protocollo GIZC, Convenzione di Barcellona, adottato a Madrid il 21 gennaio 2008 ed è entrato in vigore il 24 marzo 2011.) come strumento per conseguire uno sviluppo sostenibile delle zone costiere attraverso una pianificazione razionale delle attività, in modo da prevenire e/o ridurre gli effetti dei rischi naturali, che possono essere provocati da attività naturali o umane. Conciliando lo sviluppo economico, sociale e culturale con il rispetto dell'ambiente e dei paesaggi e preservare le zone costiere a vantaggio delle generazioni presenti e future.

Sulla base delle informazioni regionali disponibili, rappresentati dalle zone di accumulo dei sedimenti e i siti di prestito situati a largo sono state individuate delle Unità di Pianificazione con vocazione prioritaria "Prelievo di sabbie relitte". Va osservato che a questa attività è assegnata una duplice priorità che permette una co-esistenza sinergica con attività di pesca o di protezione ambiente e risorse naturali.

Turismo costiero e marittimo

Il settore del turismo marittimo e costiero rappresenta una risorsa e un'opportunità di sviluppo economico in termini di creazione, di occupazione e di salvaguardia delle specificità culturali, di tutela e valorizzazione dell'ambiente che contraddistingue fortemente l'intera area marittima del Mediterraneo Occidentale.

In accordo con gli obiettivi strategici del PSM le regioni costiere promuovono lo sviluppo turistico come un ruolo prioritario che trova il suo principale presupposto proprio nel patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale perseguito in maniera sostenibile, limitando l'impatto delle infrastrutture e delle attività connesse.

Gli obiettivi specifici si presentano declinati secondo tre tipologie di turismo: turismo balneare, prodotto nautica e infrastrutture turistiche. Si rileva un forte interesse per la salvaguardia della fruizione turistica delle coste attraverso il miglioramento e/o il mantenimento dello stato di qualità delle acque di balneazione; l'implementazione della rete della portualità turistica con la creazione di nuovi insediamenti e l'ammodernamento di quelli esistenti; il miglioramento dei servizi a disposizione del turista, balneare, diportista o crocierista, tramite l'integrazione dell'offerta turistica con gli attrattori culturali presenti nelle coste e, soprattutto, nelle aree interne.

Il settore turistico si riflette a livello spaziale marittimo attraverso una vocazione prioritaria delle UP costiere di tutte le regioni tirreniche, in particolare assegnato alla fascia compresa entro il miglio nautico dalla linea di costa. In tali aree è altresì evidenziata l'importanza di sviluppare sinergie con altri usi caratterizzanti tramite una duplice priorità che permette la coesistenza con la tutela del paesaggio e del patrimonio culturale.

Ricerca scientifica e innovazione

Ricerca ed innovazione rappresentano ingredienti essenziali per lo sviluppo sostenibile della Blue Economy nell'area marittima Tirreno e Mediterraneo Occidentale. Gli obiettivi specifici per il settore riconoscono



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'importanza di promuovere la produzione scientifica su tematiche inerenti all'economia del mare e la tutela e salvaguardia dell'ambiente marino, incentivando la ricerca applicata. La finalità è quella di favorire la condivisione delle conoscenze ed un approccio multidisciplinare, con l'obiettivo di creare un vero e proprio "Distretto del Mare", in grado di mettere in relazione gli operatori della ricerca e le imprese e favorire la nascita di start-up ad elevato tasso tecnologico. Per questa finalità è importante avviare un sistema di formazione continua che garantisca l'aggiornamento degli operatori dei settori della Blue Economy e favorisca la riconversione di quelli provenienti da settori in dismissione. Vanno inoltre sostenute azioni di Procurement dell'innovazione per rafforzare e qualificare in tali pubbliche amministrazioni il ricorso, attraverso gli appalti di ricerca e sviluppo, a tecnologie innovative al servizio della valorizzazione del patrimonio marittimo nelle sue declinazioni ambientale ed economica. Viene favorita la ricerca e le attività operanti nel settore della biotecnologia blu applicata all'industria farmaceutica e non. Viene posta attenzione a sviluppare la cooperazione interregionale e transnazionale, anche attraverso la partecipazione a programmi e progetti comunitari connessi ai settori e temi propri della Pianificazione dello Spazio Marittimo.

7.2.3 Coesistenza e sinergia tra usi

L'area marittima del Tirreno e Mediterraneo occidentale si caratterizza per un consistente numero di aree marine protette, nelle quali possono svilupparsi forme di sinergia con attività a basso impatto ambientale (eco-turismo, piccola pesca) ma al contempo anche verificarsi potenziali conflitti con altri settori (trasporti marittimi, pesca a strascico). Conflitti tra trasporto marittimo e conservazione della natura si manifestano in generale nelle aree costiere e in prossimità dei porti e degli stretti (Bonifacio, Messina) dove le aree marine protette possono sovrapporsi o essere in posizione limitrofa ad aree ad intenso traffico. L'area marittima include la zona in cui vige l'accordo internazionale del Santuario Pelagos per la tutela dei mammiferi marini, in cui il trasporto marittimo è considerato tra le principali pressioni sulle componenti ambientali. In questo contesto, forme di sinergia possono trovare sviluppo attraverso forme di turismo naturalistico opportunamente regolamentato, come l'osservazione in mare dei mammiferi marini che può contribuire alla ricerca sui cetacei e alla loro conservazione. Tutta la costa dell'area marittima è interessata da possibili sinergie tra pesca artigianale e turismo, per la diffusione di entrambe le tipologie di uso e la loro sovrapposizione. La piccola pesca è generalmente ben accettata dai turisti che ne apprezzano gli aspetti tradizionali e culturali. Simili forme di sinergia con il turismo coinvolgono il settore dell'acquacoltura, che se praticata in modo estensivo può offrire combinazioni con offerte turistiche di tipo sostenibile, con uno sguardo alle prospettive di diversificazione del mercato, anche basate su forme di all'allevamento multi-trofico. 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).

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



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

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 della Fase 2 del Piano. In particolare, l'analisi di insieme relativa all'area marittima del Tirreno – Mediterraneo Occidentale presentata in Figura 13 viene qui ripresa, 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 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

Ambito di riferimento ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
T1 Il Santuario per i mammiferi Marini Pelagos	I seguenti usi antropici producono criticità rispetto alla tutela dei mammiferi marini e del loro habitat: i trasporti marittimi; la pesca; le attività turistiche. L'area del santuario ricade all'interno di importanti rotte commerciali e di collegamento con le isole maggiori (Corsica, Sardegna), che fanno riferimento principalmente ai porti di Genova, Savona, Livorno, Piombino, Olbia, Porto Torres, oltre che al traffico proveniente dagli scali presenti lungo la costa francese. 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.	Individuazione delle aree caratterizzate da maggior incidenza delle collisioni con megafauna marina. Individuazione e adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico 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 Aumentare le conoscenze relative alle aree di maggior incidenza di emissioni atmosferiche ed inquinamento delle acque legate al trasporto Promuovere l'individuazione di nuove aree per la gestione spaziale del traffico marittimo (PSSA, ATBA, TTS) ed il miglioramento della gestione delle aree esistenti.	MO/1, MO/2, MO/7, MO/8, MO/9
T2 - North-western Mediterranean Benthic Ecosystems EBSA	I seguenti usi antropici, esistenti e/o di futuro sviluppo, possono generare pressioni rispetto all'ambito di riferimento: pesca a strascico, traffico marittimo, attività turistiche e ricreative, prelievo a mare di sabbie relitte ed immersione di sedimenti dragati, acquacoltura, produzione di energia da fonti rinnovabili. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat bentonici: Raccolta e rimozione illegale di fauna marina; danneggiamento ed asportazione del fondale; aumento della torbidità; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; introduzione di specie non-indigene invasive.	Individuazione e adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Rafforzare sistemi di governance multilivello che individuino e promuovano misure concertate di monitoraggio e gestione sostenibile della pesca. Privilegiare l'estrazione di sabbie relitte in aree che non interferiscano con aree protette o con priorità natura stabilita dalla PSM	MO/1, MO/2, MO/3, MO/7, MO/8, MO/9, MO/10, MO/11



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 ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
		Mettere a sistema le conoscenze sugli Essential Fish Habitat delle principali specie alieutiche	
T3 - North-western Mediterranean Pelagic Ecosystems EBSA	I seguenti usi antropici, esistenti e/o di futuro sviluppo, possono generare pressioni rispetto all'ambito di riferimento: pesca a strascico, traffico marittimo, attività turistiche e ricreative, acquacoltura e produzione di energia da fonti rinnovabili. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat pelagici: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina, dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.	Individuazione delle aree caratterizzate da maggior incidenza delle collisioni con megafauna marina. Individuazione ed adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Aumentare le conoscenze relative alle aree di maggior incidenza di emissioni atmosferiche ed inquinamento delle acque legate al trasporto Promuovere l'individuazione di nuove aree per la gestione spaziale del traffico marittimo (PSSA, ATBA, TTS) ed il miglioramento della gestione delle aree esistenti. Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Rafforzare sistemi di governance multilivello che individuino e promuovano misure concertate di monitoraggio e gestione sostenibile della pesca.	MO/1, MO/2, MO/3, MO/7, MO/8, MO/9, MO/10, MO/11
T4 - Aree importanti per uccelli marini, habitat 1170 e tursiope ricomprese tra Nord della Sardegna e Toscana	Rispetto ai tursiopi, il rumore sottomarino da trasporto marittimo, diportistica, e altre attività antropiche esercita importante pressione. Sia per gli uccelli marini che per il tursiope potenziali criticità possono derivare dal bycatch della pesca. L'area rientra nella PSSA "Particularly Sensitive Sea Area - Area Marina Particolarmente Sensibile" dello	Individuazione e adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Promuovere l'individuazione di nuove aree per la gestione spaziale del traffico marittimo (PSSA, ATBA, TTS) ed il miglioramento della gestione delle aree esistenti.	MO/2, MO/7, MO/9, MO/11



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 ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	Stretto di Bonifacio che evidenzia la necessità di rafforzare la gestione coordinata del traffico marittimo.	Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale	
T5 - Aree off-shore caratterizzare dalla presenza dell'habitat 1170	I seguenti usi antropici, esistenti e/o di futuro sviluppo, possono generare pressioni rispetto all'ambito di riferimento: pesca professionale, acquacoltura, produzione di energia da fonti rinnovabili. In aree off shore caratterizzate da profondità superiori ai 1000m, è proibito l'uso di reti da traino e draghe trainate in accordo con la raccomandazione GFCM/29/2005/1. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat bentonici: danneggiamento ed asportazione del fondale; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo.	Individuazione e adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Rafforzare sistemi di governance multilivello che individuino e promuovano misure concertate di monitoraggio e gestione sostenibile della pesca.	MO/1, MO/8, MO/6, MO/10
T6 - Nord Sardegna	L'arcipelago della Maddalena è situato a ridosso dello Stretto di Bonifacio, area individuata come PSSA "Particularly Sensitive Sea Area - Area Marina Particolarmente Sensibile". L'AMP dell'Asinara si trova in prossimità della linea di traffico che conduce a Porto Torres. La porzione di mare antistante l'insenatura di Olbia è interessata da traffico elevato di raccordo con diverse direttrici (Genova, Livorno, Civitavecchia). Il Golfo dell'Asinara è interessato da intensa attività di pesca, sia con reti da posta che a strascico. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; raccolta e rimozione	Individuazione delle aree caratterizzate da maggior incidenza delle collisioni con megafauna marina. Individuazione e adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Promuovere l'individuazione di nuove aree per la gestione spaziale del traffico marittimo (PSSA, ATBA, TTS) ed il miglioramento della gestione delle aree esistenti. Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Promuovere la coesistenza tra attività di acquacoltura e siti della rete Natura 2000.	MO/7, MO/9, MO/11



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 ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	illegale di fauna marina; danneggiamento ed asportazione del fondale; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.	Promuovere la coesistenza tra piccola pesca e aree costiere e marine oggetto di protezione Mettere a sistema le conoscenze sugli Essential Fish Habitat delle principali specie alieutiche	
T7 - Costa Orientale della Sardegna e Golfo di Cagliari	Il Golfo di Cagliari è interessato da elevato traffico, sia da/verso il porto di Cagliari (mercantile-passeggeri), che riguardante l'oil and gas (Porto di Sarroch). Nella porzione di mare antistante Capo Carbonara si segnala un'elevata intensità di traffico. Il Golfo di Orosei è interessato da elevato traffico lungo costa, collegato alle attività di fruizione turistica. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.	Promuovere l'individuazione e l'adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Individuazione delle aree caratterizzate da maggior incidenza delle collisioni con megafauna marina. Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Mettere a sistema le conoscenze sugli Essential Fish Habitat delle principali specie alieutiche Aumentare le conoscenze relative alle aree di maggior incidenza di emissioni atmosferiche ed inquinamento delle acque legate al trasporto Promuovere la coesistenza tra attività di acquacultura e siti della rete Natura 2000. Promuovere la coesistenza tra piccola pesca e aree costiere e marine oggetto di protezione	MO/7, MO/11
T8 - Costa Occidentale della Sardegna	La pesca è praticata lungo tutta la costa occidentale, con maggiore intensità nella porzione a sud del golfo di Oristano. La porzione di mare compresa tra l'isola di Carloforte,	Individuazione e adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota	MO/7, MO/11



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 ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	Sant'Antioco e Portoscuso è interessata da traffico elevato di collegamento con le isole minori. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; raccolta e rimozione illegale di fauna marina; danneggiamento ed asportazione del fondale; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.	Individuazione delle aree caratterizzate da maggior incidenza delle collisioni con megafauna marina. Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Mettere a sistema le conoscenze sugli Essential Fish Habitat delle principali specie alieutiche Promuovere la coesistenza tra attività di acquacultura e siti della rete Natura 2000. Promuovere la coesistenza tra piccola pesca e aree costiere e marine oggetto di protezione	
T9 - La fascia di mare prospiciente le coste della Liguria	L'area è soggetta a molteplici usi. Tra i più rilevanti e diffusi si segnalano, in prossimità della costa: Pesca professionale (con reti da posta), Pesca ricreativa, Raccolta e rimozione illegale di fauna marina, Attività ricreative e sportive praticate nell'area. L'area è soggetta ad intenso traffico marittimo facente riferimento principalmente ai porti di Livorno, Piombino, Olbia. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.	Individuazione delle aree caratterizzate da maggior incidenza delle collisioni con megafauna marina. Individuazione e adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico 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 Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Promuovere la coesistenza tra piccola pesca e aree costiere e marine oggetto di protezione Promuovere la coesistenza tra attività di acquacultura e siti della rete Natura 2000 Mettere a sistema le conoscenze sugli Essential Fish Habitat delle principali specie alieutiche	MO/1, MO/8



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 ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
T10 – Coste ed arcipelago Toscano	Le coste settentrionali della Toscana (Mar Ligure sud-orientale) sono influenzate dagli apporti di acque dolci provenienti dai fiumi Magra, Serchio ed Arno, che arricchiscono di nutrienti l'area costiera. La piattaforma è molto ampia ed è caratterizzata da fondi mobili adatti alla pesca a strascico. Nella porzione settentrionale dell'Arcipelago Toscano l'attività di pesca non è molto importante, con l'eccezione della flottiglia di base nel porto di Livorno. L'area ospita traffici marittimi di grande rilevanza, essendo crocevia di trasporti nazionali ed internazionali che seguono principalmente le direttrici N-S ma risulta anche fondamentale per i collegamenti da e per isole maggiori italiane. Alcune porzioni dell'area sono interessate dall'estrazione di sabbie. Queste aree sono soggette a molteplici usi e pressioni. Tra i più rilevanti e diffusi si segnalano, in prossimità della costa: Trasporto marittimo, Pesca professionale (con reti da posta), Pesca ricreativa, Attività ricreative e sportive praticate nell'area, acquacoltura, traffico marittimo, Usi militari. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; raccolta e rimozione illegale di fauna marina; danneggiamento ed asportazione del fondale; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con		MO/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 ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	megafauna marina; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.		
T11 – Costa Tirrenica della Sicilia	L'area è soggetta ad intenso traffico marittimo facente riferimento principalmente ai porti di Palermo e Messina. La pesca è praticata lungo tutta la fascia costiera, con maggiore sforzo concentrato nell'area prospiciente lo stretto di Messina, presso Milazzo, nell'area antistante Palermo e nei fondali ad Ovest delle Isole Egadi. Queste aree sono soggette a molteplici usi e pressioni. Tra i più rilevanti e diffusi si segnalano, in prossimità della costa: Trasporto marittimo, Pesca professionale (con reti da posta), Pesca ricreativa, Attività ricreative e sportive praticate nell'area, acquacoltura, traffico marittimo, Usi militari. Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; raccolta e rimozione illegale di fauna marina; danneggiamento ed asportazione del fondale; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.	Promuovere l'individuazione di nuove aree per la gestione spaziale del traffico marittimo (PSSA, ATBA, TTS) ed il miglioramento della gestione delle aree esistenti. Aumentare le conoscenze relative alle aree di maggior incidenza di emissioni atmosferiche ed inquinamento delle acque legate al trasporto Individuazione ed adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Promuovere la coesistenza tra piccola pesca e aree costiere e marine oggetto di protezione Promuovere la coesistenza tra attività di acquacoltura e siti della rete Natura 2000 Mettere a sistema le conoscenze sugli Essential Fish Habitat delle principali specie alieutiche	MO/6, MO/10
T12 - La fascia di mare prospiciente le coste del Lazio	L'area è soggetta ad intenso traffico marittimo, che si irradia dal porto di Civitavecchia sia in direzione Nord-Ovest che Sud-Ovest. La pesca è praticata in tutta l'area, con maggiore intensità nell'area compresa tra Civitavecchia e Fiumicino.	Individuazione ed adozione di pratiche di tipo comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota	MO/3, MO/10 MO/9,



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 ed	Principali usi antropici e relative pressioni	Elementi di attenzione da considerare nel piano in risposta alle pressioni	Sub-aree di interesse
	Sono segnalati diversi depositi sabbiosi nella porzione sud dell'area (Latina, Gaeta). Si segnalano le seguenti possibili pressioni sugli habitat: emissioni atmosferiche ed immissione di inquinanti e sostanze pericolose nelle acque; raccolta e rimozione illegale di fauna marina; danneggiamento ed asportazione del fondale; dispersione ed accumulo di rifiuti sottomarini; sovrasfruttamento degli stock ittici e bycatch; emissioni di rumore sottomarino continuo e/o impulsivo; collisioni con megafauna marina; introduzione di specie non-indigene invasive; input di nutrienti e patogeni.	Privilegiare l'estrazione di sabbie relitte in aree che non interferiscano con aree protette o con priorità natura stabilita dalla PSM Aumentare le conoscenze relative alle aree di maggior incidenza di emissioni atmosferiche ed inquinamento delle acque legate al trasporto Opportune azioni mirate alla formazione degli operatori del settore ittico rispetto agli aspetti di sostenibilità della pesca professionale Promuovere la coesistenza tra piccola pesca e aree costiere e marine oggetto di protezione Promuovere la coesistenza tra attività di acquacultura e siti della rete Natura 2000 Mettere a sistema le conoscenze sugli Essential Fish Habitat delle principali specie aliquote	



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

Relativamente ai fattori che determinano le interazioni terra-mare, le scelte di pianificazione riguardanti la portualità rivestono grande importanza nell'area marittima, che comprende hub portuali quali i porti di Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Gioia Tauro e Cagliari, ricoprendo un ruolo fondamentale nella logistica dei trasporti (merci e passeggeri) nel Mediterraneo. I porti dell'area marittima sono spesso associati ad importanti aree industriali (Genova, La Spezia, Livorno-Piombino, Civitavecchia-Fiumicino) di vocazione principalmente petrolifera e siderurgica. Il piano segnala la necessità di prendere in considerazione le infrastrutture, relative ad usi industriali associati ad attività portuali, anche favorendo la riconversione delle attività in crisi insistenti all'interno o nei pressi dei porti commerciali in attività. In relazione a questi aspetti va citata la presenza nell'area marittima di importanti Siti di Interesse Nazionale (SIN) e Siti di Interesse Regionale (SIR), eredità di poli industriali e produttivi, quali Pitelli nell'area di La Spezia, Cengio e Saliceto, Stoppani-Cogoleto, Massa e Carrara, Piombino, Livorno, Orbetello Area ex-Sitoco, Napoli Bagnoli-Coroglio, Napoli Orientale, Milazzo, Sulcis Iglesiente-Guspinese, Porto Torres. In Campania si registra la presenza di quattro siti SIR quali Area del Litorale Vesuviano, Bacino idrografico del fiume Sarno, Litorale Domizio Flegreo ed Agro Aversano, Pianura.

Lo sviluppo di aree industriali e portuali e l'urbanizzazione, anche ad uso turistico, hanno determinato a partire già dalla metà del secolo scorso, un ingente antropizzazione delle coste in tutta l'area marittima, con perdita delle zone di interfaccia terra mare (zone umide, estuari, laghi costieri) e delle importanti funzioni ecologiche ad esse associate. In questo contesto, è opportuno ricordare che l'intera area marittima è caratterizzata dalla presenza di siti di importante valenza ambientale e per la protezione del patrimonio culturale (aree della rete Natura 2000, Aree Marine Protette, siti UNESCO). In molti casi l'esistenza stessa di tali siti è determinata da interazioni terra-mare, come nel caso delle aree umide. In modo opposto, è molto spesso la ricchezza ambientale e culturale di queste zone a generare interazioni terra-mare legate, ad esempio, al traffico collegato al turismo (navi traghetto, navi da crociera, traffico da diporto). Il piano pone attenzione al superamento di alcune di queste criticità, mediante l'innalzamento della qualità urbana degli ambiti costieri, operata attraverso interventi di riqualificazione dei lungomari e dei waterfront. In parallelo, promuove la protezione dalle alluvioni, il ripristino dei litorali sabbio-ghiaiosi, proponendosi di esercitare un'azione integrata a medio-lungo termine in cui devono essere considerati gli effetti diretti dell'erosione costiera e dei cambiamenti climatici (innalzamento del livello medio marino, estremizzazione degli eventi meteo-marini, ecc.) e quelli indiretti che riducono in generale la resilienza delle spiagge e della costa.

A tale scopo il Piano individua una serie di misure di scala nazionale che fanno specifico riferimento all'uso 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.

Gli elementi di interazione terra-mare evidenziati alla scala di area marittima sono stati considerati ai fini della definizione degli elementi di Piano, in particolare per quanto concerne la determinazione delle vocazionalità e delle modalità d'uso delle Unità di Pianificazione più prossime alla costa o agli hot-spot 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*

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 nel paragrafo 6.4, 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 transnazionale

- Tema 1 – In linea con l'accordo ACCOBAMS (Agreement on the Conservation of Cetaceans of the Black Sea, Mediterranean Sea and contiguous Atlantic area), la Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento (Convenzione di Barcellona) e con gli obiettivi strategici di UN Agenda 2030, EU Green Deal, EU Biodiversity Strategy 2030, una priorità nell'area cui la PSM è chiamata a dare un contributo importante in un contesto transnazionale è l'*enforcement* operativo del Santuario dei Cetacei Pelagos.
- Tema 2 – In linea con la Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento (Convenzione di Barcellona), la Convenzione per la conservazione della vita selvatica e dei suoi biotopi in Europa (Convenzione di Berna), Agenda 21, la Convenzione sulla diversità biologica, il Protocollo SPA/BD, e la Carta di Siracusa sulla biodiversità, esiste il tema importante di migliorare la conoscenza degli ambienti profondi (al di sotto dell'isobata dei 200 m) dell'area per indirizzare adeguate azioni di conservazione degli habitat e delle specie presenti.
- Tema 3 – In linea con la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e le Linee guida per Vessel Traffic Service, l'espansione in atto e attesa per il futuro del trasporto marittimo nel Mediterraneo Occidentale richiede adeguate misure spaziali, comportamentali e infrastrutturali per garantire la sicurezza dei trasporti e ridurre gli impatti ambientali (ad esempio, immissioni continue o accidentali di inquinanti e rifiuti e rumore sottomarino). Questo tema include anche azioni specifiche sui sistemi di controllo del traffico e la sicurezza della navigazione.
- Tema 4 – In linea con la Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento (Convenzione di Barcellona) e Agenda 21, lo sviluppo delle attività antropiche lungo le coste, dal turismo alle città costiere alle attività industriali pone il tema del controllo e della riduzione delle pressioni singole e cumulative sull'ambiente marino (ad esempio, immissione di inquinanti e rifiuti, alterazioni dei fondali e della dinamica costiera).
- Tema 5 – In linea con la Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento (Convenzione di Barcellona) e i relativi protocolli, il Codice di condotta per la pesca responsabile (FAO) la pesca nell'area, esercitata mediante un'ampia gamma di attrezzi, è tuttora un'attività importante dal punto di vista sociale ed economico e pone il tema della sua sostenibilità nel medio e lungo periodo. I PSM attuati in un contesto transnazionale possono favorire l'attuazione delle previsioni della Politica Comune della Pesca e dei Piani pluriennali di Gestione delle varie Sub-Aree Geografiche del Tirreno (GSA9-10-11), garantendo allo stesso tempo una riduzione degli impatti ambientali della pesca.



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***

- Tema 6 - Convenzione Unesco sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, ratificata ed entrata in vigore in Italia tramite la L.157 del 23/10/2009, che integra ed amplia le disposizioni di tutela inerenti il patrimonio culturale sommerso già presenti nella Convenzione UNESCO sul Diritto del Mare. La Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo riconoscendo l'importanza del patrimonio culturale subacqueo in quanto parte integrante del patrimonio culturale dell'umanità ed in quanto elemento particolarmente importante della storia dei popoli, delle nazioni e delle loro reciproche relazioni in tema di patrimonio comune; stabilisce non solo uno standard comune sia per la protezione del patrimonio, prevedendo misure contro la possibilità che venga saccheggiato o distrutto, sia per la sua conoscenza e valorizzazione, incoraggiando inoltre le attività di ricerca. La stessa Convenzione di Parigi incoraggia altresì la cooperazione internazionale e la reciprocamente assistenza tra Stati in materia di protezione e gestione del patrimonio culturale subacqueo.



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

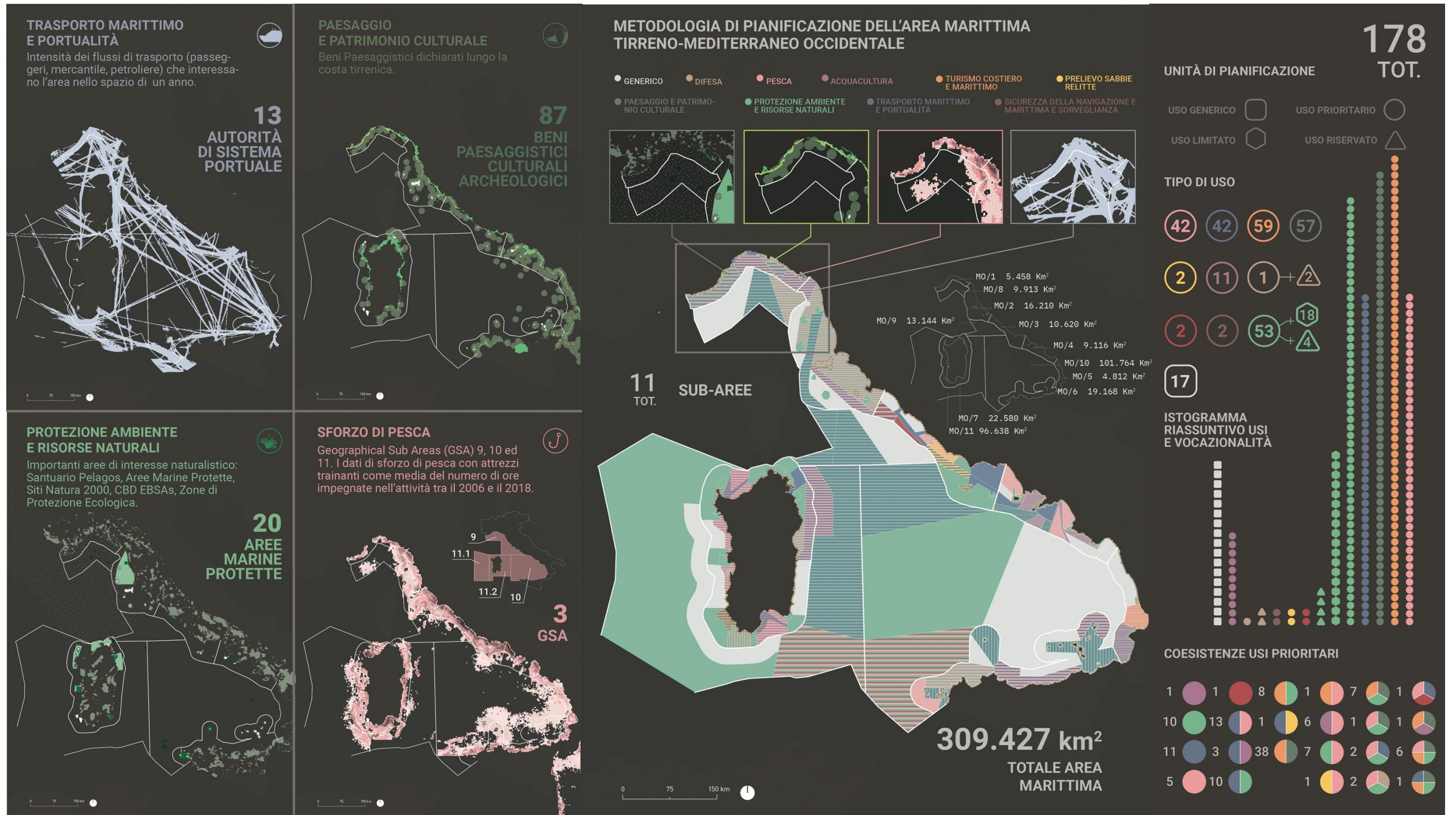


Figura 17 Infografica riassuntiva tra usi e unità di pianificazione per l'area marittima Tirreno – Mediterraneo occidentale.



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 MO/1 - Acque territoriali Liguria

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area MO/1 sono rappresentati nella Figura 18. 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa e la pesca. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 18 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

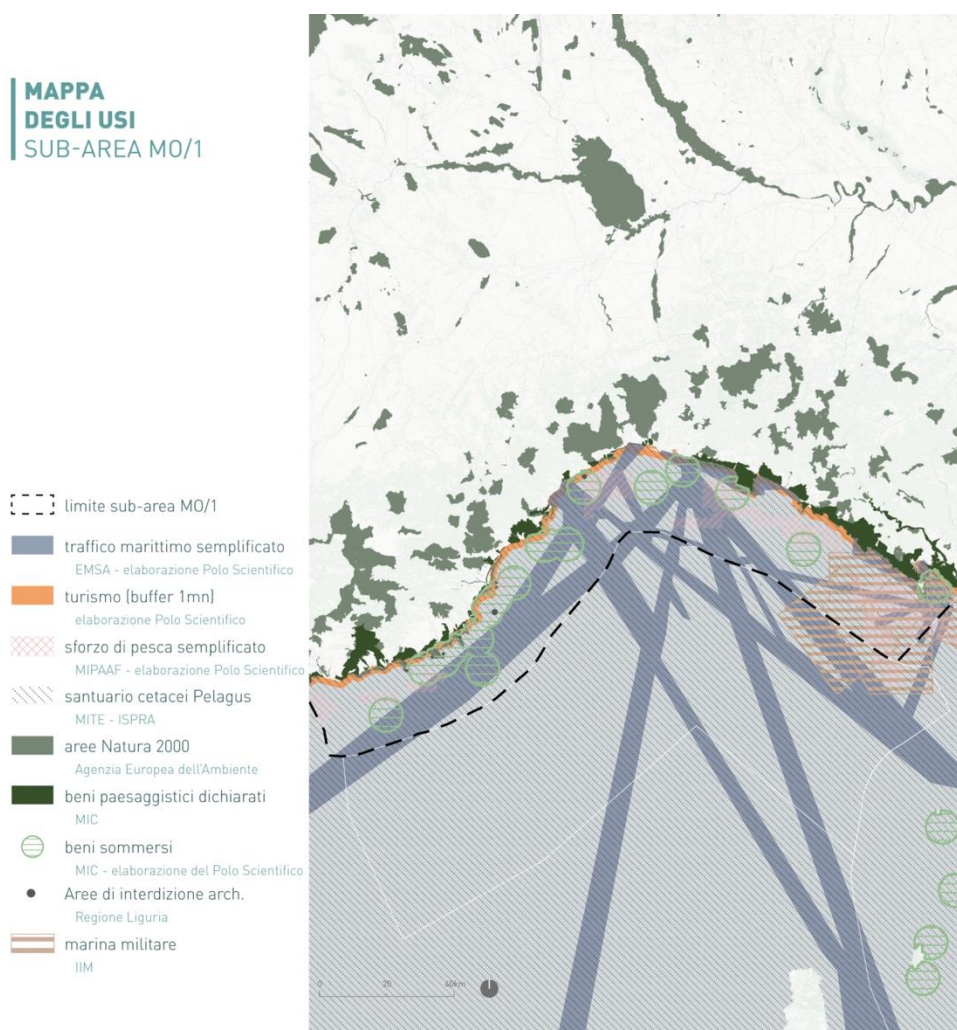


Figura 18 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/1



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

Visione e obiettivi specifici

La visione e gli obiettivi specifici sono stati elaborati dalla Regione Liguria e sono attualmente in fase di approvazione da parte della Giunta Regionale.

Tabella 3 Obiettivi specifici per la sub-area di acque territoriali della Liguria

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sviluppo sostenibile</i>	(MO/1)OSP_SS 01	Favorire l'uso di materiali ecocompatibili nell'ambito dello spazio marittimo
	(MO/1)OSP_SS 02	Favorire il ricorso di forme di green economy e blue economy
	(MO/1)OSP_SS 03	Favorire la diffusione delle informazioni relative alla Pianificazione dello Spazio Marittimo come bene comune della popolazione
	(MO/1)OSP_SS 04	Favorire la realizzazione di spazi di qualità
	(MO/1)OSP_SS 05	Favorire la diffusione e valorizzazione delle informazioni e dei risultati raggiunti
	(MO/1)OSP_SS 06	Ottimizzare le interconnessioni tra lo spazio marittimo ed i territori costieri limitrofi
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(MO/1)OSP_S 01	Sicurezza per gli usi civili e produttivi del mare: promuovere la cooperazione transfrontaliera
	(MO/1)OSP_S 02	Sicurezza per gli usi civili e produttivi del mare: Incentivare l'uso di nuove tecnologie e di nuovi processi produttivi e rendere possibili nuovi usi della risorsa "mare" in linea con la Strategia italiana per la Bioeconomia (BIT).
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/1)OSP_TM 01	Migliorare la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dal traffico navale
	(MO/1)OSP_TM 02	Razionalizzare i canali di comunicazioni utilizzando le vie marittime
	(MO/1)OSP_TM 03	Razionalizzare i canali di comunicazione mare/terra
	(MO/1)OSP_TM 04	Favorire le forme di intermodalità, comodalità e logistica
<i>Energia</i>	(MO/1)OSP_E 01	Favorire la realizzazione di progetti dedicati alla creazione ed impiego di energie rinnovabili
	(MO/1)OSP_E 02	Favorire l'uso di tecnologie per la produzione di energia rinnovabile
	(MO/1)OSP_E 03	Incentivare l'impiego di energie rinnovabili
	(MO/1)OSP_E 04	Attuare gli obiettivi del Piano Energetico Ambientale regionale
<i>Difesa costiera</i>	(MO/1)OSP_DC 01	Favorire la gestione integrata delle zone costiere
	(MO/1)OSP_DC 02	Favorire la programmazione degli interventi di consolidamento delle zone fragili della costa
	(MO/1)OSP_DC 03	Prevedere la localizzazione specifica di zone destinate al prelievo dei sedimenti
	(MO/1)OSP_DC 04	Perseguire il raggiungimento di un buono stato di qualità delle acque dei corpi idrici marino-costieri
	(MO/1)OSP_DC 05	Adeguare il sistema di trattamento degli scarichi delle acque reflue di tipo industriale e civile alle disposizioni vigenti in materia
	(MO/1)OSP_DC 06	Completare il processo di adeguamento alla normativa di settore dei sistemi di depurazione
	(MO/1)OSP_DC 07	Promuovere azioni di gestione dei rifiuti rinvenibili in mare e sulle spiagge
<i>Pesca</i>	(MO/1)OSP_P 01	Promuovere attività di valorizzazione della pesca



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
	(MO/1)OSP_P 02	Favorire la promozione del consumo sostenibile del pescato locale e di specie ittiche meno conosciute, per un maggiore equilibrio delle risorse
	(MO/1)OSP_P 03	Garantire la salvaguardia del settore della pesca marittima dando piena attuazione alle direttive regionali e favorendo la concentrazione degli operatori del settore, nell'ambito dei porti polifunzionali degli approdi liguri, in apposite sezioni organizzate con un'offerta adeguata di servizi
	(MO/1)OSP_P 04	Promuovere lo sviluppo e la sostenibilità della pesca attraverso la multifunzionalità (pescaturismo, ittiturismo), l'integrazione con altri settori (trasformazione, educazione alimentare, didattica, filiere di qualità) e la valorizzazione del prodotto, anche con riferimento alla cultura marinara ed alla gestione sostenibile delle risorse alieutiche
<i>Acquacoltura</i>	(MO/1)OSP_A 01	Inquadrare la localizzazione di siti destinati all'acquacoltura, o di singoli impianti, subordinatamente all'elaborazione ed alla approvazione di un Piano di assegnazione di zone marine per l'acquacoltura (AZA), con atto separato, ancorché sinergico alla Pianificazione dello Spazio Marittimo
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(MO/1)OSP_T 01	Salvaguardare il turismo sostenibile
	(MO/1)OSP_T 02	Consolidare il sistema delle aree marine protette e delle misure di conservazione delle stesse in coerenza con gli altri usi del mare presenti
	(MO/1)OSP_T 03	Valorizzare nuove forme di turismo basate sulla sinergia dei diversi operatori turistici (mare, terra, entroterra), l'integrazione tra le politiche turistiche e la mobilità e tra le attività sportive del mare e la promozione turistica
<i>Ricerca scientifica e innovazione</i>	(MO/1)OSP_RI 01	Incentivare la ricerca, lo studio e l'attuazione per tipologie alternative di opere di difesa costiera
	(MO/1)OSP_RI 02	Favorire il monitoraggio degli effetti del cambiamento climatico per promuovere strategie del loro contenimento e resilienza
	(MO/1)OSP_RI 03	Promuovere la collaborazione tra Enti, istituti di ricerca ed Universitari Partecipazione a progetti europei
	(MO/1)OSP_RI 04	Favorire le attività di ricerca in linea, tra gli altri, col Piano nazionale della Ricerca (PNR) 2015-2020, il Piano Implementazione BLUEMED, il nuovo Piano Programma Horizon Europe e la UN Decade of Ocean Science for Sustainable Development (2021-2030)
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/1)OSP_N 01	Salvaguardia e valorizzazione delle Aree Marine Protette (AMP) e delle Aree di Tutela Marine (ATM)
	(MO/1)OSP_N 02	Salvaguardia, valorizzazione e aggiornamento delle Zone Speciali di Conservazione istituite ai sensi della Direttiva Habitat
	(MO/1)OSP_N 03	Promuovere le modalità di osservazione degli habitat e delle specie marine di interesse comunitario
	(MO/1)OSP_N 04	Promuovere la realizzazione di installazioni in grado di aumentare la biodiversità
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/1)OSP_PPC 01	Valorizzare i diversi paesaggi costieri incentivandone le relative sinergie
	(MO/1)OSP_PPC 02	Favorire la permeabilità delle visuali tra il fronte urbano e lo spazio marittimo e tra questo ed i territori prospicienti il 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*

Settore riferimento	di	Codice	Obiettivo Specifico
		(MO/1)OSP_PPC 03	Favorire la salvaguardia dei manufatti significativi sotto il profilo paesaggistico, anche in coerenza con possibili condizioni di rischio
		(MO/1)OSP_PPC 04	Incentivare meccanismi di delocalizzazione dell'edificato incongruo
		(MO/1)OSP_PPC 05	Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area MO/1 sono rappresentate in Figura 19 e Figura 20.

Le Unità di Pianificazione sono state elaborate dalla Regione Liguria e sono attualmente in fase di approvazione da parte della Giunta Regionale.



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

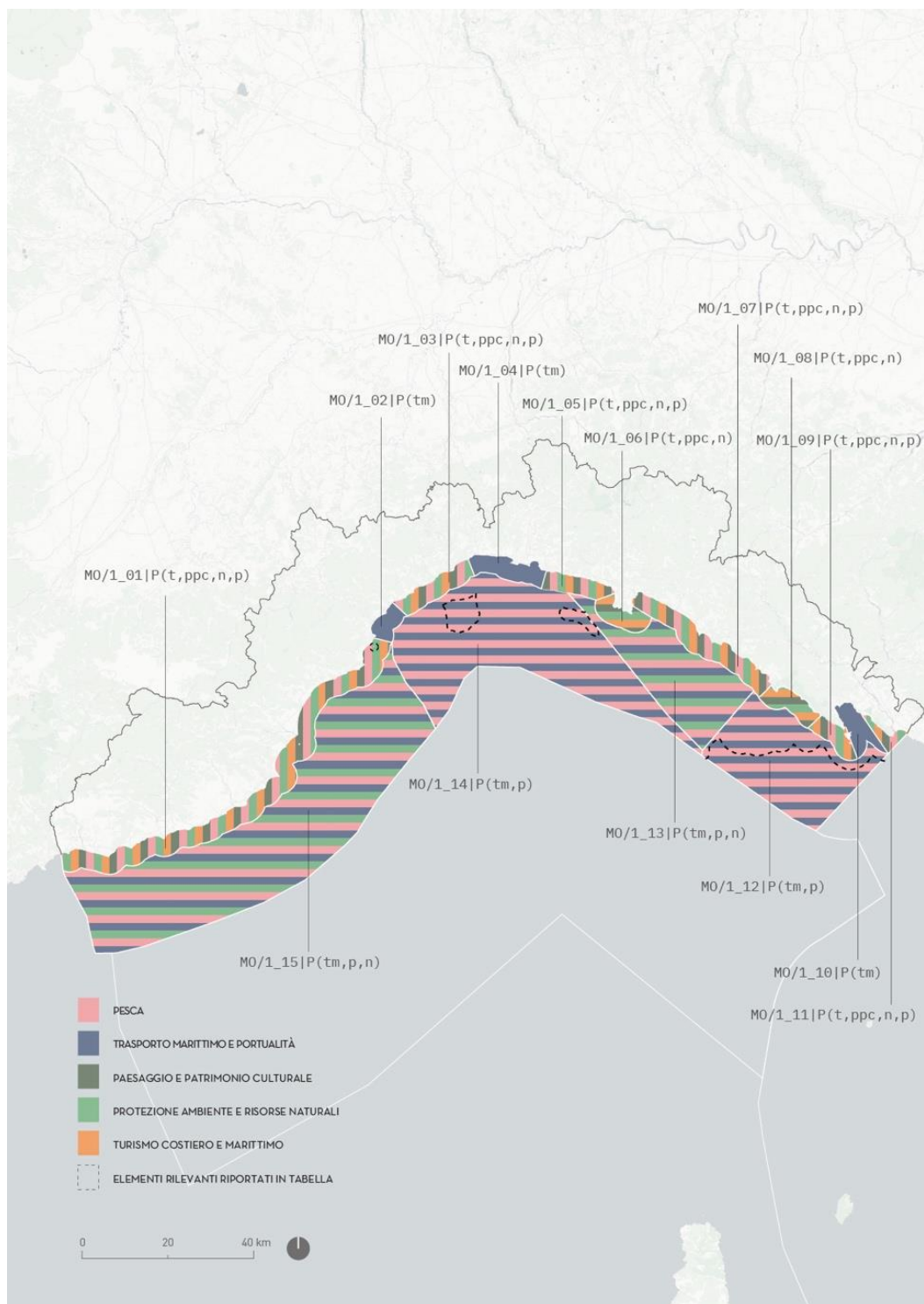


Figura 19 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/1



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

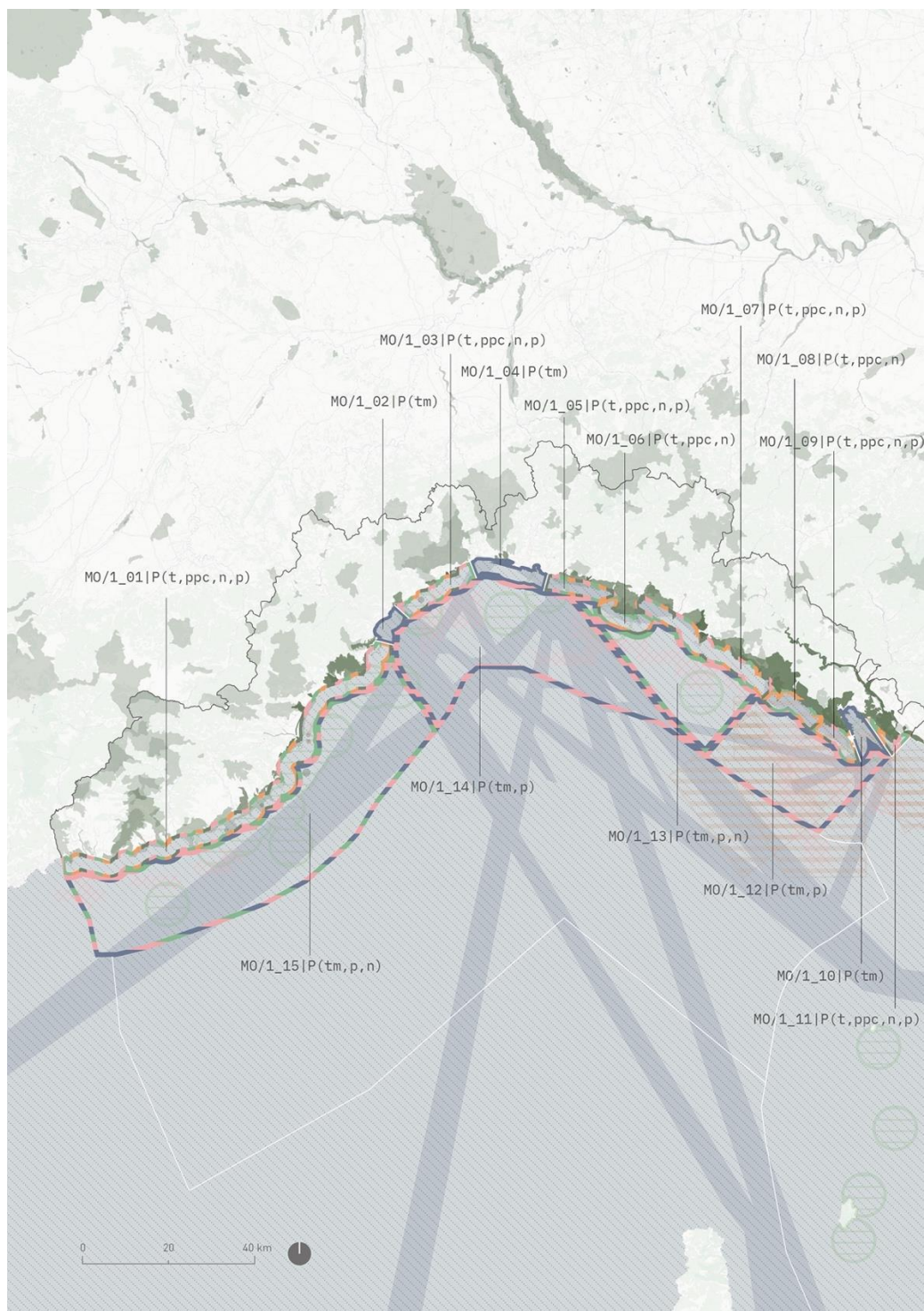


Figura 20 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/1



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

7.3.2 Sub-area MO/2 - Acque territoriali Toscana

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area MO/2 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, i depositi di sabbie e le attività connesse alla difesa della costa, il trasporto marittimo, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa, l'acquacoltura e la pesca. 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.

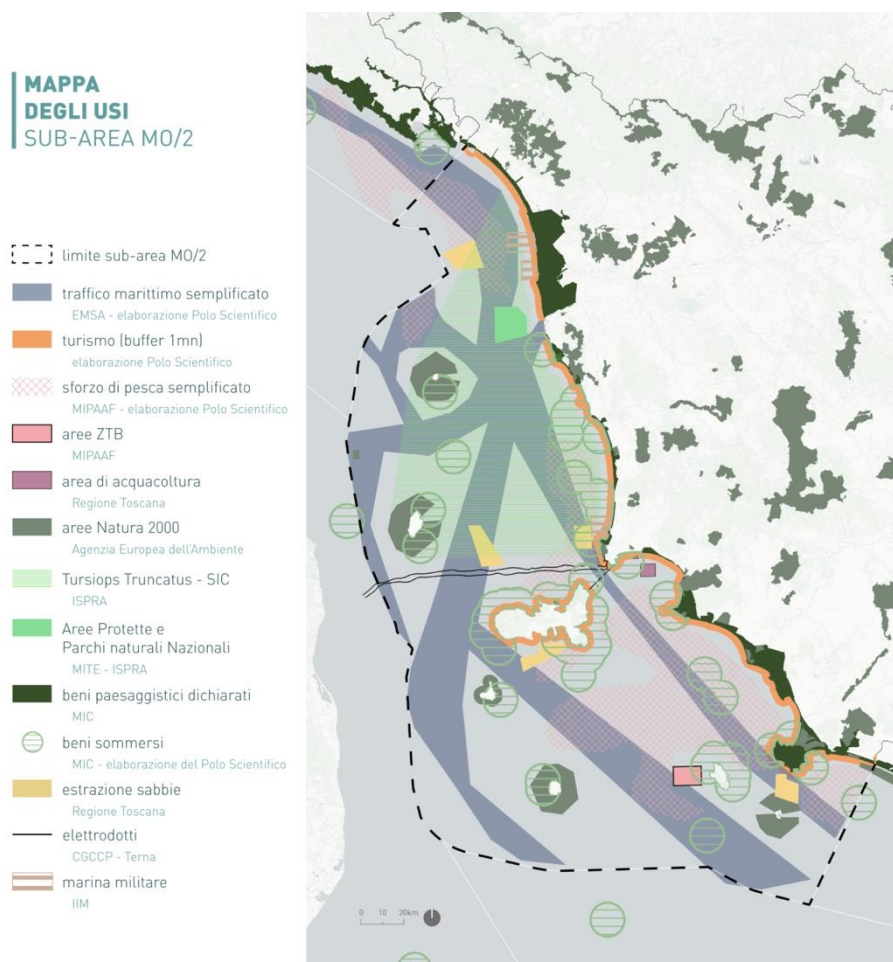


Figura 21 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/2



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

Visione e obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici e la visione sono stati elaborati dalla Regione Toscana e sono stati presentati attraverso la Decisione di Giunta n.67 del 3 agosto 2020 "Indirizzi e obiettivi strategici per la redazione dei Piani di Gestione dello Spazio Marittimo previsti dal D.lgs.190 del 13 Ottobre 2010.

Tabella 4 Obiettivi specifici per la sub-area di acque territoriali della Toscana

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sviluppo sostenibile</i>	(MO/2)OSP_SS 01	Garantire e qualificare la continuità territoriale tra la terraferma e l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba anche attraverso il potenziamento di collegamenti necessari allo sviluppo del territorio
	(MO/2)OSP_SS 02	Prevenire e ottimizzare la raccolta e lo smaltimento, del marine litter, attraverso l'implementazione delle metodologie per la raccolta individuate nel progetto della Regione Toscana Arcipelago Pulito
	(MO/2)OSP_SS 03	Garantire la conservazione della costa, assicurando anche la tutela della visibilità della linea di costa sia dall'entroterra che dal mare e limitando la possibilità di prevedere nuovi carichi insediativi sul fronte litoraneo all'esterno dei margini consolidati degli insediamenti urbani
	(MO/2)OSP_SS 04	Garantire negli insediamenti costieri la qualità urbana da perseguire attraverso una riqualificazione degli spazi pubblici e dei waterfront dei porti
	(MO/2)OSP_SS 05	Sviluppare delle politiche marittime della Toscana attraverso forme di cooperazione interregionale nello spazio di cooperazione dell'Alto Tirreno e alla partecipazione a bandi europei mirati allo sviluppare delle politiche prioritarie marittime sul versante del turismo, dello sviluppo imprenditoriale e dei porti, delle politiche del mare con particolare riferimento alla politiche ambientali e in generale della pianificazione integrata introdotta dalla Direttiva europea sulla Pianificazione dello Spazio Marittimo
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/2)OSP_TM 01	Sviluppare la portualità minore con modalità compatibili con la tutela del paesaggio e dell'ecosistema marino, nonché rispondenti alle reali esigenze occupazionali e di sviluppo del territorio
<i>Pesca</i>	(MO/2)OSP_P 01	Favorire l'ammodernamento di impianti e infrastrutture del settore ittico attraverso l'incentivazione di interventi sostenibili dal punto di vista socioeconomico ambientale e lo sviluppo integrato del territorio
<i>Difesa costiera</i>	(MO/2)OSP_DC 01	Contrastare l'erosione costiera e il mantenimento dell'equilibrio dinamico della linea di riva anche della conservazione degli ecosistemi marini
	(MO/2)OSP_DC 02	Sviluppare un "programma regionale strategico di gestione dei sedimenti costieri" che, partendo da un quadro conoscitivo di base ove siano rappresentate le zone di accumulo dei sedimenti e i siti di prelievo situati a largo, analizzi i vari scenari possibili in relazione alle criticità rilevate lungo la costa ed al rapporto costi/benefici delle scelte
	(MO/2)OSP_N 01	Conservare la biodiversità terrestre e marina e promuovere la fruibilità e la gestione sostenibile delle aree protette



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>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/2)OSP_N 02	Tutelare la qualità dell'ambiente marino (Direttiva 2008/56/CE e Direttiva 2000/60/CE), migliorare la qualità delle acque di balneazione e aumentare l'efficacia delle azioni di controllo marino e di prevenzione dei rischi ambientali, anche attraverso il miglioramento della capacità di osservazione e monitoraggio del mare
	(MO/2)OSP_N 03	Implementare le aree di tutela naturalistica anche sulla scorta dei piani di monitoraggio sopra indicati, condotti da ARPAT sugli habitat e specie interessate dal monitoraggio marino ai sensi della Direttiva Habitat (1992/43/CE) e per questo ricompresi nell'Addendum previsto dalla Strategia Marina dal 2018
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/2)OSP_PPC 01	Assicurare il perseguimento degli obiettivi di tutela del rilevante valore paesaggistico della costa attraverso adeguate politiche di gestione delle attrezzature balneari e dell'accessibilità al mare
	(MO/2)OSP_PPC 02	(Il seguente obiettivo specifico non è stato ancora oggetto di Decisione di Giunta) Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(MO/2)OSP_T 01	Sviluppare il sistema turismo integrato con lo sviluppo del territorio, attraverso una gestione strategica delle sue risorse paesaggistiche, ambientali e culturali in grado di garantirne una sostenibilità ambientale, economica e sociale
	(MO/2)OSP_T 02	Coniugare in particolare lo sviluppo delle aree tutelate con una fruizione turistica compatibile
<i>Energia</i>	(MO/2)OSP_E 01	Monitorare e sostenere le sperimentazioni in corso sui progetti di produzione di energia sostenibile in mare (energia eolica, sistema di generazione elettrica integrata da moto ondoso e fotovoltaico).

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area MO/2 sono rappresentate in Figura 22 e Figura 23.

Le Unità di Pianificazione sono state elaborate dalla Regione Toscana e sono stati presentati attraverso la Decisione di Giunta Regionale n.792 del 2 Agosto 2021.



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

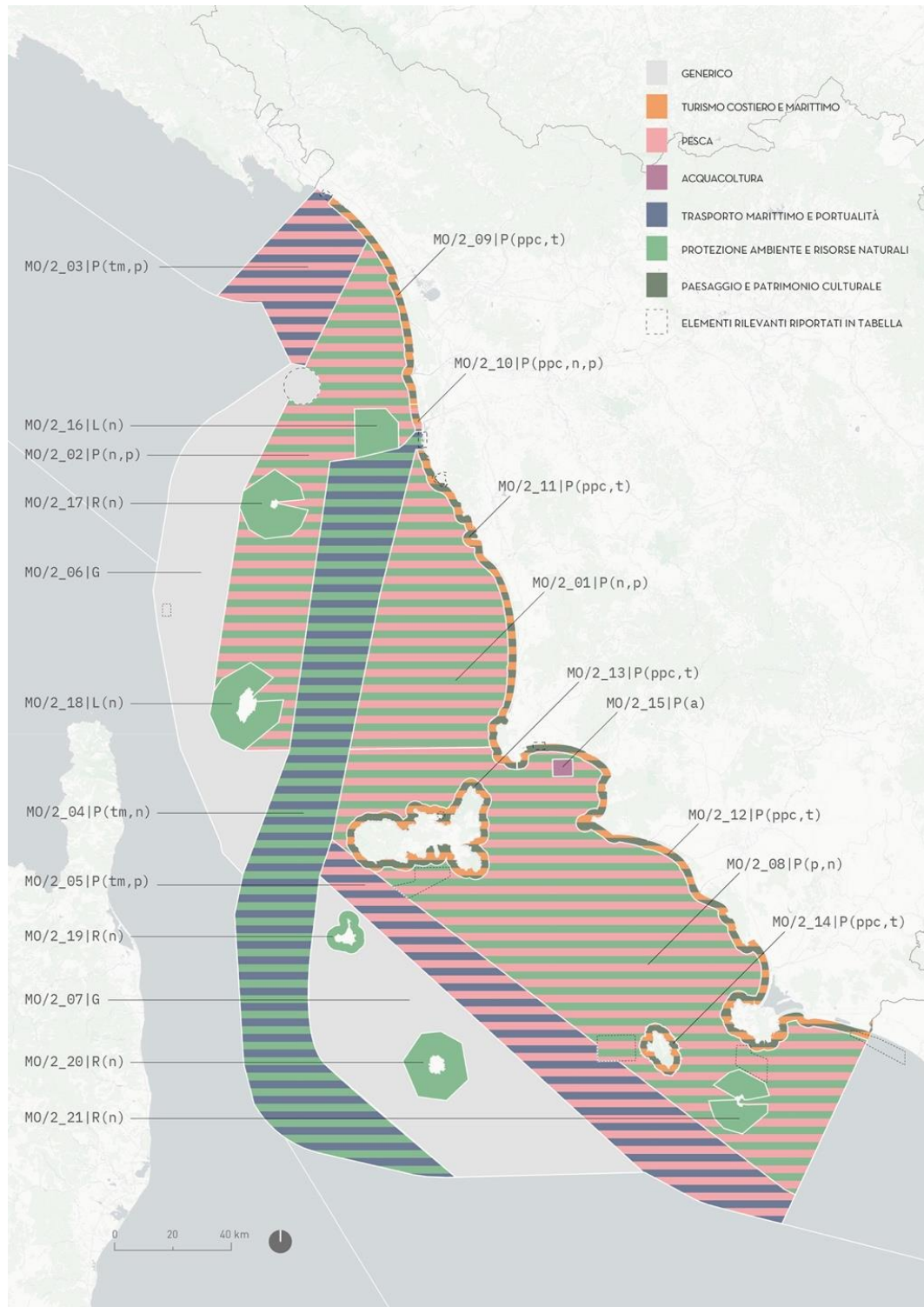


Figura 22 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/2



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

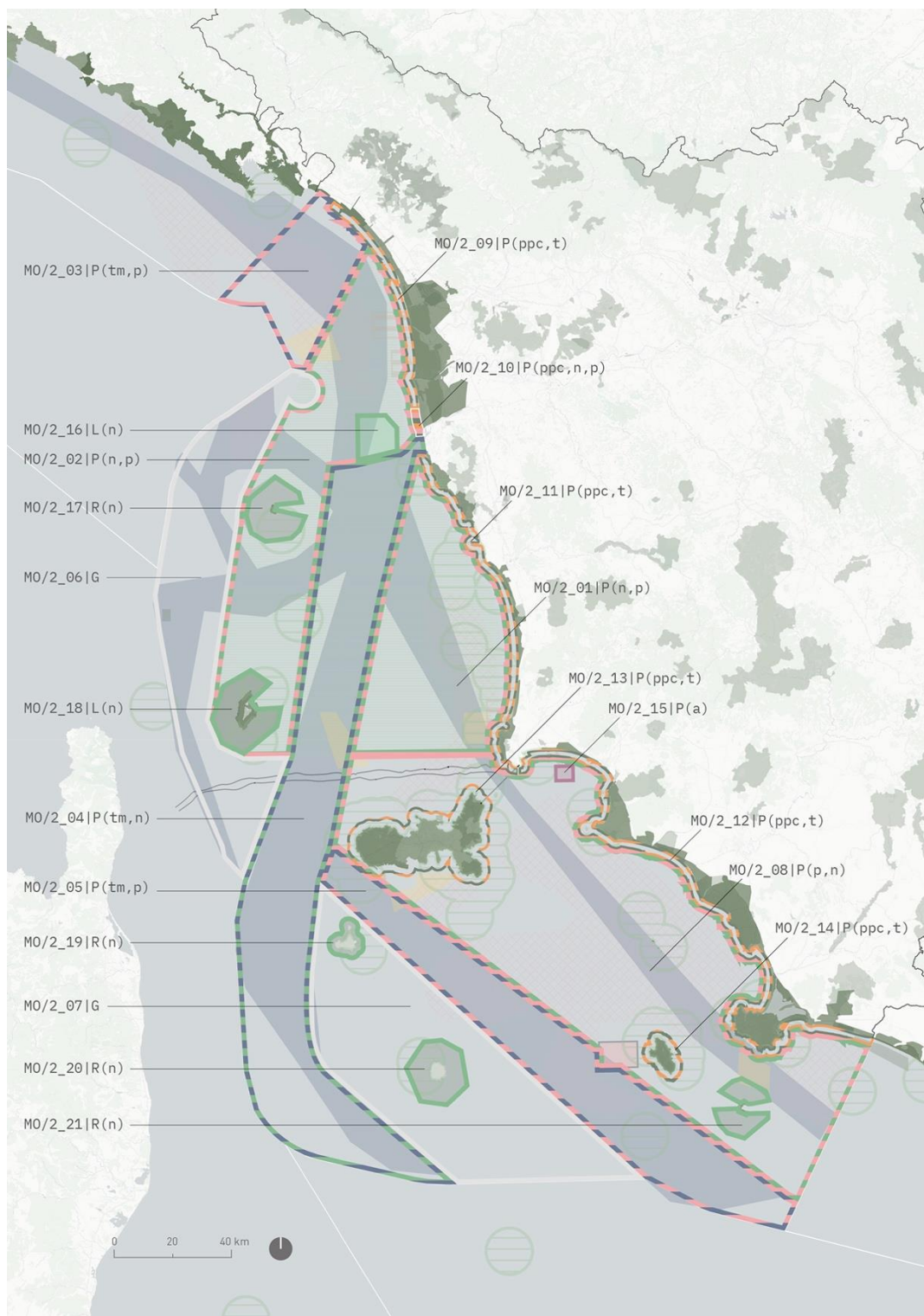


Figura 23 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/2



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

7.3.3 Sub-area MO/3 - Acque territoriali Lazio

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area MO/3 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, i depositi di sabbie, il trasporto marittimo, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa, l'acquacoltura e la pesca. 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.

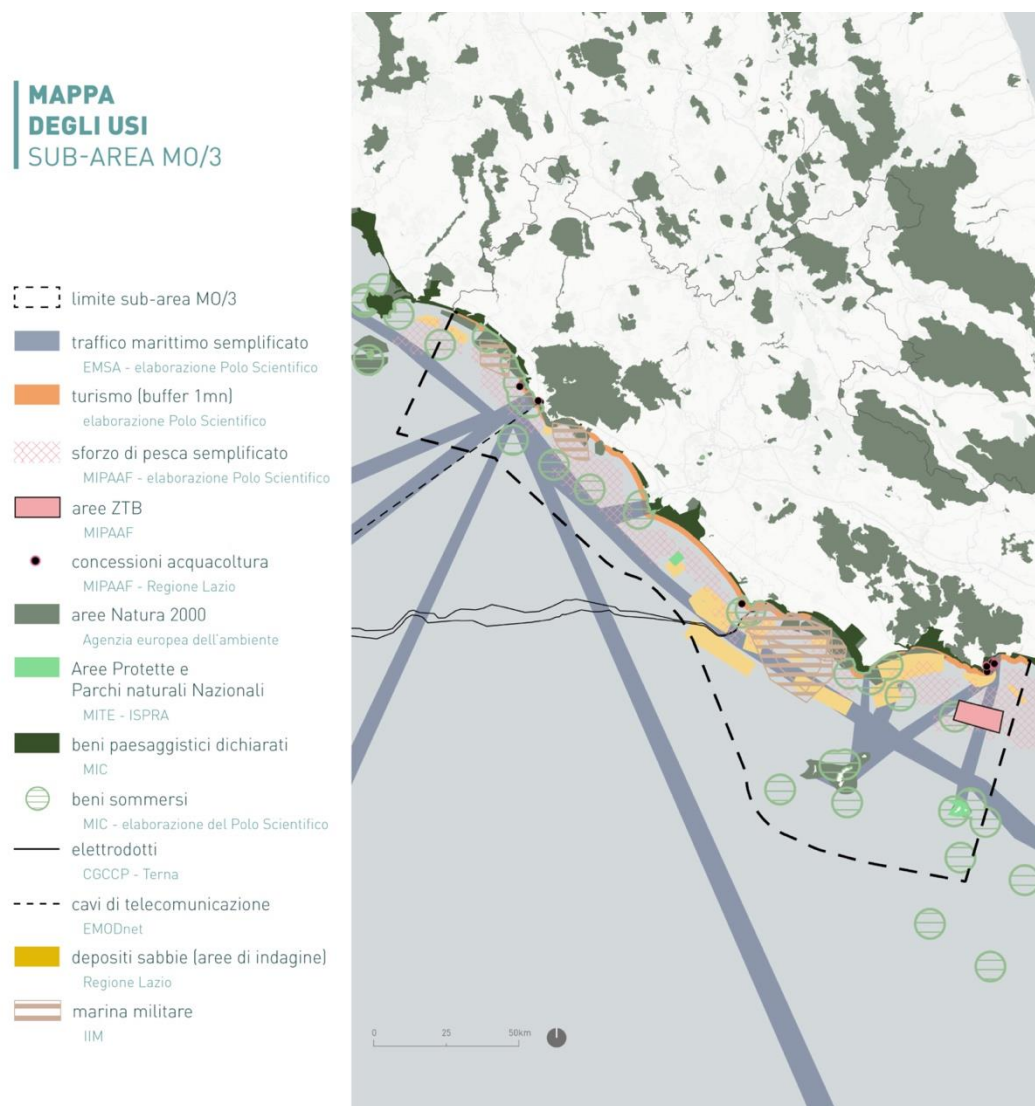


Figura 24 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/3



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

Visione e obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici e la visione sono stati elaborati dalla Regione Lazio e sono stati presentati attraverso la Deliberazione di Giunta n.710 del 26 ottobre 2021 come oggetto “Piani di Gestione dello Spazio Marittimo. Presa d’atto della visione e degli obiettivi specifici e identificazione delle Unità di Pianificazione.”

La Regione Lazio intende consolidare l’identità “marittima” adeguata al suo sviluppo costiero, che sia in grado di collegare utilmente aree costiere ed aree interne, connettere efficacemente il territorio interessato e creare le sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili alla caratterizzazione del Lazio come regione che può fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale sul mare.

Riconosce alla Blue Economy le potenzialità per uno sviluppo economico e sociale strategico e ritiene pertanto necessario supportare in modo sinergico e armonico il consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell’economia sostenibile del mare, da quelli tradizionali, come ad esempio il turismo (balneare, diportistico e crocieristico), i trasporti, la logistica, la pesca e l’acquacoltura, a quelli emergenti, come l’energia da fonti rinnovabili e la biotecnologia blu. In particolare, è intenzione dare nuovo impulso funzionale al sistema portuale laziale e in particolare al porto di Civitavecchia, per il quale risulta prioritario il miglioramento infrastrutturale, il rilancio delle attività commerciali, della cantieristica, dell’agrifood, la logistica e l’impiego di nuovi carburanti a basso impatto ambientale.

A tutela dell’ecosistema ambientale, promuove misure specifiche di conservazione della biodiversità, e al fine di perseguire la sostenibilità assicura gli effetti benefici quali la mitigazione dei cambiamenti climatici e l’adattamento agli stessi, favorendo in tal modo anche lo sviluppo turistico costiero.

Promuove l’offerta di servizi specializzati nei settori afferenti alla Blue Economy, un’adeguata offerta formativa anche in coordinamento con la rete dei centri di formazione e gli organismi di ricerca, assistenza alla creazione e lo sviluppo di attività d’impresa anche per il sostegno dei livelli occupazionali, inoltre promuove l’efficiente raccordo amministrativo tra tutti i soggetti coinvolti, sia a livello locale che sovraregionale.

Individua come luogo di coordinamento delle azioni in materia di Blue economy, la Cabina di Regia dell’Economia del Mare, al fine di meglio governare la complessità e il carattere intersettoriale delle decisioni da assumere in materia da parte della Regione.

Tabella 5 Obiettivi specifici per la sub-area di acque territoriali del Lazio

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sviluppo sostenibile</i>	(MO/3)OSP_SS 01	Promuovere la gestione razionale e sostenibile delle aree costiere attraverso un corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e sociali e lo sviluppo delle attività economiche, in particolare delle attività turistico ricreative.
	(MO/3)OSP_SS 02	Assicurare la visibilità della linea di costa garantendo la fruizione delle spiagge libere in una quota non inferiore al 50% del totale
	(MO/3)OSP_SS 03	Innalzare il livello di tutela della qualità delle acque, anche attraverso il rafforzamento dell’azione di controllo e monitoraggio
	(MO/3)OSP_SS 04	Sviluppare la cooperazione interregionale e transnazionale, anche attraverso la partecipazione a programmi e progetti comunitari connessi ai settori e temi propri della MSP



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>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/3)OSP_N 01	Conservare la biodiversità terrestre e marina, anche attraverso l'individuazione di nuovi siti, implementando politiche gestionali che permettano la fruibilità e la valorizzazione turistica delle aree marine protette
	(MO/3)OSP_N 02	Attivare politiche di contrasto al "Marine Litter", incentivando l'adozione di modelli gestionali "plastic free"
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/3)OSP_PPC 01	(Il seguente obiettivo specifico non è stato ancora oggetto di <i>Deliberazione di Giunta</i>) Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo
<i>Difesa costiera</i>	(MO/3)OSP_DC 01	Promuovere azioni di difesa dei tratti del litorale laziale oggetto di intensi e persistenti fenomeni di erosione costiera che pregiudicano la stabilità e funzionalità delle infrastrutture, delle attività turistiche e degli ambiti naturali. Utilizzazione ai fini della ricostruzione dei litorali anche del materiale proveniente da depositi sottomarini naturali e artificiali
	(MO/3)OSP_DC 02	Esercitare un'azione integrata a medio-lungo termine in cui devono essere considerati gli effetti diretti dell'erosione costiera e dei cambiamenti climatici (innalzamento del livello medio marino, estremizzazione degli eventi meteo-marini, ecc.) e quelli indiretti che riducono in generale la resilienza delle spiagge.
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(MO/3)OSP_T 01	Sviluppare un sistema turistico integrato in grado di coniugare sviluppo e tutela del territorio. Garantire un movimento turistico basato anche su prodotti innovativi e caratterizzati da una forte sensibilità ambientale
	(MO/3)OSP_T 02	Promuovere il turismo crocieristico, incentivando proposte alternative, per le escursioni sul territorio e per le tradizionali visite verso la Capitale
	(MO/3)OSP_T 03	Promuovere ed incentivare la riqualificazione dell'offerta del turismo balneare e stabilire i criteri per l'utilizzazione delle aree demaniali per finalità turistiche e ricreative
	(MO/3)OSP_T 04	Innalzare la qualità urbana degli ambiti costieri, attraverso interventi di riqualificazione dei lungomari e dei <i>waterfront</i>
	(MO/3)OSP_T 05	Valorizzazione ambientale e turistica dell'arcipelago Ponziiano anche attraverso la piena garanzia della continuità territoriale con la terraferma
<i>Acquacoltura</i>	(MO/3)OSP_A 01	Promuovere l'innovazione nella filiera ittica in una logica di salvaguardia dell'ambiente marino e al contempo di tutela del consumatore, individuando anche nuovi siti per l'acquacoltura in coerenza con gli indirizzi gestionali delle AZA.
	(MO/3)OSP_A 02	Migliorare le competenze tecniche in acquacoltura e sviluppare metodologie e indicatori per il miglioramento del monitoraggio ambientale.
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/3)OSP_TM 01	Rafforzare il sistema portuale laziale, in una logica di sostenibilità ambientale e sociale, ai fini dell'incremento del livello competitivo attraverso il potenziamento della dotazione infrastrutturale, l'attuazione della ZLS, l'implementazione dell'intermodalità nave-ferro- gomma e la piena connessione con i corridoi europei, 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

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
		l'inserimento del porto di Civitavecchia nella rete europea dei trasporti TEN-T.
	(MO/3)OSP_TM 02	Rendere il Lazio il principale scalo crocieristico del Mediterraneo, accrescendo la produttività del comparto turistico e del relativo indotto.
	(MO/3)OSP_TM 03	Recuperare quote di mercato del traffico container destinati al Lazio che scelgono di arrivare in altri porti italiani o ai più competitivi porti del Nord Europa e rappresentare la porta di accesso per nuovi traffici dai paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale, attraverso servizi di Short Sea Shipping e linee di autostrade del mare
	(MO/3)OSP_TM 04	Implementare e valorizzare la portualità minore, in una logica di sostenibilità che sappia garantire la coesistenza dell'ambiente e del paesaggio e al contempo dello sviluppo economico
	(MO/3)OSP_TM 05	Potenziare il settore della nautica e dello yachting accrescendone il mercato
<i>Energia</i>	(MO/3)OSP_E 01	Incentivare politiche di riduzione delle emissioni clima-alteranti attraverso il sostegno alla ricerca, sperimentazione e per l'installazione di impianti offshore alimentati da fonti rinnovabili e altre tecnologie innovative per l'energia dal mare, e al contempo all'attuazione del principio di de-carbonizzazione dei trasporti anche navali

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

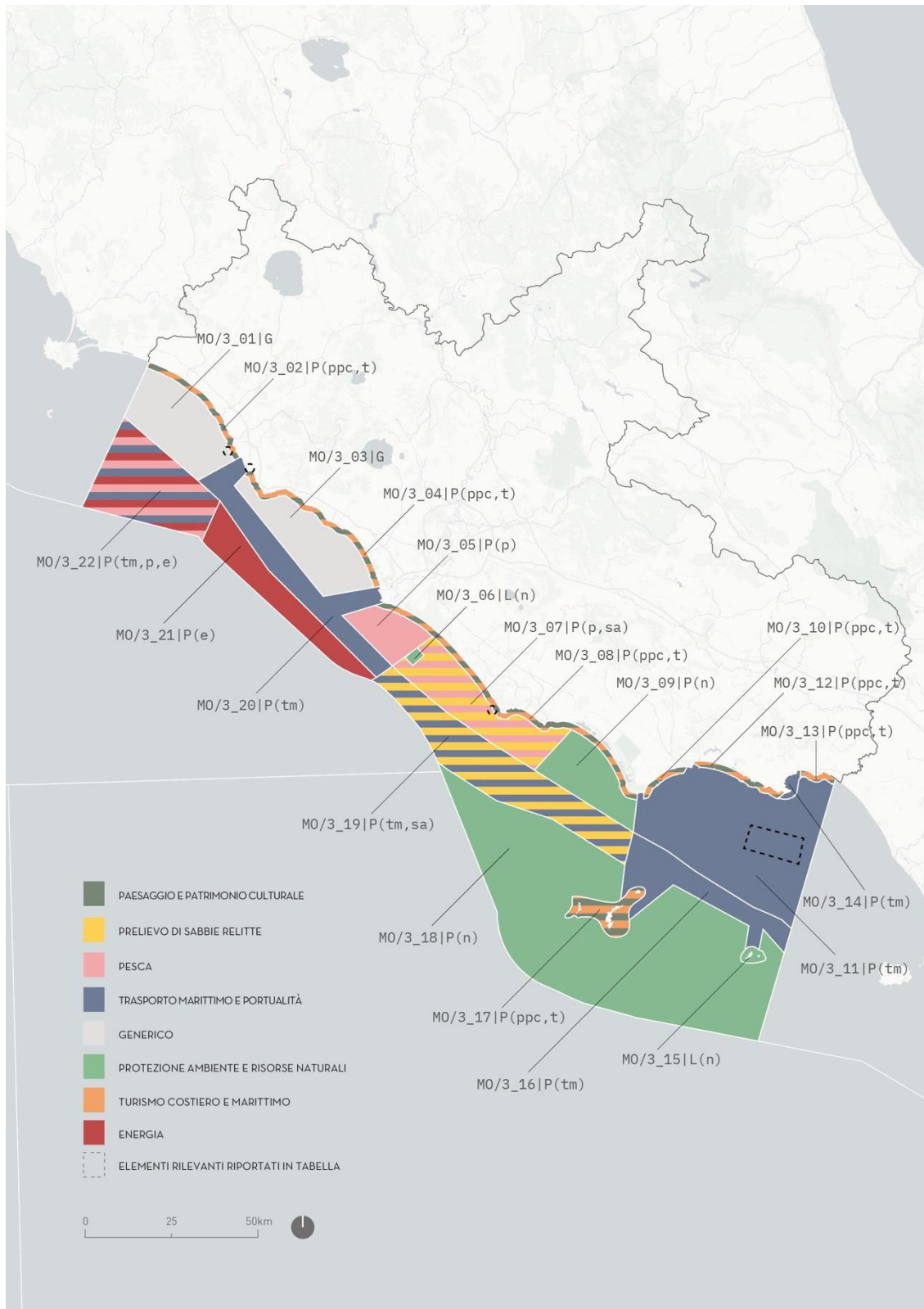
Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area MO/3 sono rappresentate in Figura 25 e Figura 26.

Le Unità di pianificazioni sono state elaborate dalla Regione Lazio e sono stati presentati attraverso la Deliberazione di Giunta n.710 del 26 ottobre 2021 come oggetto "Piani di Gestione dello Spazio Marittimo. Presa d'atto della visione e degli obiettivi specifici e identificazione delle Unità di Pianificazione."

Si precisa che attraverso la Deliberazione di Giunta Regionale n. 583/22 è stata approvata la cartografia delle zone allocate per l'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





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 25 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/3

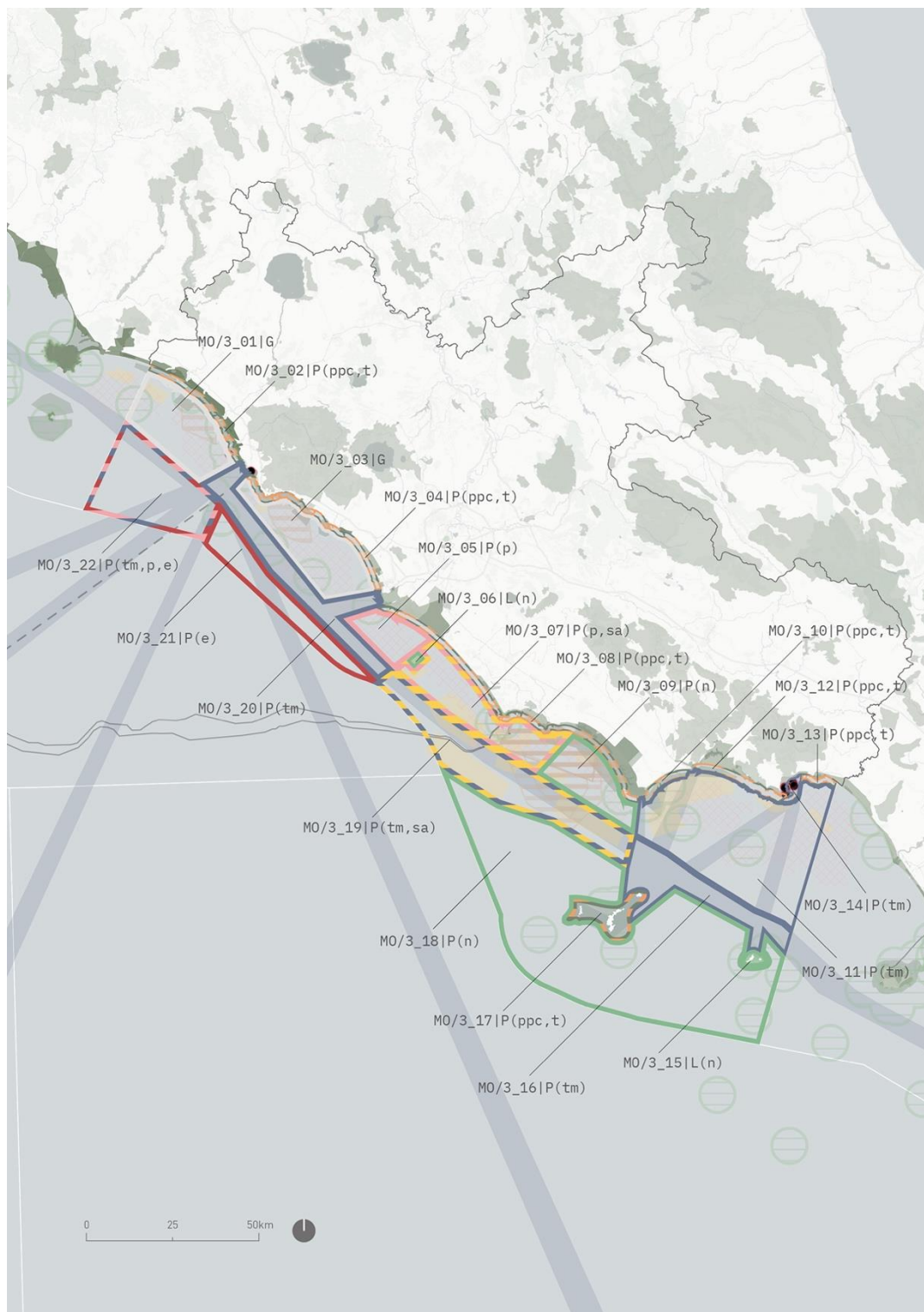


Figura 26 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/3



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

7.3.4 Sub-area MO/4 - Acque territoriali Campania, Basilicata

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area MO/4 sono rappresentati nella Figura 27. 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa, l'acquacoltura e la pesca. 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.

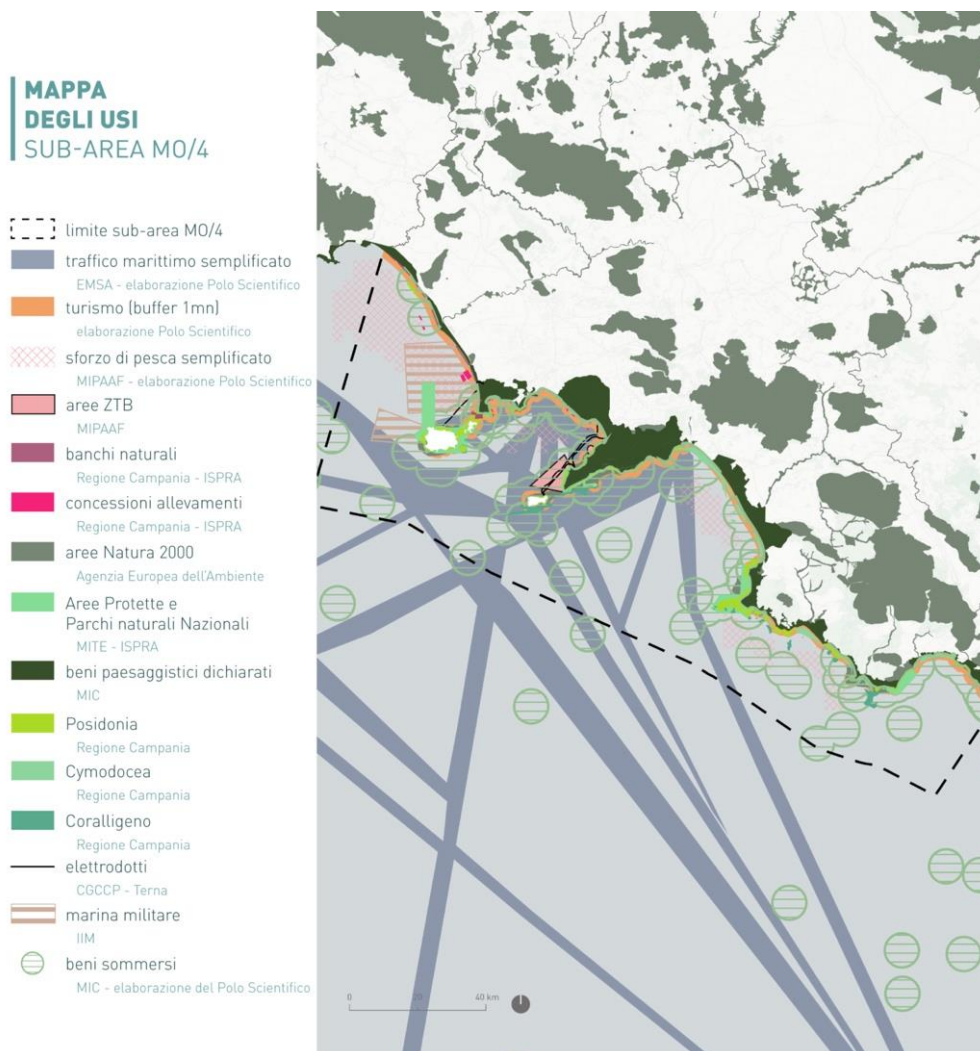


Figura 27 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/4



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 visione e gli obiettivi specifici sono stati elaborati dalla Regione Campania e sono stati approvati tramite DECRETO DIRIGENZIALE N° 68 il giorno 13/07/2022 con oggetto “Riapprovazione elaborati Piano dello Spazio Marittimo Rettifica DD. N. 66 dell’11.07.2022”.

L’Urbanistica ha tradizionalmente considerato la pianificazione territoriale limitandone il campo di intervento unicamente alla terra ferma, delegando a discipline settoriali la pianificazione e gestione degli spazi marini. Vi è la necessità di orientare la disciplina urbanistica verso una visione più ampia ed organica. Oggi la fetta più grande della competizione economica mondiale passa per i mari e la gestione di questa complessità richiede una trasversalità in grado di ri-concettualizzare il mare come un sistema di opportunità per una rigenerazione territoriale.

La regione Campania, al centro del Mediterraneo, è da millenni crocevia di flussi di diversa natura e forma. Con la sua fascia costiera che comprende attrazioni turistiche di livello internazionale, una vocazione produttiva nella cantieristica, due porti industriali di primario livello, una moltitudine di porti pescherecci, oltre che un sistema della ricerca e dell’innovazione di primario livello, la Campania è “naturalmente” uno dei poli più importanti del Paese per la filiera del mare.

La regione si pone oggi l’obiettivo di costruire una visione per il territorio costiero che guardi al mare come un sistema di relazioni materiali e immateriali con il territorio metropolitano. La visione si compone di quattro direttrici principali. La prima riguarda la **conservazione** del patrimonio tangibile e intangibile legato al mare e lungo la linea di costa caratterizzabile secondo differenti ambiti di paesaggio e usi differenti. Si pensi al patrimonio architettonico sommerso, alle attività legate alla pesca o acquacultura. La conservazione e valorizzazione di queste attività è fondamentale anche per innescare nuovi processi turistici legati alla fruizione del patrimonio marittimo. La seconda direttrice riguarda la **riqualificazione** delle aree a ridosso della linea di costa spesso compromesse e degradate a seguito delle attività specializzate del porto. Si pensi alle aree della logistica, energia o alle attività commerciali e cantieristiche. La coesistenza di queste attività va ripensata in chiave sistemica e sostenibile attuando anche scelte coraggiose di delocalizzazione e l’impiego di fonti di energia più compatibili con il sistema urbano e la vita delle persone che popolano questi luoghi. Questa azione punta molto alla riqualificazione delle aree di interazione terra-mare dentro mettendo a sistema i diversi frammenti territoriali che si interfacciano con il sistema mare. La terza direttrice riguarda il tema della **salvaguardia** di quelle che sono le caratteristiche paesaggistiche che si sviluppano lungo la costa al fine di tutelare l’ecosistema ambientale assicurando al tempo stesso conservazione di biodiversità e minor consumo di suolo. Questa azione punta all’individuazione di strategie che puntino alla tutela del territorio costiero e marino adattandolo a quelle che sono le sfide legate al cambiamento climatico. Infine, la visione punta all’individuazione di linee di **sviluppo** capaci di mettere a sistema la pianificazione urbanistica con quella del mare. La linea di costa campana è fortemente caratterizzata dalla presenza di due porti principali: Napoli e Salerno. Questi territori vivono una forte separazione spaziale e culturale che vede i porti, con i loro flussi e spazi poco porosi, come macchine dure all’interno del tessuto urbano. La linea di sviluppo propone quindi di andare oltre l’idea tradizionale del porto come un mosaico di enclave funzionale. Al contrario, oggi



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

la qualità del paesaggio si gioca negli spazi di transizione, nelle aree di scarto, nei non usi del territorio, nelle relazioni irrisolte tra diversi ambienti e tipologie territoriali: aree residenziali, aree agricole, siti industriali e naturali, luoghi dell'energia. Riguardare quindi la linea di costa regionale dalla prospettiva del mare potrebbe aiutare a ripensare questi spazi di interazione terra-mare come dei paesaggi multifunzionale in cui far convergere in maniera adattiva differenti usi, tempi e pratiche legate al mare. Esempi concreti possono essere un terziario avanzato alle spalle del porto, attività legate alla cultura marittima nei depositi abbandonati tra terra e mare, ripensare gli spazi attualmente occupati dai depositi di carburante affinché questi possano essere reinseriti nuovamente nel metabolismo urbano anche attraverso processi innovativi di decontaminazione dei suoli. Tutto questo può diventare il presupposto per promuovere una nuova offerta legata ai temi della Blue Economy che nel lungo periodo possa rispondere in maniera concreta alle questioni occupazionali e di valorizzazione del territorio Campano in forte connessione con il suo mare.

La *Blue Economy*, infatti, rappresenta uno dei settori della Strategia di Specializzazione Intelligente in materia di Ricerca e Innovazione della Campania (RIS3) ovvero ambito strategico dove concentrare risorse e interventi; comprende i principali comparti produttivi (*Filiera ittica, Industria delle estrazioni marine, Energie rinnovabili, Attività dei porti, Cantieristica, Trasporto marittimo e Turismo costiero*) in cui attivare processi di *cross fertilization* con altri settori tecnologico-produttivo.

Le opportunità derivanti dall'economia del mare sono, inoltre, anche oggetto di uno specifico articolo della LEGGE REGIONALE 5/2021 (BURC n. 63 del 29 giugno 2021) "Misure per l'efficientamento dell'azione amministrativa e l'attuazione degli obiettivi fissati dal DEFR 2021 - 2023 - Collegato alla stabilità regionale per il 2021". All'Articolo 10, la Legge prevede, con il sostegno della Regione Campania l'avvio di un progetto di sviluppo del "Distretto del mare campano" per la promozione dei sistemi turistici, commerciali, dei servizi, della ricerca e della produzione locale incentrati sull'economia del mare, da attuare in sinergia con le realtà istituzionali, culturali, produttive, dei servizi, della formazione e della ricerca.

Tabella 6: Obiettivi specifici per la sub-area di acque territoriali della Campania

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
Sviluppo sostenibile	(MO/4)OSP_SS 01	Promuovere interventi per il miglioramento della qualità delle acque dei corpi idrici superficiali e per il potenziamento dei sistemi fognari e depurativi dei comuni costieri per contrastare fenomeni di inquinamento marino
	(MO/4)OSP_SS 02	Innalzare il livello di tutela della qualità delle acque, anche attraverso il rafforzamento dell'azione di controllo e monitoraggio.
Protezione ambiente e risorse naturali	(MO/4)OSP_N 01	Conservare la biodiversità terrestre e marina, promuovendo strategie e modelli gestionali che consentano la fruibilità e la valorizzazione turistica delle aree marine protette compatibilmente con le esigenze di salvaguardia
	(MO/4)OSP_N 02	Promuovere la creazione di una cintura continua costiera di spazi ad alto grado di naturalità finalizzata a migliorare la resilienza ecologica degli ecotipi costieri e a potenziare la connettività ecologica nelle aree di interazione terra-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

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
	(MO/4)OSP_N 03	Salvaguardare il sistema di spazi non urbanizzati della fascia costiera come fattore chiave per il mantenimento ed il miglioramento della multifunzionalità delle aree costiere, come risorsa chiave per gli equilibri ambientali e ecologici.
	(MO/4)OSP_N 04	Salvaguardare le aree costiere e insulari che comprendono habitat semi-naturali di elevato valore naturalistico, estetico-percettivo e ricreativo che svolgono un ruolo chiave nell'ambito della rete ecologica regionale
<i>Difesa costiera</i>	(MO/4)OSP_DC 01	Promuovere azioni di difesa dei tratti del litorale oggetto di intensi e persistenti fenomeni di erosione costiera che pregiudicano la stabilità e funzionalità delle infrastrutture, delle attività turistiche e degli ambiti naturali
	(MO/4)OSP_DC 02	Salvaguardare la morfologia naturale della linea di costa e controllare i processi di erosione indotti dall'azione combinata delle trasformazioni antropiche e dei cambiamenti climatici
	(MO/4)OSP_DC 03	Prevedere interventi compatibili e sostenibili di mitigazione e contrasto dei processi di erosione costiera e di fragilità del sistema litoraneo ripristinando ovunque possibile i sistemi naturali di difesa e di ripascimento degli arenili
	(MO/4)OSP_DC 04	Puntare all'individuazione di strategie volte alla mitigazione dei fattori di rischio e vulnerabilità del paesaggio costiero sia in relazione a fattori naturali che antropici. Si pensi ai rischi legati all'acqua e ai cambiamenti climatici o alla vulnerabilità in relazione al rischio Vesuvio. Queste strategie se da un lato devono dare risposte concrete ai cambiamenti in atto, dall'altro devono essere capaci di reinserire costruire visioni per la conservazione dinamica e funzionale del patrimonio delle aree naturali di interesse paesaggistico e storico
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(MO/4)OSP_T 01	Valorizzazione del turismo crocieristico promuovendo percorsi alternativi che mirano al godimento del patrimonio storico-artistico marittimo e archeologico. Questo passa per la valorizzazione dei porticcioli e borghi storici; siti archeologici costieri e l'archeologia sommersa; fondali marini, le aree e le riserve protette
	(MO/4)OSP_T 02	Promuovere ed incentivare la riqualificazione dell'offerta del turismo balneare in chiave di efficienza energetica ed idrica e per la riduzione dei rifiuti e stabilire i criteri per l'utilizzazione delle aree demaniali per finalità turistiche e ricreative
	(MO/4)OSP_T 03	Promuovere un turismo di qualità connesso alla balneazione sia attraverso il miglioramento della qualità delle acque sia attraverso il contrasto dell'erosione costiera
	(MO/4)OSP_T 04	Avviare azioni di sviluppo per migliorare la qualità delle aree di interazione terra-mare e dei <i>waterfront</i> urbani.
	(MO/4)OSP_T 05	Promuovere un turismo sostenibile ed a basso impatto tutelando le caratteristiche paesaggistiche del sistema costiero e gli ambienti più fragili
	(MO/4)OSP_T 06	Integrare l'offerta turistica connessa alla fruizione del mare (balneazione, diportismo e crocieristica) con quella degli attrattori culturali e del turismo naturalistico o della fruizione ciclopeditone del paesaggio costiero



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
	(MO/4)OSP_T 07	Promuovere interventi di manutenzione dei fondali funzionali alle attività del sistema portuale turistico promuovendo la gestione sostenibile dei sedimenti con finalità di ripascimento costiero per le spiagge
	(MO/4)OSP_T 08	Aprire laddove possibile gli spazi del porto a residenti e visitatori migliorando così la visibilità del porto e delle sue attività marittime
<i>Pesca</i>	(MO/4)OSP_P 01	Supportare i piani di protezione e di gestione delle attività nelle aree marine protette campane quali le ZTB, le AMP ed i siti Natura 2000 (mappatura dell'attività e delle intensità di pesca e interazioni con specie e habitat protetti).
<i>Acquacoltura</i>	(MO/4)OSP_A 01	Identificare mappare aree idonee per l'acquacoltura, sia in mare che in terraferma, e le zone in cui dovrebbero essere escluse le attività di acquacoltura intensiva affinché si conservi il ruolo di tali zone nel funzionamento dell'ecosistema.
	(MO/4)OSP_A 02	Promuovere attività di acquacoltura sostenibile in particolare rafforzando la competitività della produzione e assicurando che le attività siano sostenibili sotto il profilo ambientale nel lungo termine.
	(MO/4)OSP_A 03	Migliorare le competenze tecniche in acquacoltura e sviluppare metodologie e indicatori per il miglioramento del monitoraggio ambientale.
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/4)OSP_TM 01	Rafforzare il sistema portuale campano in una logica di sostenibilità ambientale, sociale e culturale. Questo può essere ottenuto da un lato attraverso l'efficientamento infrastrutturale con interventi che mettano a sistema i porti campani con i corridoi europei, dall'altro attraverso il ripensamento dei porti come promotori di innovazione sociale e produttiva e capaci quindi di innescare relazioni con il territorio.
	(MO/4)OSP_TM 02	Rendere la Campania il principale scalo crocieristico del Mediterraneo, accrescendo la produttività del comparto turistico e del relativo indotto.
	(MO/4)OSP_TM 03	Recuperare quote di mercato del traffico container su Napoli completando l'ampliamento della Darsena di Levante
	(MO/4)OSP_TM 04	Rilanciare lo sviluppo dei piccoli porti Campani e del loro entroterra attraverso strategie che prevedano l'implementazione di nuovi <i>business model</i> volti ad ottimizzare le risorse esistenti e nuove connessioni tra i porti del sistema metropolitano e regionale
	(MO/4)OSP_TM 05	Potenziare il settore della nautica e dello yachting nei piccoli porti.
	(MO/4)OSP_TM 06	Sostenere e promuovere il potenziamento dell'esistente portualità commerciale e turistica, evitando ulteriori artificializzazioni della costa a fini infrastrutturali
	(MO/4)OSP_TM 07	Definire un piano della portualità di scala regionale che guardi all'intersezione dei differenti porti e delle loro vocazioni e specificità territoriali e, in base a quello, attuare scelte in chiave sistemica.
	(MO/4)OSP_TM 08	Garantire la valorizzazione e riqualificazione delle infrastrutture portuali con interventi di manutenzione dei fondali, nonché di ripristino delle capacità naturali alterate da cambiamenti climatici o fenomeni naturali di erosione o bradisismo (innalzamento o abbassamento del livello 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

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
	(MO/4)OSP_TM 09	Favorire il ringiovanimento delle flotte operanti, con investimenti per acquisto di nuove unità navali con prestazioni quali-quantitative innovative e ecosostenibili per ridurre l'inquinamento ambientale (emissioni di CO2) e acustico (rumori).
	(MO/4)OSP_TM 10	Favorire lo sviluppo di tecnologie e soluzioni per la creazione di ecoporti, attraverso il ricorso a soluzioni ICT e tecnologie avanzate (IoT, big data, sensoristica avanzata, cruscotti per la misurazione delle performance ecc.) a supporto dello scambio informativo tra gli attori della port community
	(MO/4)OSP_TM 11	Promuovere la digitalizzazione dei servizi portuali per l'ottimizzazione e la sostenibilità delle attività portuali (i.e. smart port)
Energia	(MO/4)OSP_E 01	Costruire processi per la graduale decarbonizzazione dei porti campani così come imposto dagli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030. Questi processi passano per l'individuazione di strategie che promuovano il ricorso a fonti di energie alternative (come il moto ondoso marino) o l'elettrificazione delle banchine per ridurre l'impatto della presenza delle grandi navi (commerciali e passeggeri) in città.
	(MO/4)OSP_E 02	Incoraggiare le comunità che vivono nelle aree costiere a diventare parte integrante dei processi decisionali in relazione all'uso di nuove forme di energie soprattutto allo scadere delle concessioni ancora in corso.
	(MO/4)OSP_E 03	Migliorare l'efficienza energetica dei mezzi navali e nautici (gestione energetica e sistemi di propulsione innovativi e alternativi, impianti termici a bordo, prestazioni idrodinamiche, prestazioni delle trasmissioni meccaniche navali...)
	(MO/4)OSP_E 04	Favorire lo sviluppo di tecnologie a ridotto impatto ambientale per la realizzazione di carene, e/o parti, e/o mezzi nautici a basso impatto ambientale anche con materiali compositi avanzati.
	(MO/4)OSP_E 05	Incentivare politiche volte alla riduzione delle emissioni clima-alteranti attraverso il sostegno alla ricerca e alla sperimentazione per l'installazione di impianti offshore alimentati da fonti rinnovabili e altre tecnologie innovative per l'energia dal mare;
	(MO/4)OSP_E 06	Promuovere l'autosufficienza energetica delle aree portuali, principalmente mediante la produzione di energia da moto ondoso;
	(MO/4)OSP_E 07	Sostenere l'utilizzo di piattaforme multifunzionali che prevedano, in aggiunta, la produzione di energia da vento e onde.
Paesaggio e patrimonio culturale	(MO/4)OSP_PPC 01	Promuovere la salvaguardia e la valorizzazione dei bacini di interrelazione costiera, ambiti di interfaccia terra-mare, che assumono una particolare rilevanza per la percezione del paesaggio delle aree costiere
	(MO/4)OSP_PPC 02	Prevedere interventi compatibili e sostenibili di tutela degli ambienti sommersi peri-costieri e delle aree marine protette e dei parchi archeologici sommersi come quello di Baia.
	(MO/4)OSP_PPC 03	Promuovere l'attuazione della strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere poiché essendo le aree costiere caratterizzate da elevata sensibilità ambientale e diversità biologica, e da un alto livello di pressione antropica, necessitano di strategie



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
		integrate di sviluppo spaziale, bilanciando le istanze di protezione e sviluppo coinvolgendo le comunità interessate.
	(MO/4)OSP_PPC 04	Promuovere misure e criteri per il corretto inserimento ambientale e paesaggistico di opere e infrastrutture, comprese quelle per la difesa della costa, da realizzarsi con tecniche ad elevata reversibilità, a basso impatto sulla integrità, continuità e multifunzionalità degli spazi naturali, semi-naturali e agricoli e sull'accessibilità pubblica alla costa, e identificando idonee fasce di tutela degli elementi morfologici e dei crinali a maggiore fragilità visiva.
	(MO/4)OSP_PPC 05	Salvaguardare e valorizzare, attraverso la creazione di un circuito di fruizione terrestre-marino unitario, le relazioni tra siti in grotta o riparo prevalentemente preistorici (paleolitico), ecosistema marino e sistemi costieri mitigando gli impatti ambientali conseguenti la fruizione estiva della costa.
	(MO/4)OSP_PPC 06	Salvaguardare e valorizzare le relazioni visive e funzionali tra aree e complessi monumentali, contesti vulcanici e sistemi costieri in modo da favorire continuità ecologiche in relazione allo spazio di interazione terra-mare.
	(MO/4)OSP_PPC 07	Salvaguardare e valorizzare i paesaggi costieri di eccezionale valore ecologico-funzionale, storico-architettonico, percettivo e identitario. Questo è volto all'individuazione di azioni di sviluppo e fruizione del patrimonio architettonico (come edifici storici lungo la linea di costa o anche il patrimonio industriale abbandonato o sottoutilizzato) e il contesto paesaggistico nel quale queste si inseriscono.
<i>Ricerca scientifica e innovazione</i>	(MO/4)OSP_RI 01	Supportare la ricerca e l'innovazione in ambito Blue Economy e promuovere la valorizzazione economica dei risultati (<i>brevetti e spin off da ricerca</i>) con particolare riferimento agli ambiti prioritari della RIS3 Campania, quali: <i>Tecnologie Marittime, Sostenibilità nautica, Logistica e sicurezza del mare e delle aree portuali, Biotecnologie marine per industria, alimentazione, medicina e ambiente, Tutela e valorizzazione dell'ambiente marino.</i>
	(MO/4)OSP_RI 02	Promuovere l'impiego delle tecnologie abilitanti per supportare la transizione digitale e verde dello Spazio Marittimo campano
	(MO/4)OSP_RI 03	Incoraggiare e promuovere gli utilizzi economici del mare (<i>bio-blue technologies</i>) anche attraverso il trasferimento tecnologico e il supporto alla nascita e al consolidamento di nuova imprenditorialità innovativa (startup)
	(MO/4)OSP_RI 04	Sostenere la Blue Economy anche attraverso l'uso di pratiche di finanziamento alternative, come <i>crowdfunding</i> e <i>fund matching</i> , per perseguire lo sviluppo integrato e sostenibile.
	(MO/4)OSP_RI 05	Incoraggiare lo sviluppo sostenibile e innovativo dei servizi marittimi e del comparto turistico e culturale connesso al mare anche mediante forme di partenariato pubblico-privato.
	(MO/4)OSP_RI 06	Salvaguardare e innalzare i livelli occupazionali dei comparti nautico e marittimo attraverso azioni formative per promuovere upskilling e re-skilling del personale
	(MO/4)OSP_RI 07	Incoraggiare la costruzione di <i>port centers/learning centers</i> come luoghi della sperimentazione per fornire notizie e informazioni



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
		quotidiane alla cittadinanza sulle attività del mare attraverso l'organizzazione di eventi culturali temporanei e permanenti.
	(MO/4)OSP_RI 08	Organizzare spazi di divulgazione scientifica sulle tecnologie innovative per la tutela e la valorizzazione dell'ecosistema marino.
	(MO/4)OSP_RI 09	Puntare alla costruzione di passeggiate e spazi aperti pubblici nelle aree di interazione terra-mare come opportunità per promuovere una migliore comprensione del mare e dei suoi tanti usi e allo stesso tempo ridurre i fenomeni di segregazione sociale.

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area MO/4 sono rappresentate in Figura 28 e Figura 29.

Le Unità di pianificazioni sono state elaborate dalla Regione Campania e sono state approvate tramite DECRETO DIRIGENZIALE N° 68 il giorno 13/07/2022 con oggetto "Riapprovazione elaborati Piano dello Spazio Marittimo Rettifica DD. N. 66 dell'11.07.2022".



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

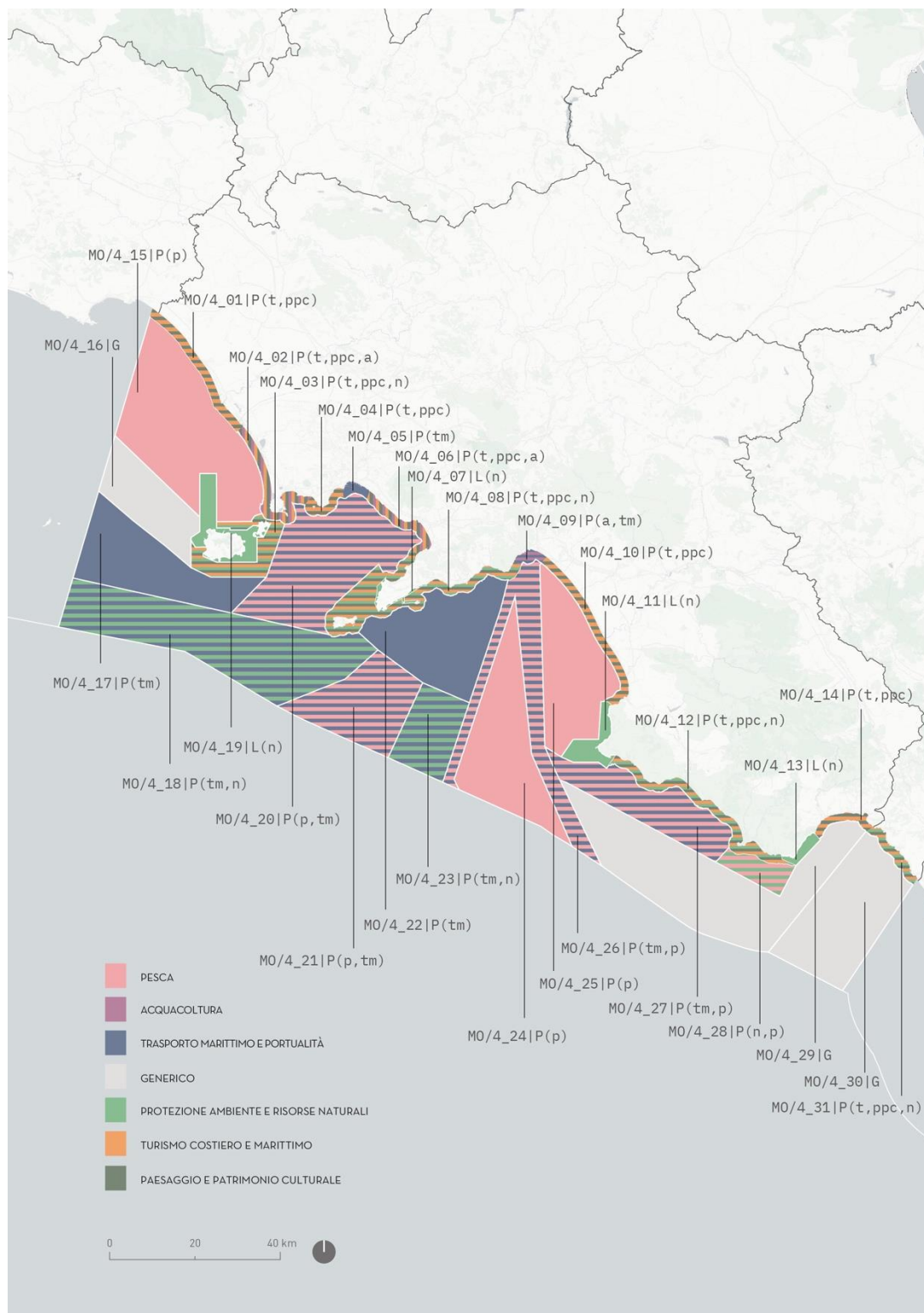


Figura 28 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/4



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

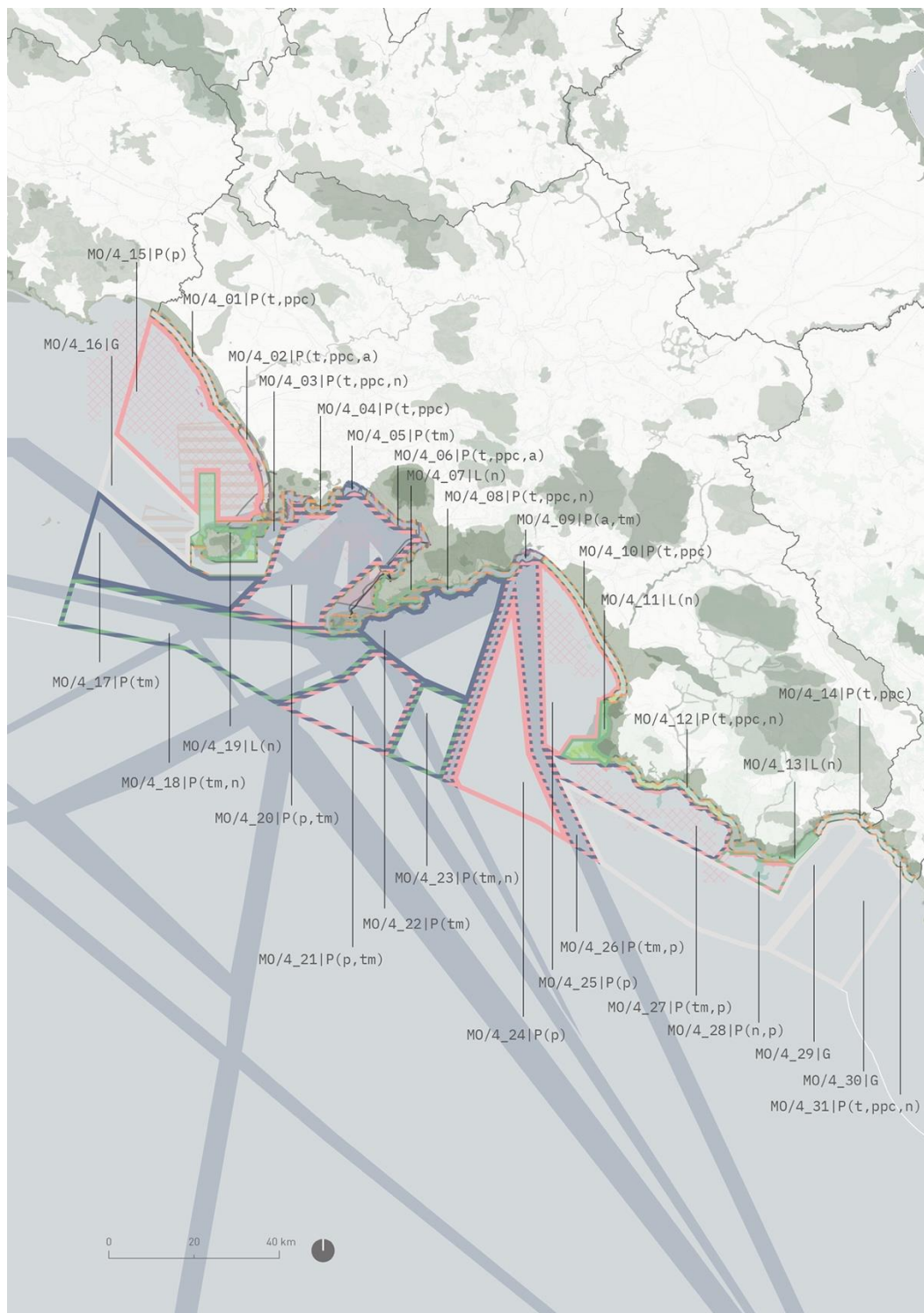


Figura 29 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/4



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

7.3.5 Sub-area MO/5 - Acque territoriali Calabria

I contenuti del presente paragrafo sono stati elaborati dalla Regione Calabria ed approvati dalla Giunta regionale nella seduta del 19 marzo 2021.

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area MO/5 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa, l'acquacoltura e la pesca. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 30 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

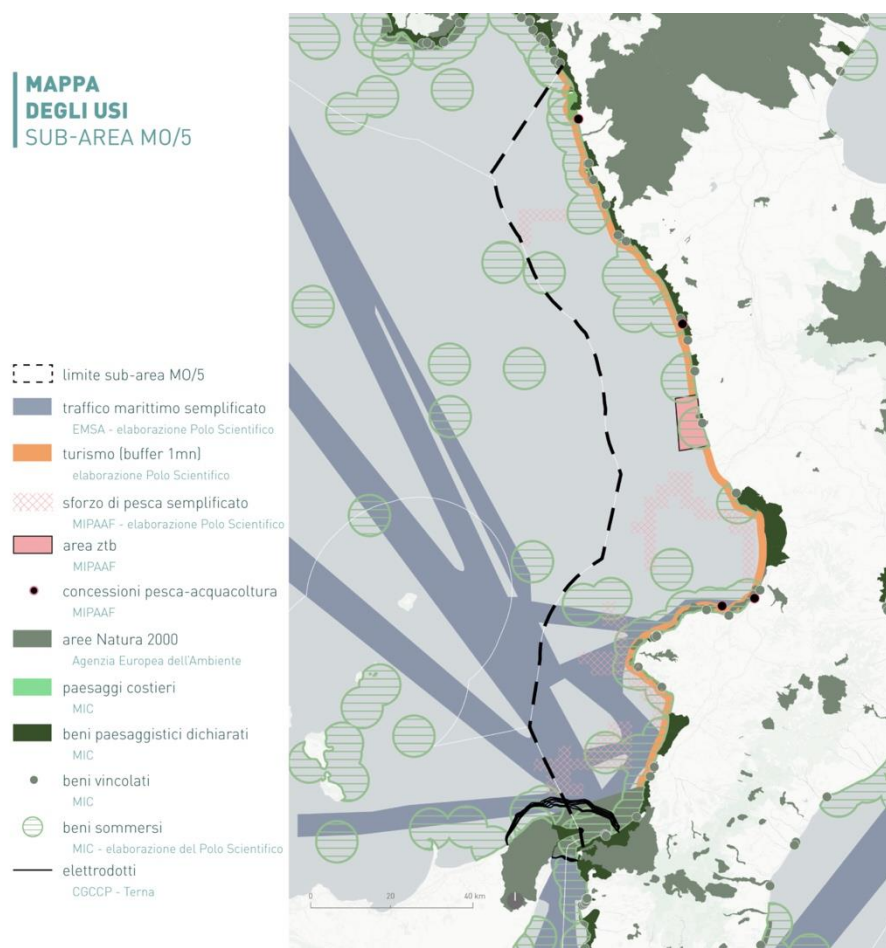


Figura 30 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/5



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

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.

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.

Il fatto che la parte meridionale della sub-area sia attraversata da rotte internazionali e sia prossima alla Sicilia e alle Isole Eolie è una occasione di sviluppo commerciale e turistico che deve essere consolidata e potenziata, come nel caso del Porto di Gioia Tauro, o promossa in maniera sostenibile attraverso il sistema portuale.

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

Tabella 7 Obiettivi specifici per la sub-area di acque territoriali della Calabria

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sviluppo sostenibile</i>	(MO/5)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>	(MO/5)OSP_N 01	Tutela dell'ambiente: mantenere lo stato di conservazione buono di habitat e specie nel lungo termine
	(MO/5)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>	(MO/5)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>	(MO/5)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.



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
		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>	(MO/5)OSP_T 01	Promuovere e sostenere la fruizione turistica, anche attraverso l'offerta qualitativamente adeguata di servizi complementari e di supporto connessi al turismo balneare e al diporto nautico, nel rispetto della sostenibilità ambientale.
	(MO/5)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>	(MO/5)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>	(MO/5)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>	(MO/5)OSP_A 01	Promuovere e sostenere lo sviluppo di acquacoltura in mare aperto (offshore) in aree opportunamente individuate.
<i>Energia</i>	(MO/5)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>	(MO/5)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 MO/5 sono rappresentate in Figura 31 e Figura 32.



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

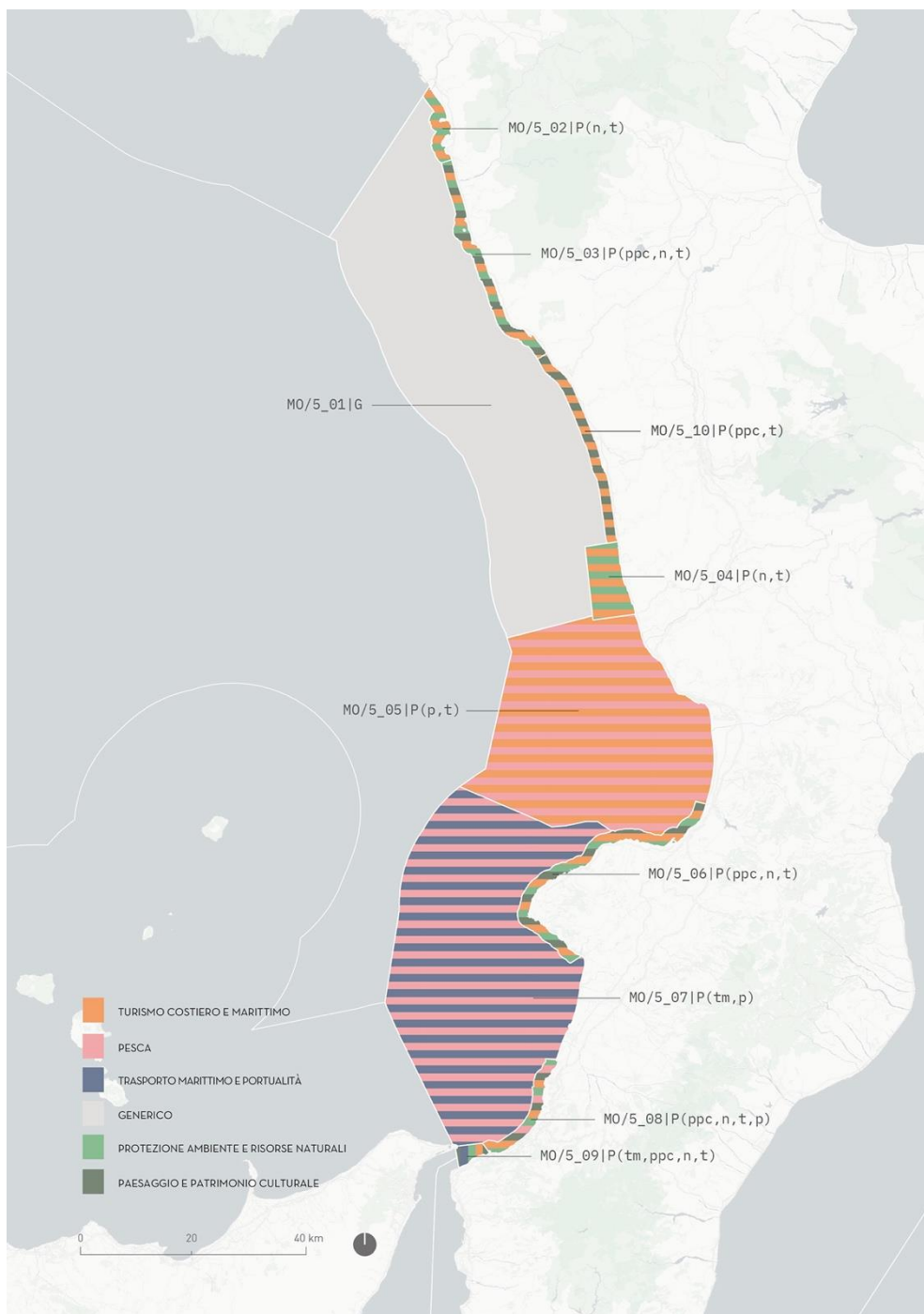


Figura 31 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/5



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

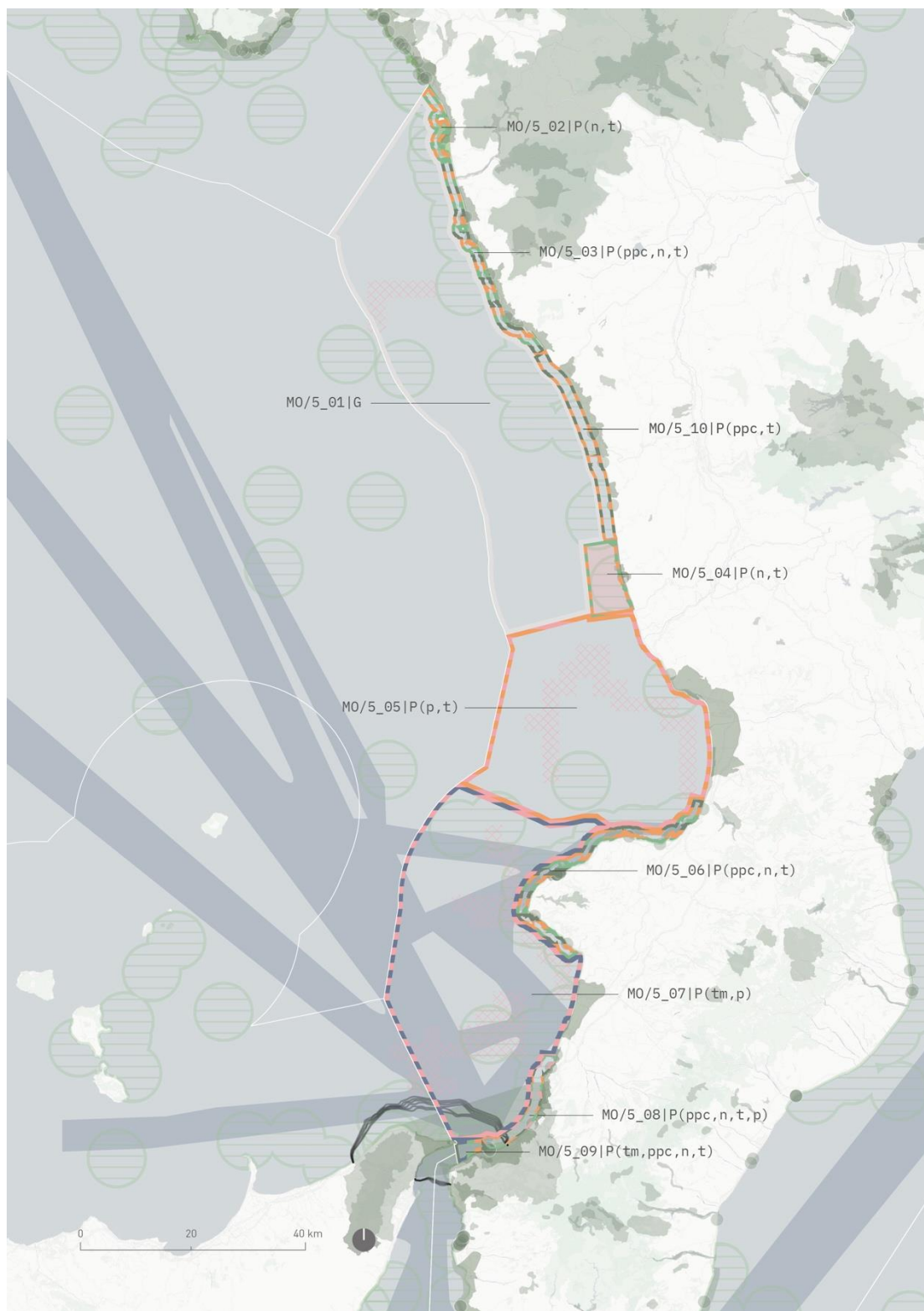


Figura 32 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/5



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

7.3.6 Sub-area MO/6 - Acque territoriali Sicilia

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area MO/6 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa, l'acquacoltura e la pesca. 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.

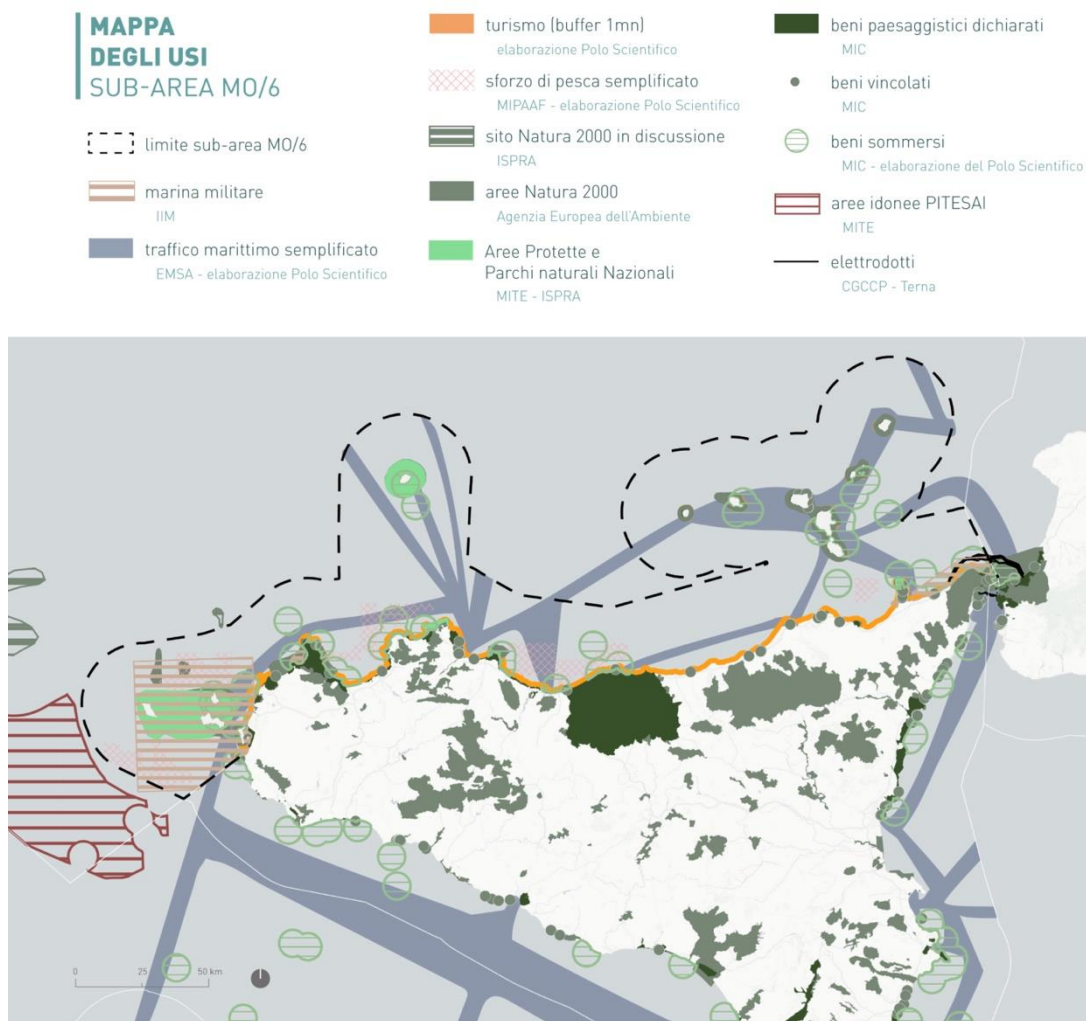


Figura 33 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/6



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

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.

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, delle loro attuali tendenze 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 di acque territoriali della Sicilia, Mediterraneo Occidentale

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(MO/6)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.
	(MO/6)OSP_S 02	Contribuire alla sicurezza della navigazione e alla tutela ambientale.
<i>Pesca</i>	(MO/6)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.
	(MO/6)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>	(MO/6)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.
	(MO/6)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>	(MO/6)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
	(MO/6)OSP_TM 02	Promozione delle attività in crisi individuate nelle aree portuali e nei porti commerciali e contestuale sviluppo della cantieristica navale.
	(MO/6)OSP_TM 03	Implementare l'attrattività dei porti commerciali.
<i>Energia</i>	(MO/6)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 e non soggette a tutela ambientale ed estranee a zone abituali di pesca.
	(MO/6)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>	(MO/6)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.
	(MO/6)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>	(MO/6)OSP_T 01	Al fine di implementare la fruizione turistica delle coste, si svilupperà una coerente attività per il miglioramento ed il mantenimento dello



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
		stato di qualità delle acque di balneazione (Direttiva 2006/7/CE), nonché di strategie per il contrasto di erosione costiera.
	(MO/6)OSP_T 02	Implementazione della portualità turistica, proponendo nuovi insediamenti, ponendo di contro l'ammodernamento, potenziamento ed adeguamento dei porti turistici esistenti.
	(MO/6)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>	(MO/6)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.
	(MO/6)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>	(MO/6)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
	(MO/6)OSP_PPC 02	Identificazione dei beni appartenenti al patrimonio marittimo – costiero regionale e conseguente riqualificazione e restauro conservativo.
<i>Ricerca scientifica e innovazione</i>	(MO/6)OSP_RI 01	Produzione tecnico scientifica su tematiche riguardanti la tutela e salvaguardia dell'ambiente marino.
	(MO/6)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.
	(MO/6)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 MO/6 sono rappresentate in Figura 34 e Figura 35.



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

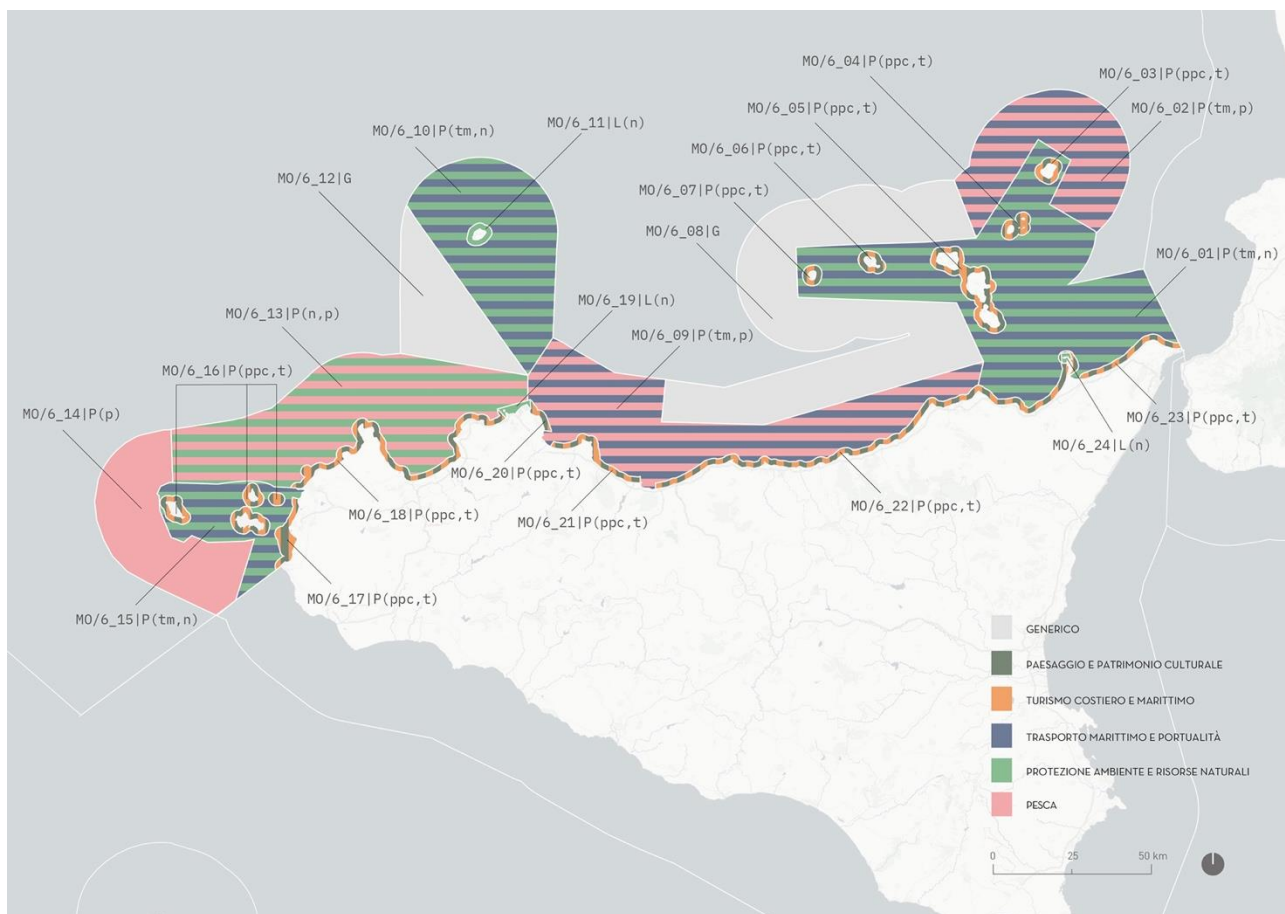


Figura 34 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/6



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

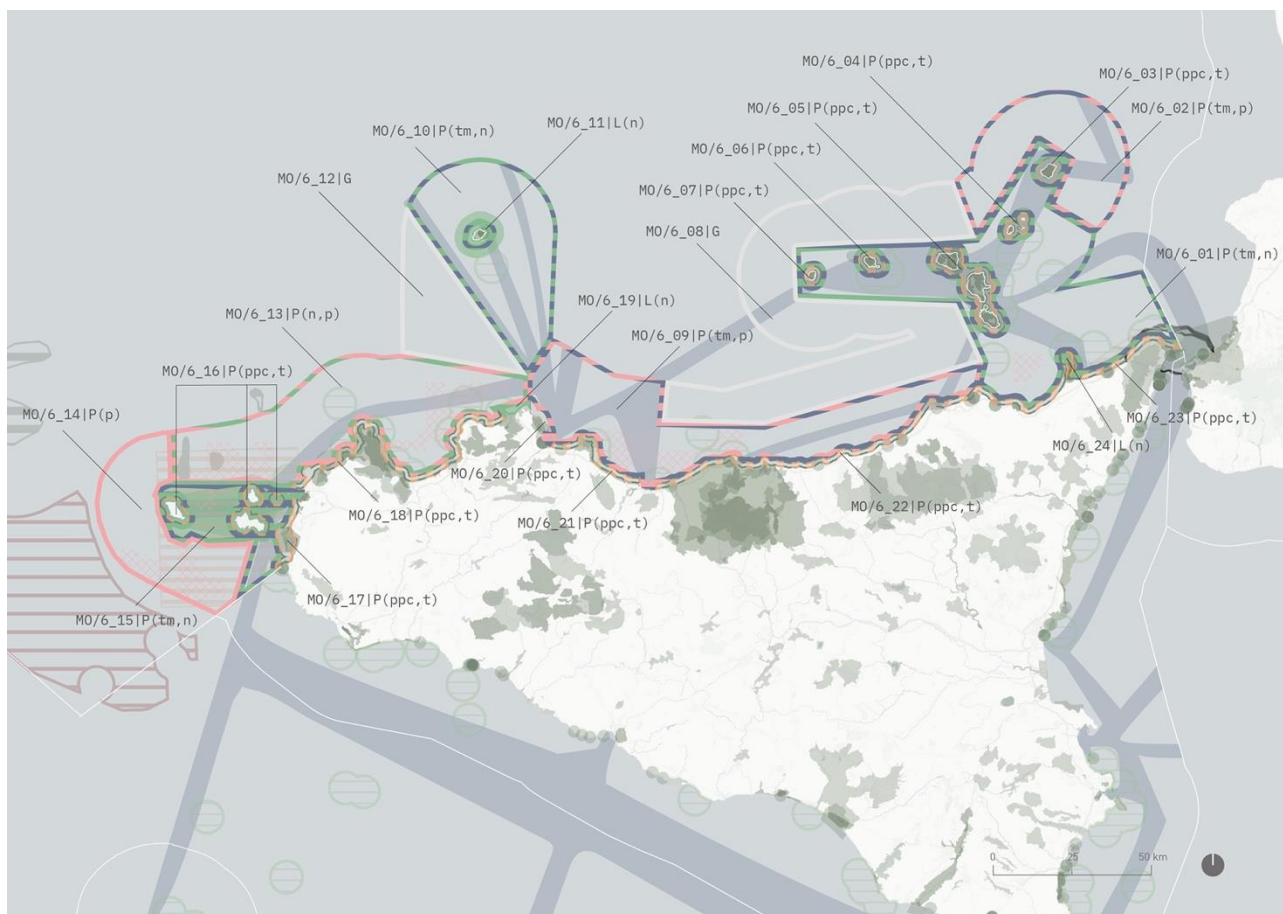


Figura 35 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/6

7.3.7 Sub-area MO/7 - Acque territoriali Sardegna

I contenuti del presente paragrafo sono stati elaborati dalla Regione Sardegna. Essi sono stati redatti dal Tavolo Interassessoriale istituito con la Delibera di Giunta n.36/51 del 12 settembre 2019 Pianificazione dello Spazio Marittimo prevista dalla Direttiva 89/2014/UE e dal D.Lgs. 17 ottobre 2016 n. 201. Istituzione di un Tavolo interassessoriale con il compito di esaminare e coordinare le azioni dell'Amministrazione regionale in occasione del processo pianificatorio, tenendo conto degli obiettivi determinati dalla Giunta regionale con delibera n.11/66 del 24 marzo 2021 Pianificazione dello Spazio Marittimo prevista dalla Direttiva 89/2014/UE e dal D.Lgs. 17 ottobre 2016 n. 201. Documento di posizionamento della Regione Autonoma della Sardegna nell'ambito del processo di pianificazione nazionale.

I principali usi del mare e della costa presenti nella sub-area MO/7 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



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

marittimo, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale, le attività connesse alla difesa, l'acquacoltura e la pesca. 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.

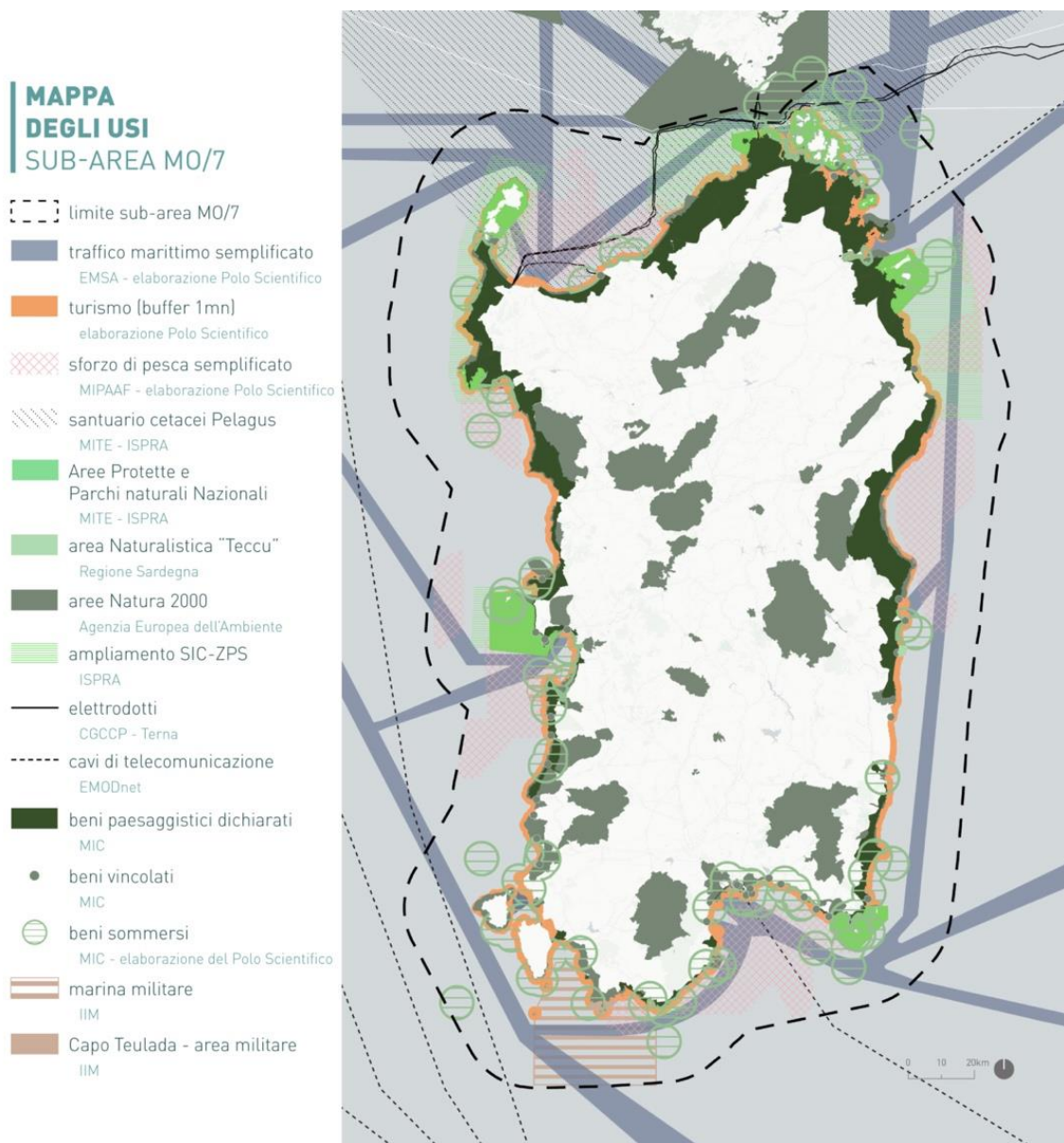


Figura 36 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/7



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*

Visione e obiettivi specifici

La Regione Autonoma della Sardegna riconosce all'economia marittima (c.d. Blue Economy) ed al suo sviluppo sostenibile (c.d. Sustainable Blue Growth) rilevanza strategica.

I settori che attualmente la compongono, dal turistico (balneare, diportistico e 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 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 sistemico 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.

La Regione Autonoma della Sardegna 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 della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS), quest'ultima tuttora in fase di elaborazione, articolata nei cinque pilastri (i) Una Sardegna più intelligente, (ii) Una Sardegna più verde, (iii) Una Sardegna più connessa, (iv) Una Sardegna più sociale, (v) Una Sardegna più vicina ai cittadini. 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 interrelazioni ambientali, sociali ed economiche.

La visione specifica e l'obiettivo generale trovano articolazione in trenta 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:

1. Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza;
2. Pesca
3. Acquacoltura;
4. Trasporto marittimo e portualità;
5. Energia;
6. Difesa costiera;
7. Turismo costiero e marittimo;
8. Protezione ambiente e risorse naturali;
9. Paesaggio e patrimonio culturale;
10. Ricerca scientifica e innovazione.



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 acque territoriali della Sardegna

Obiettivo Generale		
SVILUPPO SOSTENIBILE		
Contribuire al raggiungimento degli obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile in linea con i cinque pilastri individuati nella Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile: (i) Una Sardegna più intelligente; (ii) Una Sardegna più verde; (iii) Una Sardegna più connessa; (iv) Una Sardegna più sociale; (v) Una Sardegna più vicina ai cittadini		
Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(MO/7)OSP_S 01	Sostenere il processo di riduzione delle servitù militari che coinvolgono aree marine e zone costiere al fine di favorirne, previa la necessaria bonifica, la restituzione ad uso civile.
	(MO/7)OSP_S 02	Contribuire alla sicurezza della navigazione e alla tutela ambientale promuovendo l'istituzione del pilotaggio obbligatorio nel tratto di mare delle Bocche di Bonifacio.
<i>Pesca</i>	(MO/7)OSP_P 01	Favorire lo sviluppo e la sostenibilità della pesca con particolare riferimento alla piccola pesca e il reddito degli operatori del settore, promuovendo la multifunzionalità e l'integrazione con altri settori (turismo, enogastronomia, trasformazione, filiere di qualità) e la valorizzazione del prodotto, con importanti effetti indiretti positivi quali la promozione della cultura marinara e delle tradizioni peschiere, l'educazione alimentare, il rispetto dell'ambiente e alla salvaguardia delle specie.
	(MO/7)OSP_P 02	Favorire il rispetto, da parte della flotta peschereccia, delle normative in materia di limitazioni delle emissioni imposte dall'IMO.
<i>Acquacoltura</i>	(MO/7)OSP_A 01	Garantire lo sviluppo delle attività di acquacoltura marina e lagunare esistenti, favorendola diversificazione delle produzioni, l'uso sostenibile delle risorse e l'innovazione tecnologica; individuare, attraverso lo spatial planning, le zone maggiormente vocate allo scopo (AZA) al fine di disinnescare le eventuali conflittualità con altri usi del mare e garantire la tutela dell'ambiente marino.
	(MO/7)OSP_A 02	Promuovere un'acquacoltura che segua un approccio di tipo ecosistemico e che sia in linea con i principi della Crescita Blu, del Green Deal e dell'Economia Circolare.
	(MO/7)OSP_A 03	Favorire pratiche di allevamento multi-trofico (i.e.: IMTA) e di specie a basso FFDR (FishFeedDependency Rate) ed ecologicamente sostenibili, mirando alla diversificazione del mercato e favorendo specie innovative ed economicamente rilevanti.
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/7)OSP_TM 01	Garantire la continuità marittima, per passeggeri e merci, tra Sardegna e Continente e con le Isole minori, e favorire l'apertura di nuove rotte nazionali e internazionali.
	(MO/7)OSP_TM 02	Favorire la riconversione delle attività in crisi insistenti all'interno o nei pressi dei porti commerciali in attività legate alla cantieristica o all'economia circolare.
	(MO/7)OSP_TM 03	Implementare l'attrattività dei porti commerciali (bunkeraggio, logistica, impianti di stoccaggio e rifornimento GNL).



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>Energia</i>	(MO/7)OSP_E 01	Contribuire alla decarbonizzazione promuovendo il ricorso all'uso delle energie rinnovabili marine quali l'energia dal moto ondoso marino per favorire l'elettrificazione dei porti o altre zone urbanizzate, o l'energia eolica off shore su impianti flottanti, ubicati in aree, non visibili dalla terraferma, non soggette a tutela ambientale ed estranee a zone abituali di pesca; favorire la creazione di una catena globale del valore nel territorio regionale basata sulle energie rinnovabili marine.
	(MO/7)OSP_E 02	Favorire l'autosufficienza energetica dei porti ed il loro inquadramento quali "Green Ports", mediante il ricorso a nuove tecnologie per la produzione di energia da fonti rinnovabili in ambito portuale e nuovi processi per l'integrazione di problematiche di carattere ambientale ed energetico.
	(MO/7)OSP_E 03	Promuovere l'elettrificazione delle banchine portuali in linea con quanto previsto dalla Direttiva Europea "sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi" – DAFI 2014/94/EU.
<i>Difesa costiera</i>	(MO/7)OSP_DC 01	Promuovere l'adozione della Gestione Integrata delle Zone Costiere quale strumento principale per conseguire uno sviluppo sostenibile delle zone costiere attraverso una pianificazione razionale delle attività, in modo da conciliare lo sviluppo economico, sociale e culturale con il rispetto dell'ambiente e dei paesaggi e preservare le zone costiere a vantaggio delle generazioni presenti e future.
	(MO/7)OSP_DC 02	Promuovere la difesa costiera, la protezione dalle alluvioni, il ripristino dei litorali sabbio-ghiaiosi mediante il reperimento e l'utilizzo di depositi di sedimenti litoranei, marini o provenienti da invaso artificiale, da reticolo idrografico o da attività di scavo nell'entroterra.
<i>Turismo costiero e marittimo</i>	(MO/7)OSP_T 01	Salvaguardare la fruizione turistica delle coste attraverso il miglioramento e/o il mantenimento dello stato di qualità delle acque di balneazione (Direttiva 2006/7/CE), la difesa dagli allagamenti e una strategia di contrasto dell'erosione costiera.
	(MO/7)OSP_T 02	Implementare la rete della portualità turistica con la creazione di nuovi insediamenti e l'ammodernamento di quelli esistenti.
	(MO/7)OSP_T 03	Incentivare la modernizzazione delle strutture portuali turistiche e dei servizi annessi, nella logica di una nuova visione del porto e del waterfront, come destinazione turistica e, in quanto tale, fulcro del sistema turistico.
	(MO/7)OSP_T 04	Migliorare i servizi a disposizione del turista, balneare, diportista o crocierista, e integrare l'offerta turistica con gli attrattori culturali presenti nelle coste e, soprattutto, nelle aree interne.
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/7)OSP_N 01	Valorizzare il sistema di aree protette in essere e in via di costituzione, verificando l'attualità delle misure di conservazione esistenti, riducendo l'inquinamento nei porti e tenendo conto delle interazioni con la costa, in sinergia con gli altri usi presenti
	(MO/7)OSP_N 02	Raggiungere e mantenere gli obiettivi ambientali derivanti dalla direttiva quadro della strategia marina (MSFD) e dalla direttiva acque (Dir. 2000/60/CE)



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
	(MO/7)OSP_N 03	Promuovere l'istituzione del Parco Transnazionale delle Bocche di Bonifacio
	(MO/7)OSP_N 04	Promuovere l'economia circolare collegata ai rifiuti provenienti dal mare e da quelli prodotti nei porti
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/7)OSP_PPC 01	Promuovere interventi che, pur tenendo conto dei valori ambientali e paesaggistici dei beni e del contesto in cui insistono, nel rispetto dei vincoli definiti dall'aree parco e dall'aree SIC e ZPS della Rete Natura2000, favoriscano il restauro ed il recupero conservativo dei beni immobili costieri di alto valore storico-architettonico (torri costiere, fortificazioni militari, fari e segnalementi)
	(MO/7)OSP_PPC 02	Creare una rete di beni appartenenti al patrimonio marittimo-costiero della Sardegna che, seppur rifunzionalizzati per finalità turistiche e/o culturali, favorisca la conservazione del loro valore di testimonianza storica e promuova la cultura ambientale del mare e della navigazione
	(MO/7)OSP_PPC 03	Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo
<i>Ricerca scientifica e innovazione</i>	(MO/7)OSP_RI 01	Promuovere la produzione scientifica su tematiche inerenti all'economia del mare e la tutela e salvaguardia dell'ambiente marino
	(MO/7)OSP_RI 02	Incentivare la ricerca applicata per favorire la condivisione delle conoscenze e un approccio multidisciplinare con l'obiettivo di creare un vero e proprio "Distretto del Mare" che metta in relazione gli operatori della ricerca e le imprese e favorisca la nascita di start-up ad elevato tasso tecnologico
	(MO/7)OSP_RI 03	Avviare un sistema di formazione continua che garantisca il continuo aggiornamento degli operatori dei settori della Blue Economy e favorisca la riconversione di quelli provenienti da settori in dismissione
	(MO/7)OSP_RI 04	Favorire la ricerca e le attività operanti nel settore della biotecnologia blu applicata all'industria farmaceutica e non
	(MO/7)OSP_RI 05	Sostenere azioni di Procurement dell'innovazione per rafforzare e qualificare in tali pubbliche amministrazioni il ricorso, attraverso gli appalti di ricerca e sviluppo, a tecnologie innovative al servizio della valorizzazione del patrimonio marittimo nelle sue declinazioni ambientale ed economica.



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 MO/7 sono rappresentate in Figura 37 e Figura 38.

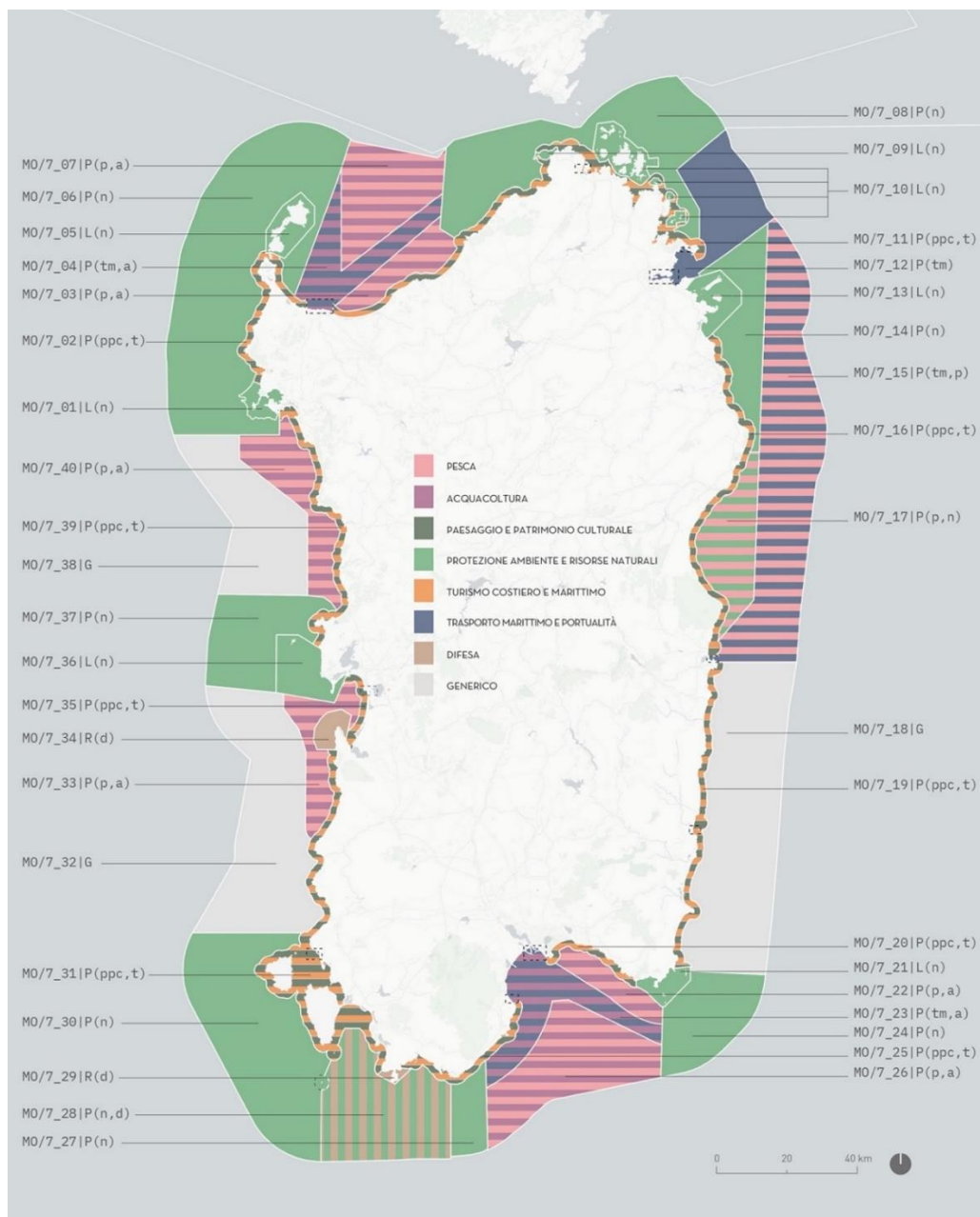


Figura 37 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/7



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

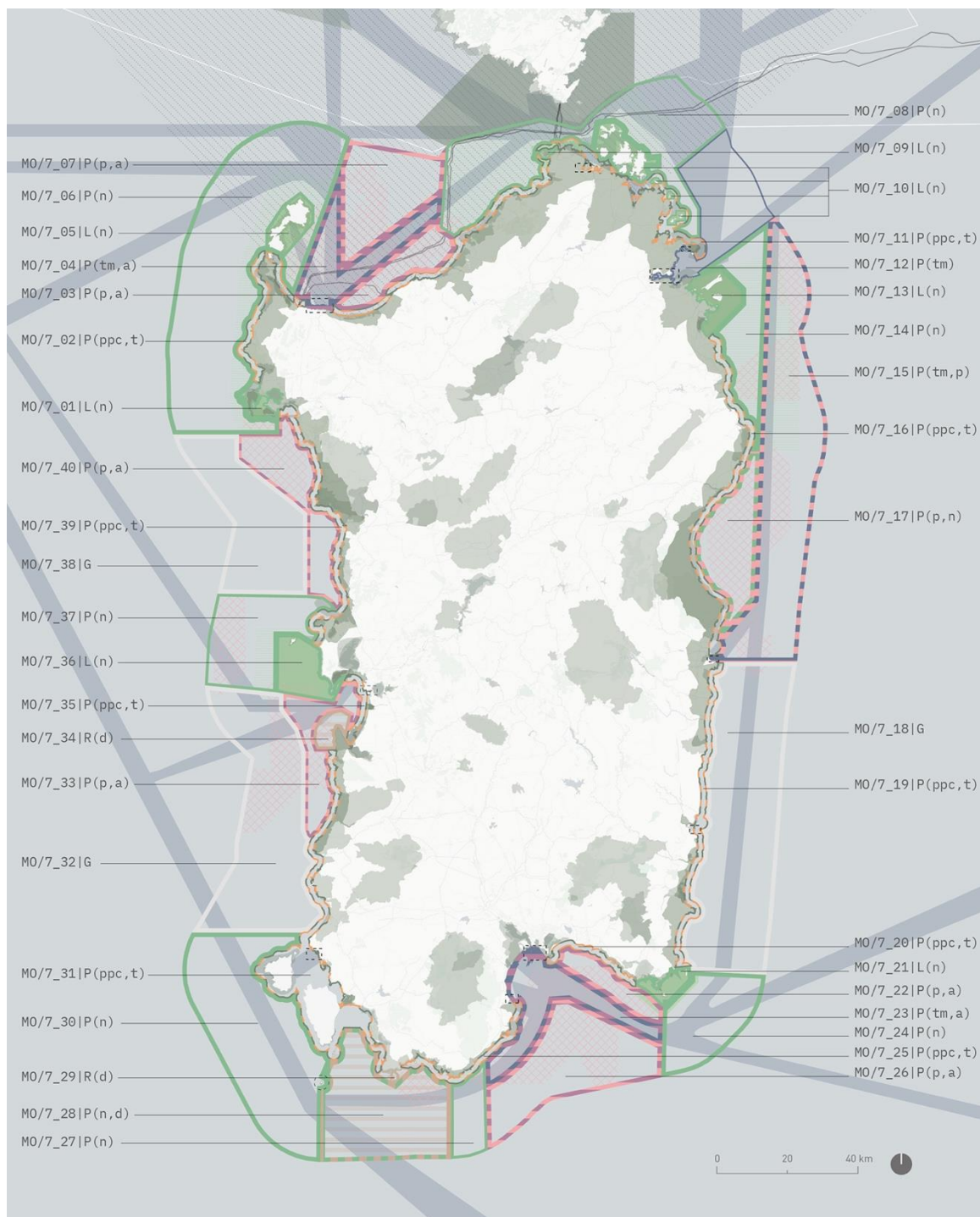


Figura 38 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/7



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*

7.3.8 Sub-area MO/8 - ZPE Mar Ligure

I principali usi del mare presenti nella sub-area MO/8 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, le attività connesse alla difesa e la pesca. 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.

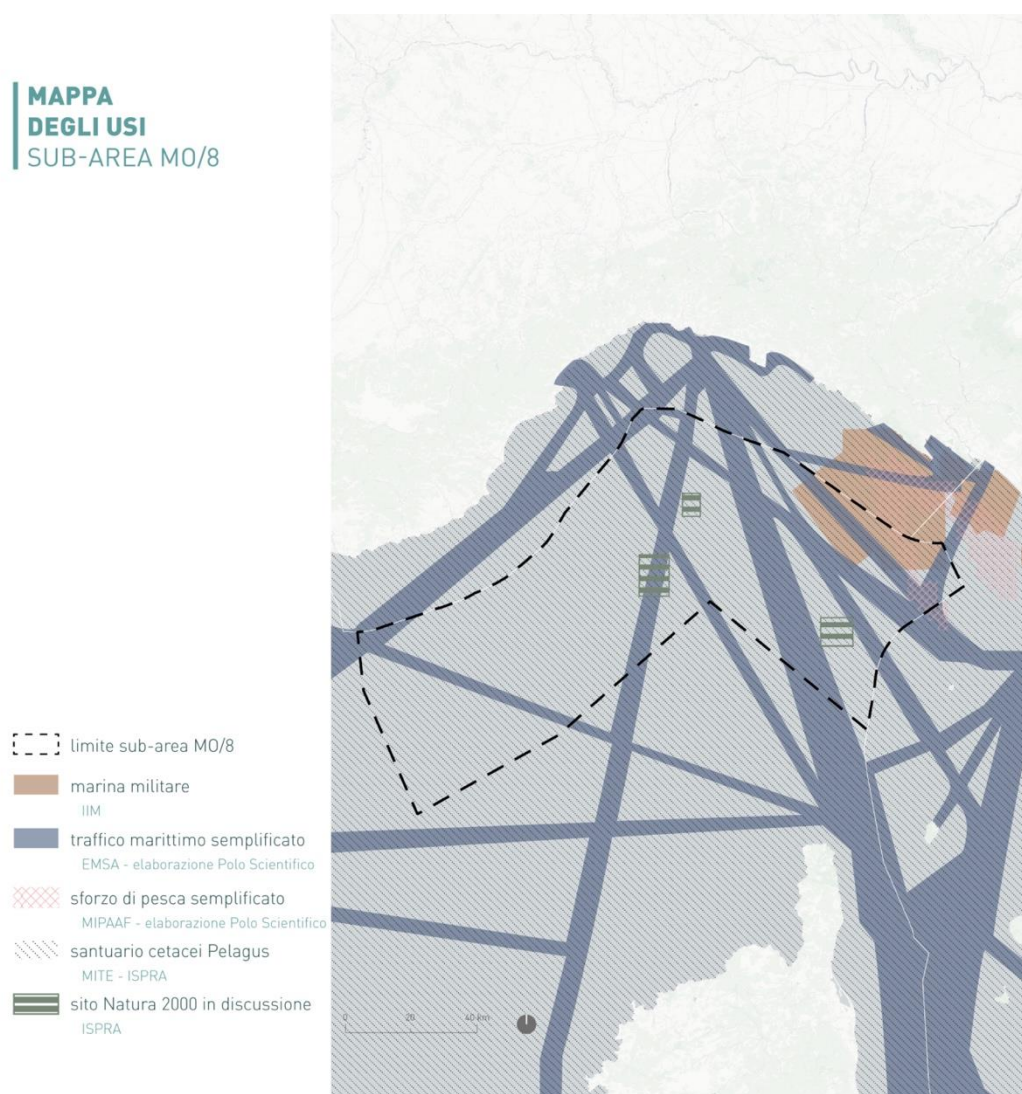


Figura 39 mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/8



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 strategia di sviluppo delle attività marittime nella MO/8 ZPE/Mar Ligure 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, in linea con il Green Deal europeo. Il mar Ligure presenta caratteristiche eterogenee sotto l'aspetto morfologico ed ecologico, per la varietà di habitat, condizioni ambientali e comunità biologiche presenti. Una delle caratteristiche morfobatimetriche più rilevanti, è la presenza di numerosi ed importanti canyon che solcano la scarpata continentale. L'area detiene un evidente valore ecologico ospitando specie e comunità endemiche 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 diversi strumenti di protezione e gestione, primi fra tutti il Santuario dei Cetacei Pelagos (Accordo Pelagos, 1999) e la ZPE - Zona di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno (DPR 209/2011), 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 Occidentale. Il mar Ligure inoltre 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 in particolare per quanto riguarda gli snodi portuali principali (eg Genova). Le prospettive di ulteriore crescita del settore nell'intero Mediterraneo richiedono di consolidarne la transizione verso la sostenibilità ambientale, rafforzando le iniziative di riduzione degli impatti, particolarmente significativi per l'area in oggetto. Il mar Ligure è anche caratterizzato da una varietà di pratiche di pesca, che contribuiscono attivamente al sostentamento delle economie dei territori che vi si affacciano, ed in tal senso va mantenuta nel futuro. È da segnalare la presenza di imbarcazioni provenienti da altre aree che effettuano la stagione di pesca (soprattutto in estate) nella zona, attratte in modo particolare dalle richieste del mercato ligure. E' utile segnalare che una zona particolarmente interessata è quella della Liguria di Ponente, dove le imbarcazioni si dedicano alla pesca batiale, mirata alla cattura dei gamberi viola (*Aristeus antennatus*). Rispetto ai piccoli pelagici, sulla base delle pur parziali evidenze scientifiche disponibili sullo stato di sfruttamento di alicie e sardina, è stata evidenziata la necessità di proseguire un percorso condiviso, volto a conservare la capacità di rinnovo degli stock commerciali.

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

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



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 MO/8, ZPE Mar Ligure

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(MO/8)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
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/8)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
<i>Pesca</i>	(MO/8)OSP_P 01	Favorire l'attuazione delle previsioni dei Piani pluriennali di Gestione della Sub-Area Geografica 9 (GSA9)
	(MO/8)OSP_P 02	Favorire la protezione delle principali aree di riproduzione e accrescimento, in accordo a quanto indicato nelle raccomandazioni della Commissione Generale per la Pesca del Mediterraneo
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/8)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
	(MO/8)OSP_N 02	Consolidare e potenziare il sistema di aree che favoriscono effetti positivi sulla conservazione ambientale, in particolare il Santuario dei Cetacei Pelagos e la ZPE, e favorire l'estensione della protezione dei mari UE al 30% entro il 2030
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/8)OSP_PPC 01	Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo



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 MO/8 sono rappresentate in Figura 40 e Figura 41.

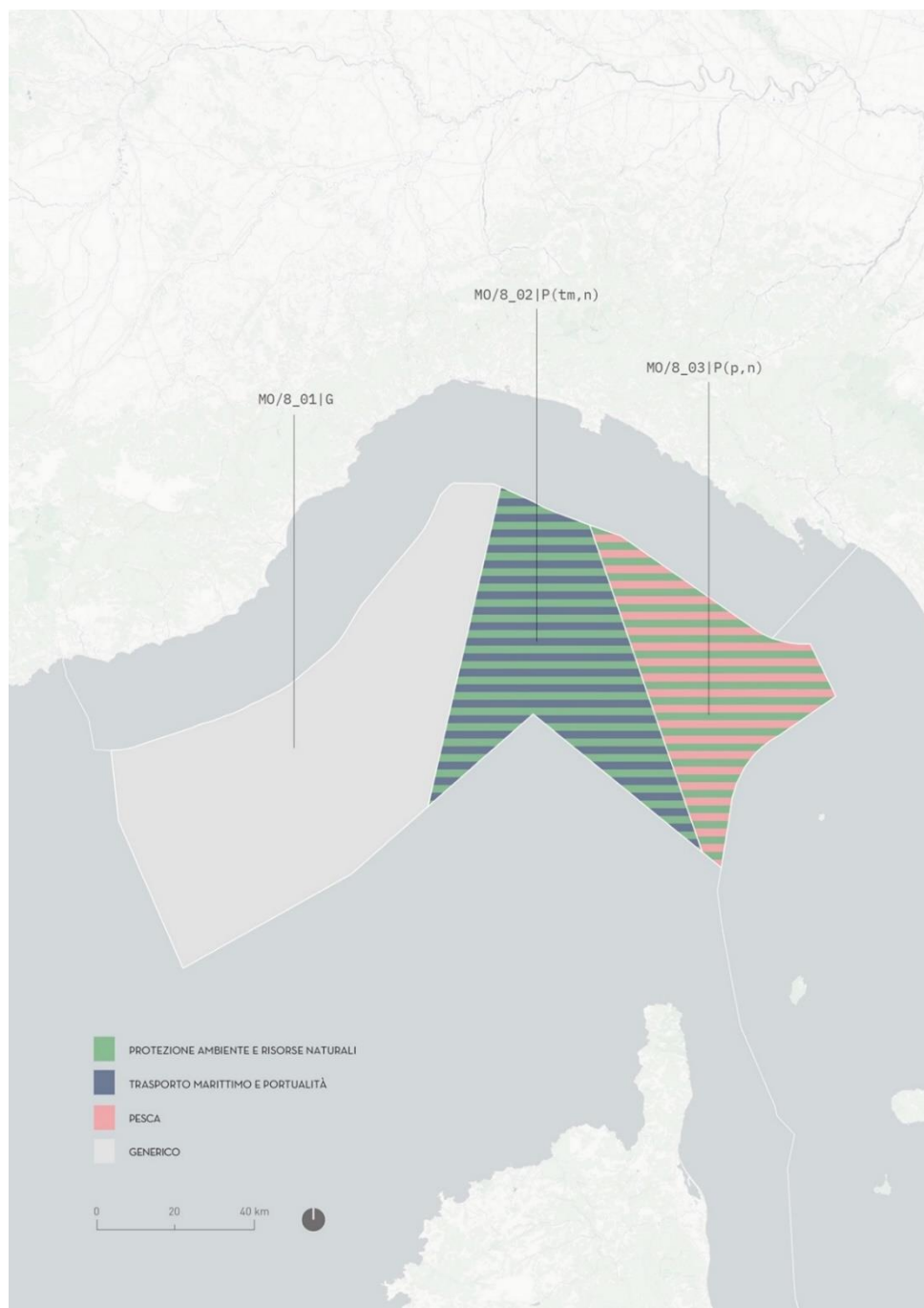


Figura 40 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/8



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

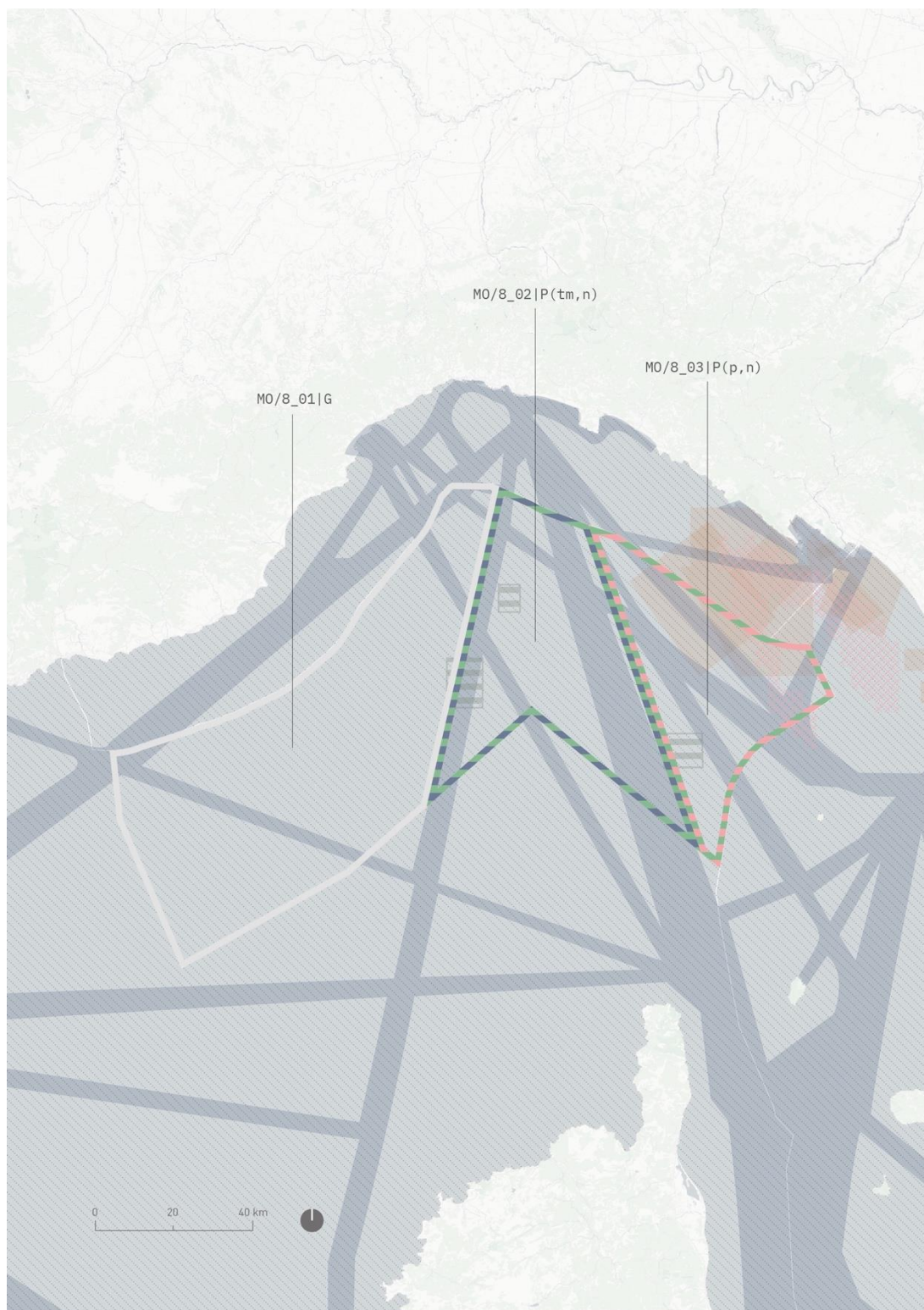


Figura 41 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/8



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*

7.3.9 Sub-area MO/9 - ZPE Tirreno Settentrionale

I principali usi del mare presenti nella sub-area MO/9 sono rappresentati nella Figura 42. 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali e i cavi di telecomunicazione. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 42 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

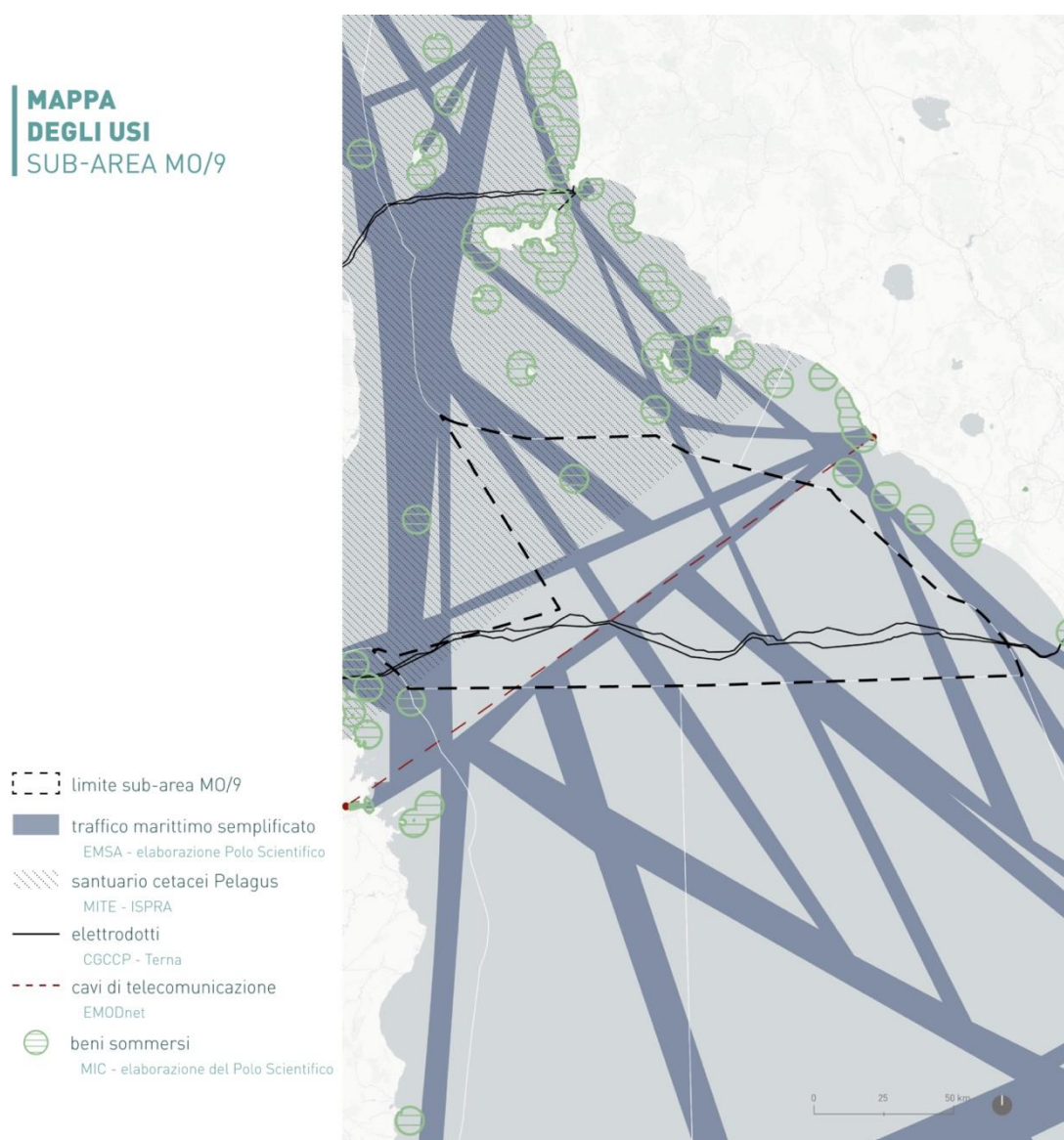


Figura 42: mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/9

Visione e obiettivi specifici



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

La strategia di sviluppo delle attività marittime nella MO/9 ZPE Tirreno Settentrionale 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, in linea con il Green Deal europeo. L'area in oggetto presenta caratteristiche eterogenee dal punto di vista morfo-batimetrico, in cui gran parte dei fondali si trova al di sopra della linea batimetrica dei 1000m. Da qui nasce la necessità di preservare gli habitat sensibili presenti per la loro importanza ecologica e i servizi ecosistemici derivanti. L'area rientra in parte nel Pelagos (Accordo Pelagos, 1999) ed in pieno nella ZPE - Zona di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno (DPR 209/2011), strumenti che necessitano di essere coordinati e rafforzati, per garantire la tutela dell'intero sistema ambientale e socio-economico del Mediterraneo Occidentale. L'area ospita traffici marittimi di grande rilevanza, essendo crocevia di trasporti nazionali ed internazionali. 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. Soprattutto in virtù delle caratteristiche morfo-batimetriche, l'area è interessata da attività di pesca che contribuiscono in maniera sostanziale alle economie dei territori che vi si affacciano. Tuttavia, diverse valutazioni condotte nell'area hanno da tempo indicato una condizione di impoverimento di molte delle risorse oggetto di sfruttamento. Per alcune di queste, come ad esempio il nasello, ci si trova in una situazione di sovrasfruttamento cronico. È stata quindi evidente la necessità di proseguire verso un percorso condiviso che porti verso un miglioramento della capacità di rinnovo di questo ed altri stock di interesse commerciale (ad es. triglia, scampo, gambero rosa e gambero viola).

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

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



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 Obiettivi specifici per la sub-area MO/9, ZPE Tirreno Settentrionale

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(MO/9)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
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/9)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
<i>Pesca</i>	(MO/9)OSP_P 01	Favorire l'attuazione delle previsioni dei Piani pluriennali di Gestione delle Sub-Area Geografica 9 (GSA9) di FAO-GFCM
	(MO/9)OSP_P 02	Favorire la protezione delle principali aree di riproduzione e accrescimento, in accordo a quanto indicato nelle raccomandazioni della Commissione Generale per la Pesca del Mediterraneo
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/9)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
	(MO/9)OSP_N 02	Consolidare e potenziare il sistema di aree che favoriscono effetti positivi sulla conservazione ambientale, in particolare il Santuario dei Cetacei Pelagos e la ZPE, e favorire l'estensione della protezione dei mari UE al 30% entro il 2030
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/9)OSP_PPC 01	Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo

Unità di Pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area MO/9 sono rappresentate in Figura 43 e Figura 44.



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

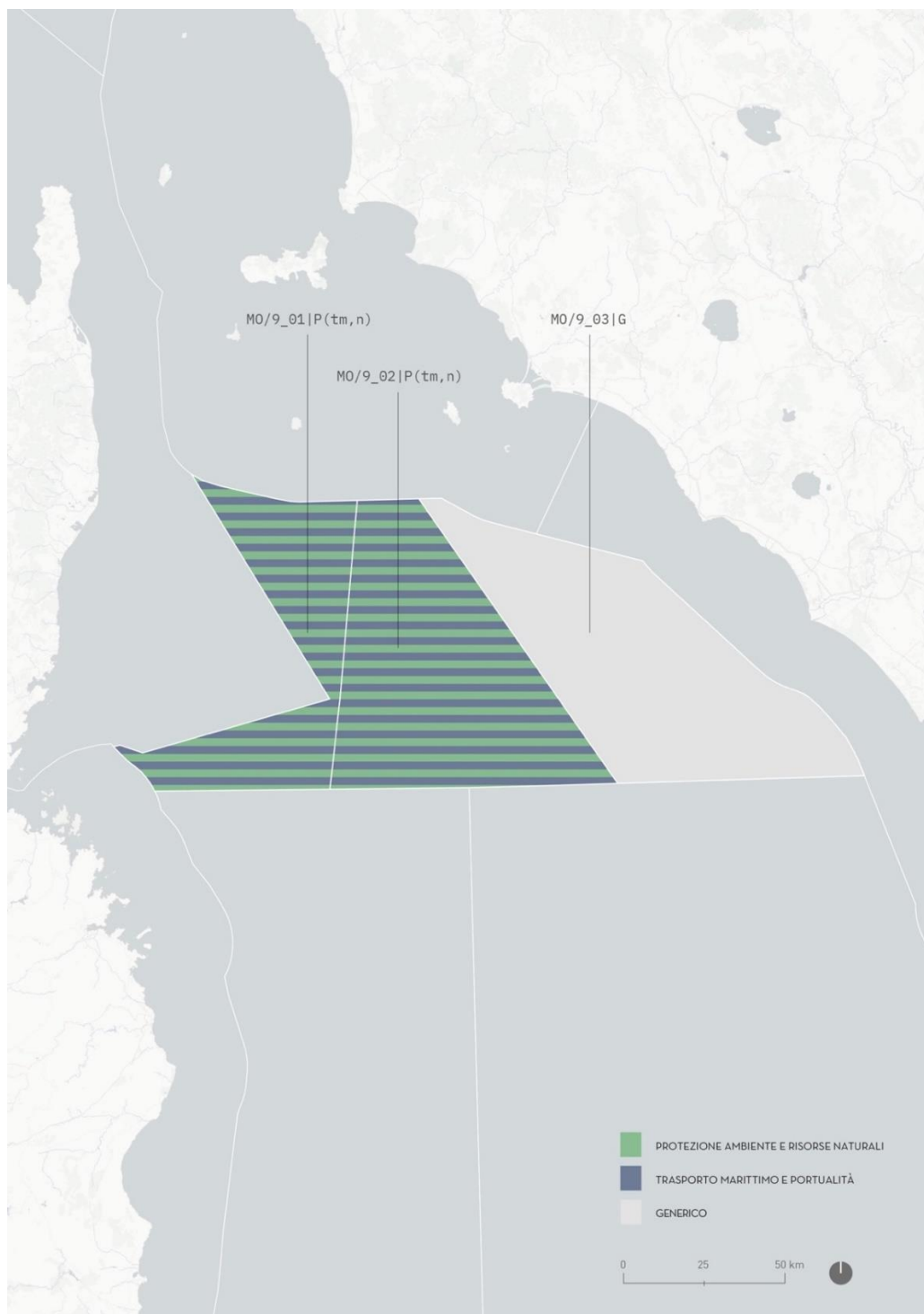


Figura 43 Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/9



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

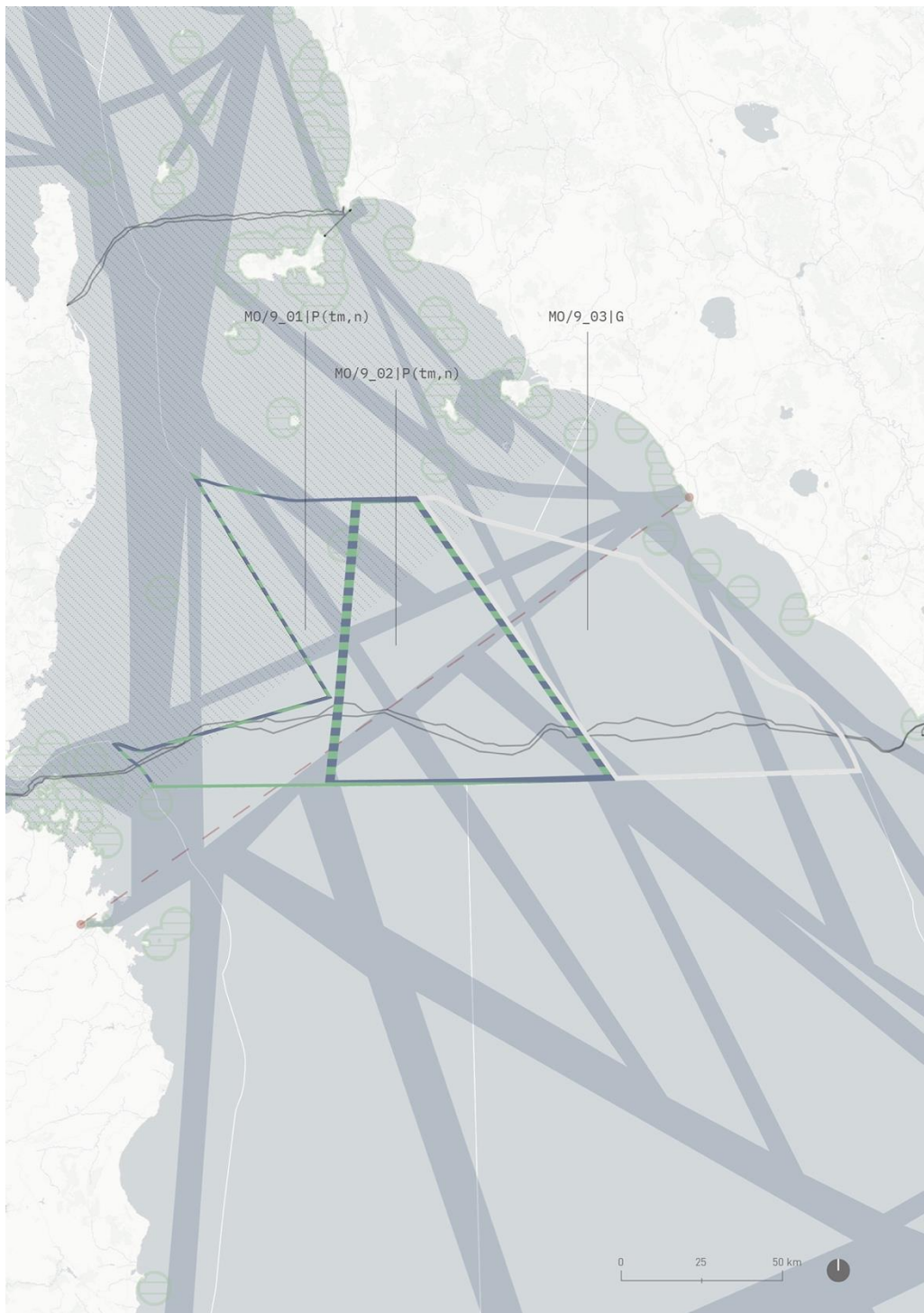


Figura 44 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/9



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

7.3.10 Sub-area MO/10 - Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Meridionale ed Orientale

I principali usi del mare presenti nella sub-area MO/10 sono rappresentati nella Figura 45. 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, i reperti archeologici sottomarini, i cavi di telecomunicazione e la pesca. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 45 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

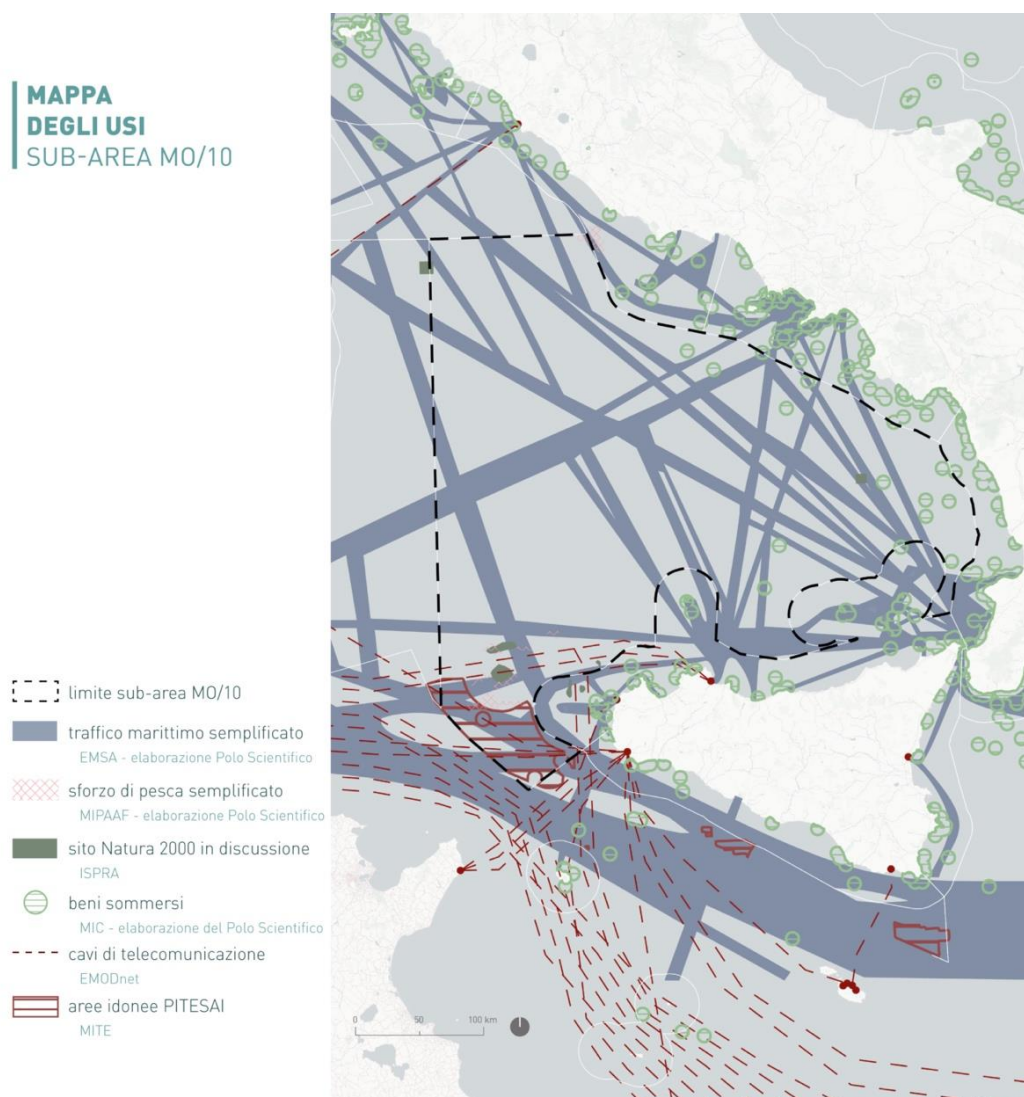


Figura 45: mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/10



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 strategia di sviluppo delle attività marittime nella MO/10 Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Meridionale ed Orientale 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, in linea con il Green Deal europeo. L'area del Tirreno Centro-meridionale presenta caratteristiche eterogenee dal punto di vista morfo-batimetrico, in cui gran parte dei fondali si trova al di sotto della linea batimetrica dei 1000m ad eccezione di pochi affioramenti sottomarini e canyons. Costituisce un'area chiave in cui si sviluppano complesse dinamiche di scambi d'acqua e flussi biologici fra i sotto-bacini del Mediterraneo orientale e occidentale, ed in cui sono presenti rilevanti fenomeni oceanografici di mesoscala. Per queste caratteristiche, e per la limitata conoscenza degli ambienti profondi e del potenziale di servizi ecosistemici ad essi associati, nasce la necessità di preservare precauzionalmente questi habitat. L'area ospita traffici marittimi di grande rilevanza, essendo crocevia di trasporti nazionali ed internazionali che seguono principalmente le direttrici N-S ma risulta anche fondamentale per i collegamenti da e per isole maggiori italiane. 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. Nelle aree caratterizzate da morfo-batimetria idonea, sono praticate diverse attività di pesca, inclusi lo strascico e la pesca con reti a circuizione ed attrezzi da posta, che contribuiscono in maniera sostanziale alle economie dei territori che vi si affacciano. La pesca ai piccoli pelagici è praticata in modo particolare nell'area della Campania e della Calabria Tirrenica, mentre il quadrante ad ovest delle coste della Sicilia è interessato da un'intensa attività di pesca a strascico alturiero, le cui specie demersali target sono il gambero rosa, le triglie, il nasello ed il gambero rosso. Valutazioni sullo stato delle risorse demersali condotte nell'area, hanno da tempo indicato una condizione di impoverimento delle principali risorse demersali, indicando quindi la necessità di proseguire verso un percorso condiviso che porti verso un miglioramento della capacità di rinnovo di questo ed altri stock di interesse commerciale. L'area possiede inoltre una vocazione rispetto al potenziale di sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili, sia rispetto all'eolico che all'energia da onda. Tale vocazione va preservata e rafforzata nella direzione della transizione energetica verso lo sviluppo del settore delle energie marine rinnovabili. L'area a ridosso del Canale di Sicilia è interessata da importanti rotte migratorie che attraversano il Mediterraneo. In questo contesto è fondamentale promuovere il rispetto delle convenzioni internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e sulla ricerca e il salvataggio in mare (SAR).

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

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



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*

- 5. Energia
- 6. Paesaggio e patrimonio culturale

Tabella 12 Obiettivi specifici per la sub-area MO/10, Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Meridionale ed Orientale

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(MO/10)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
	(MO/10)OSP_S 02	Promuovere un approccio integrato per far fronte alle sfide della sicurezza marittima e agli interessi marittimi, in particolare per quanto riguarda il rispetto delle convenzioni internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e sulla ricerca e il salvataggio in mare (SAR)
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/10)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
<i>Pesca</i>	(MO/10)OSP_P 01	Favorire l'attuazione delle previsioni dei Piani pluriennali di Gestione della Sub-Area Geografica (GSA10) di FAO-GFCM
	(MO/10)OSP_P 02	Favorire la protezione delle principali aree di riproduzione e accrescimento, in accordo a quanto indicato nelle raccomandazioni della Commissione Generale per la Pesca del Mediterraneo
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/10)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
	(MO/10)OSP_N 02	Consolidare e potenziare il sistema di aree che favoriscono effetti positivi sulla conservazione ambientale, in particolare la ZPE, e favorire l'estensione della protezione dei mari UE al 30% entro il 2030
<i>Energia</i>	(MO/10)OSP_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
	(MO/10)OSP_E 02	Perseguire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/10)OSP_PPC 01	Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo



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 MO/10 sono rappresentate in Figura 46 e Figura 47.

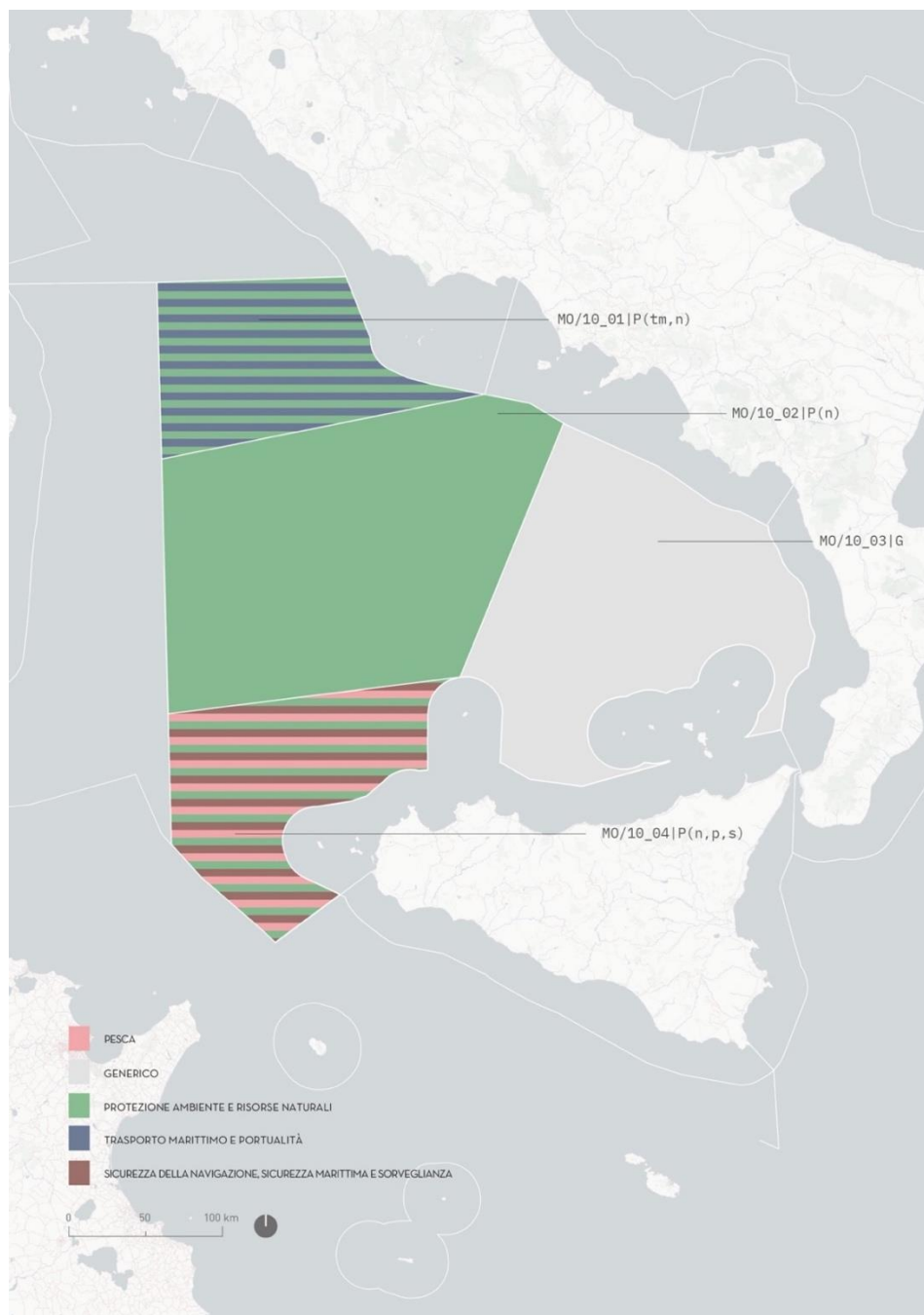


Figura 46: Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/10



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

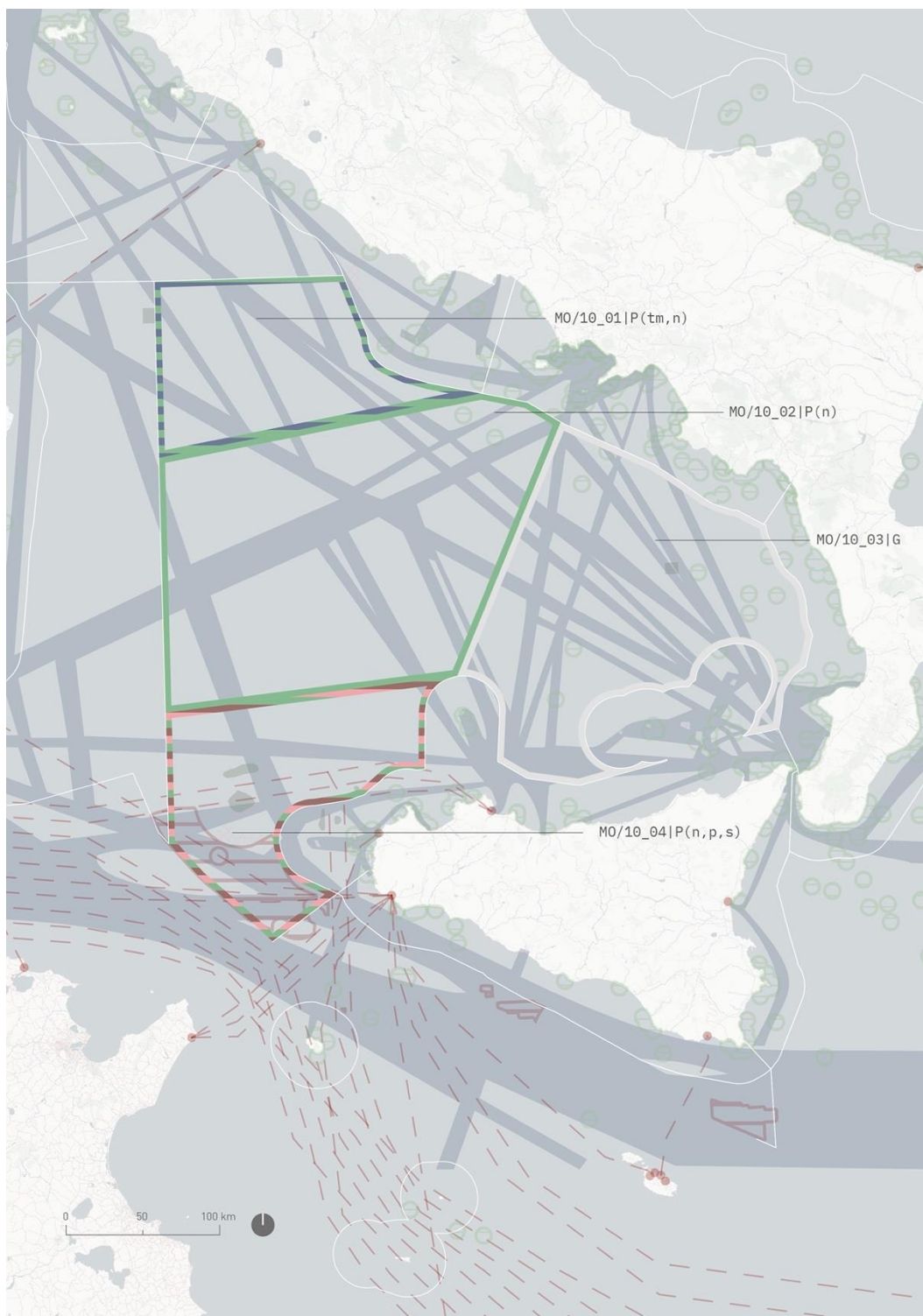


Figura 47 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/10



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

7.3.11 Sub-area MO/11 - Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Occidentale e Sardegna Occidentale

I principali usi del mare presenti nella sub-area MO/11 sono rappresentati nella Figura 48. 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 protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, i cavi di telecomunicazione e la pesca. Le fonti dei dati spaziali utilizzati sono riportate in Figura 48 e rappresentano informazioni disponibili a livello nazionale attraverso il contributo dei Ministeri coinvolti nel processo di PSM.

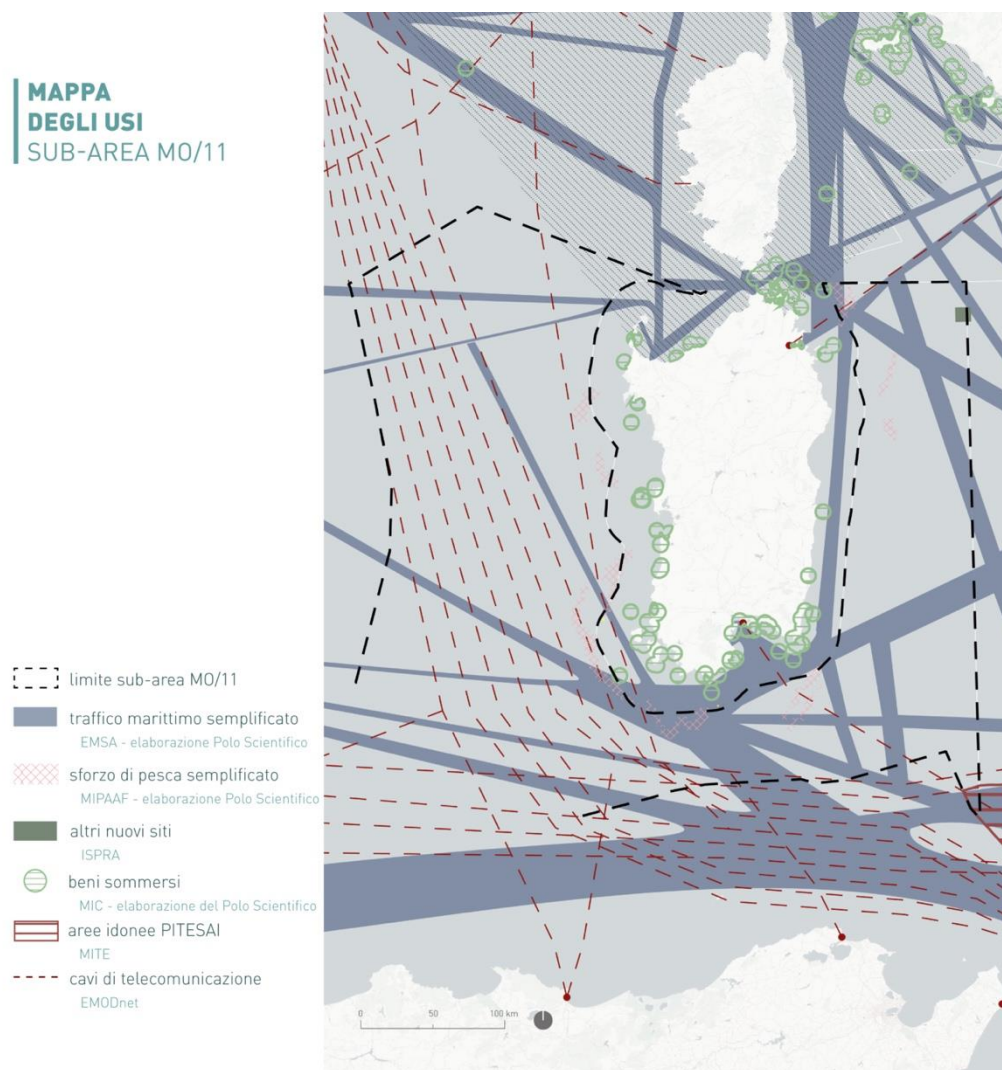


Figura 48: mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area MO/11



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 strategia di sviluppo delle attività marittime nella MO/11 Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Occidentale e Sardegna Occidentale 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, in linea con il Green Deal europeo. L'area del Tirreno Occidentale e Sardegna Occidentale presenta caratteristiche eterogenee dal punto di vista morfo-batimetrico, in cui gran parte dei fondali si trova al di sotto della linea batimetrica dei 1000m ad eccezione di pochi affioramenti sottomarini e canyons. Presenta inoltre varietà di habitat, condizioni ambientali e comunità biologiche presenti ed è inserita nelle rotte migratorie di molte specie di pesci, cetacei e tartarughe marine. L'alto valore ambientale dell'area è riconosciuto da vari strumenti di protezione e gestione, primi fra tutti la ZPE - Zona di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno ed in parte il Santuario dei Cetacei Pelagos, strumenti 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 Occidentale. L'area ospita traffici marittimi di grande rilevanza, specialmente per quanto riguarda i collegamenti da e per la Sardegna. La parte nord dell'area inoltre rientra nella PSSA "Particularly Sensitive Sea Area - Area Marina Particolarmente Sensibile" (IMO 2012 - Recommendation on navigation through the Strait of Bonifacio) dello Stretto di Bonifacio che evidenzia la necessità di rafforzare la gestione coordinata del traffico marittimo. 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. Nelle aree caratterizzate da morfo-batimetria idonea (in modo particolare nei settori sud-ovest e sud-est), l'area è interessata da attività di pesca che contribuiscono in maniera sostanziale alle economie dei territori che vi si affacciano. Lo strascico ricopre un ruolo tutt'altro che secondario nel panorama regionale in quanto, oltre a rappresentare la maggiore percentuale in stazza di tutta la flotta isolana, detiene anche una quota molto consistente delle catture regionali. A parte la peculiare condizione di sfruttamento delle risorse profonde come i gamberi rossi, le analisi più recenti delle serie storiche hanno mostrato una condizione di stabilità delle abbondanze delle principali risorse demersali sarde, per le quali rimane comunque la necessità di mantenere adeguati sistemi di gestione in grado di assicurare il mantenimento della capacità di rinnovo degli stock. L'area possiede inoltre una vocazione rispetto al potenziale di sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili, sia rispetto all'eolico che all'energia ondosa. Tale vocazione va preservata e rafforzata nella direzione della transizione energetica verso lo sviluppo del settore delle energie marine rinnovabili. L'area a sud-est delle coste sarde è interessata da importanti rotte migratorie che attraversano il Mediterraneo. In questo contesto è fondamentale promuovere il rispetto delle convenzioni internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e sulla ricerca e il salvataggio in mare (SAR).

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



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

Tabella 13 Obiettivi specifici per la sub-area MO/11, Piattaforma continentale e ZPE Tirreno Occidentale e Sardegna Occidentale

Settore di riferimento	Codice	Obiettivo Specifico
<i>Sicurezza marittima, della navigazione e sorveglianza</i>	(MO/11)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 – e delle raccomandazioni IMO sulle PSSA “Particularly Sensitive Sea Area - Area Marina Particolarmente Sensibile” (IMO 2012 - Recommendation on navigation through the Strait of Bonifacio)
	(MO/11)OSP_S 02	Promuovere un approccio integrato per far fronte alle sfide della sicurezza marittima e agli interessi marittimi, in particolare per quanto riguarda il rispetto delle convenzioni internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e sulla ricerca e il salvataggio in mare (SAR)
<i>Trasporto marittimo e portualità</i>	(MO/11)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
<i>Pesca</i>	(MO/11)OSP_P 01	Favorire l'attuazione delle previsioni dei Piani pluriennali di Gestione della Sub-Area Geografica 11 (GSA11)
	(MO/11)OSP_P 02	Favorire la protezione delle principali aree di riproduzione e accrescimento, in accordo a quanto indicato nelle raccomandazioni della Commissione Generale per la Pesca del Mediterraneo
<i>Protezione ambiente e risorse naturali</i>	(MO/11)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
	(MO/11)OSP_N 02	Consolidare e potenziare il sistema di aree che favoriscono effetti positivi sulla conservazione ambientale, in particolare la ZPE, e favorire l'estensione della protezione dei mari UE al 30% entro il 2030
<i>Energia</i>	(MO/11)OSP_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
	(MO/11)OSP_E 02	Perseguire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi in mare
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	(MO/11)OSP_PPC 01	Favorire l'identificazione, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio archeologico subacqueo



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

Unità di pianificazione e vocazioni d'uso

Le Unità di Pianificazione individuate per la Sub-area MO/11 sono rappresentate in Figura 49 e Figura 50.

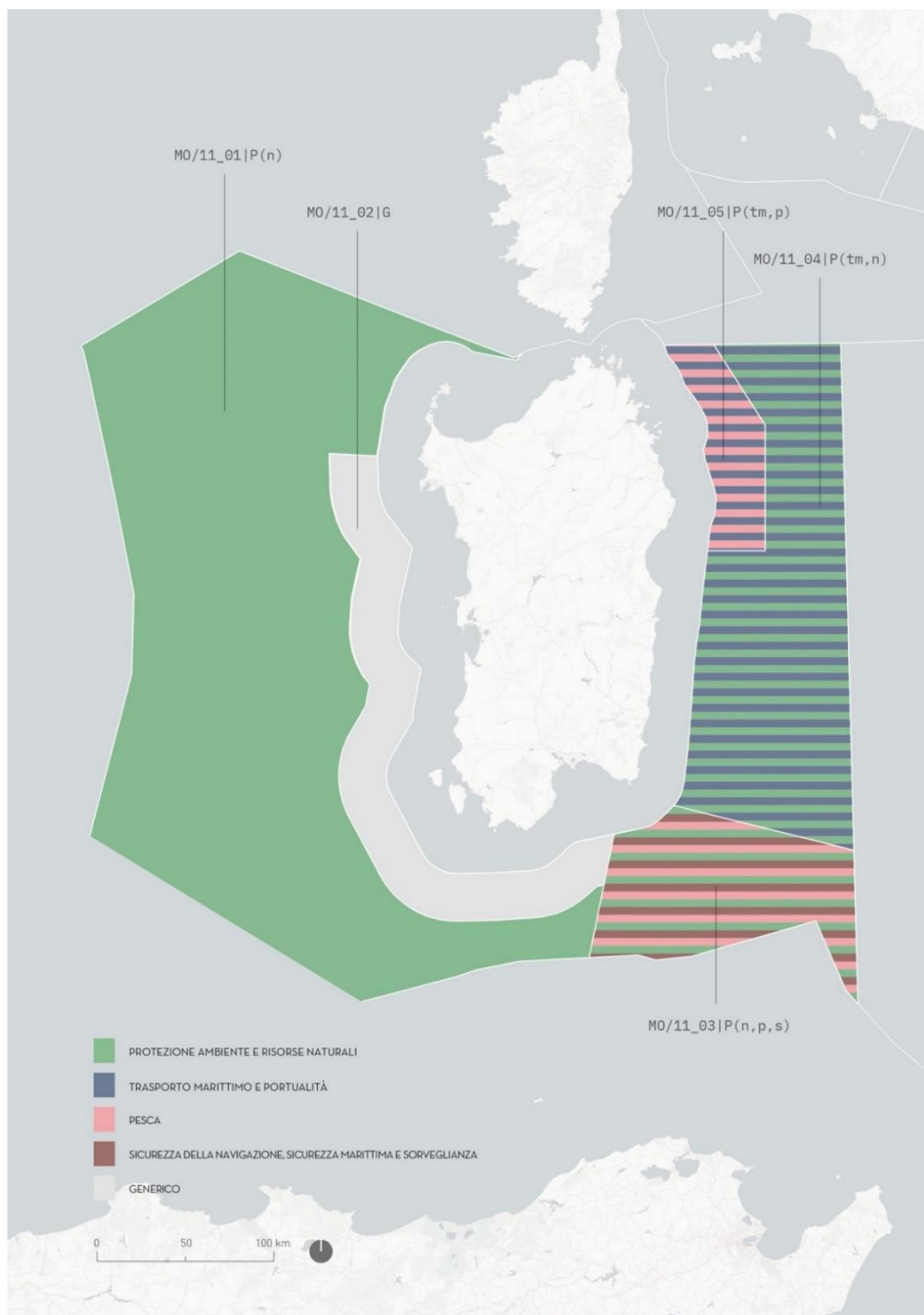


Figura 49: Identificazione delle unità di pianificazione della sub-area MO/11



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

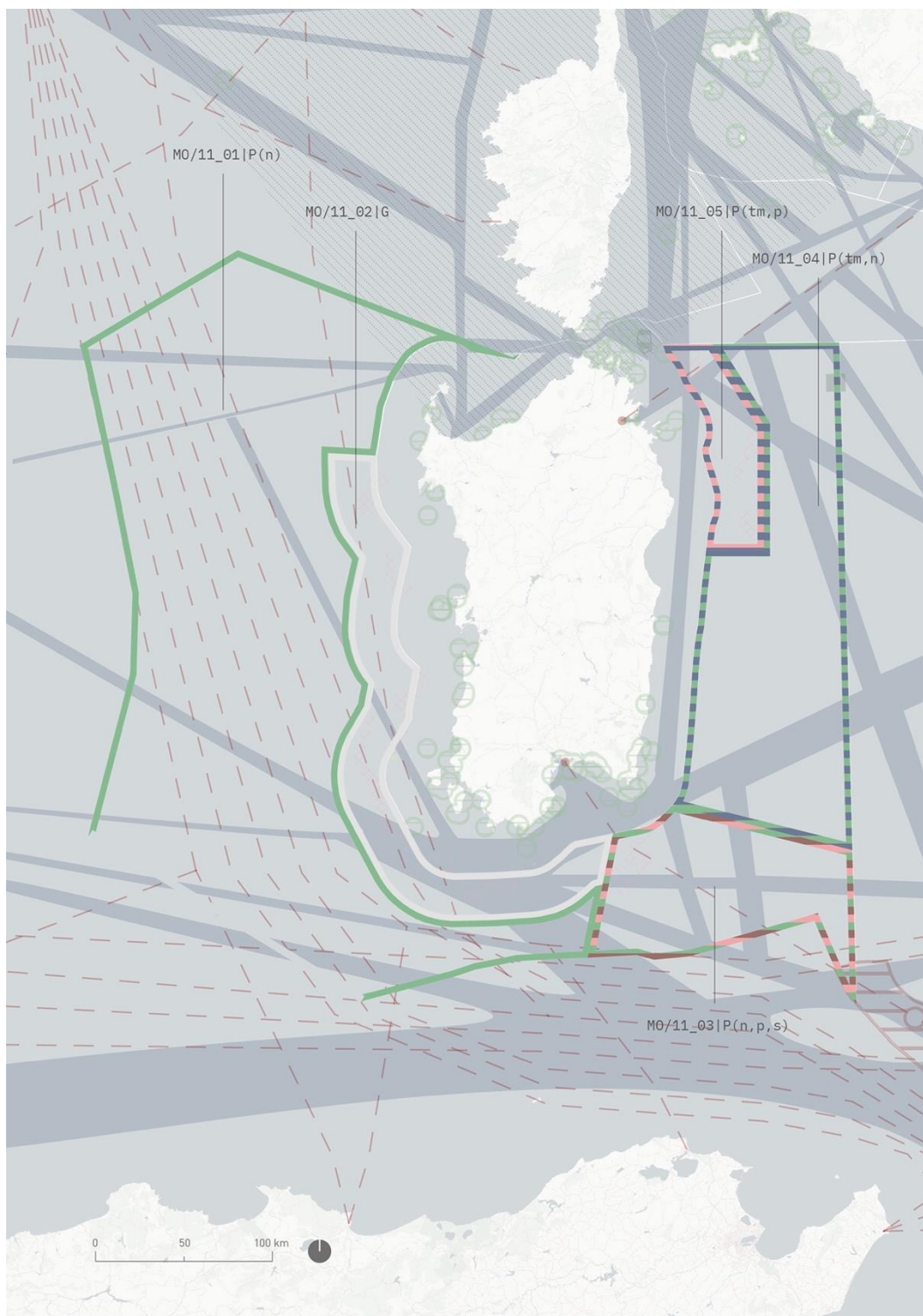


Figura 50 Sovrapposizione tra la mappa degli usi principali e le Unità di Pianificazione della Sub-area MO/11



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 "Tirreno-Mediterraneo Occidentale" 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 "Tirreno-Mediterraneo Occidentale" 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 14 sono riportate le misure di livello nazionale, mentre si rimanda alla Sezione 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 14 – 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 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
	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 di 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 12		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 13	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 14	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 22	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 23	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 24	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	OS_PPC 06 - Contrastare l'abusivismo edilizio sui territori costieri	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		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		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		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 per il 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	S, T, G	A	MIPAAF, Regioni, soggetti



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
			tale aree nello sviluppo sostenibile e nel riconoscimento della qualità, anche 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.			gestori AMP
NAZ_MIS 33		Pesca	Sviluppare piani locali della piccola pesca contenenti anche previsioni e misure di tipo spaziale.	S, A	A	Regioni
NAZ_MIS 34	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 35	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 ed 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 42	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 43		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 44	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 45		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



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 46	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	Favorire l'individuazione e l'adozione in ambito PSM di misure specifiche di tipo spaziale, comportamentale e tecnologico per ridurre gli impatti del rumore sottomarino sul biota, anche in linea con gli obiettivi e le misure relative al Descrittore 11 di MSFD.	S, TE	A	MIMS, MITE
NAZ_MIS 47		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		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



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
	in materia di trasporto marittimo e multimodalità					Sistema Portuale
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	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
	strategica portuale, pianificazione terrestre e i piani del mare					
NAZ_MIS 52	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 53		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



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 54		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 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.	M	A	MITE, MIC, Regioni
NAZ_MIS 55		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 56		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 57		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	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
			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 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	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
	le sinergie tra attività marittime compatibili					
NAZ_MIS 61	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	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



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
	predisposti da numerose regioni					
NAZ_MIS 62	OS_DC 02 - Garantire la migliore 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	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 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.	S, G	A, I	MITE, Regioni
NAZ_MIS 63	OS_DC 03 - Considerare ed indirizzare adeguatamente il tema dell'uso e della salvaguardia delle sabbie sottomarine	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	S, M	A	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
	per ripascimenti, da considera come risorsa strategica per i piani di difesa ed adattamento delle coste		l'organizzazione sistematica e la condivisione delle informazioni acquisite alle diverse scale di gestione (regionale e nazionale).			
NAZ_MIS 64		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 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.	S, T, TE	A, P	MITE, Regioni
NAZ_MIS 65		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 66	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					



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 67	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
NAZ_MIS 68		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	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	Individuare beni o aree costiere sottoposte a forte pressione turistica, anche mediante 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	T, TE, S	A, I	MIMS, 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
			temporalmente su aree particolarmente vulnerabili e congestionate a causa dell'alta pressione turistica.			
NAZ_MIS 71	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	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 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	A	A	MUR, MIMS



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 51), 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 51 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 Sezione 5 del Piano) è costituita al momento da un elenco piuttosto corposo (Tabella 15), 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 15 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 52). 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.



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*

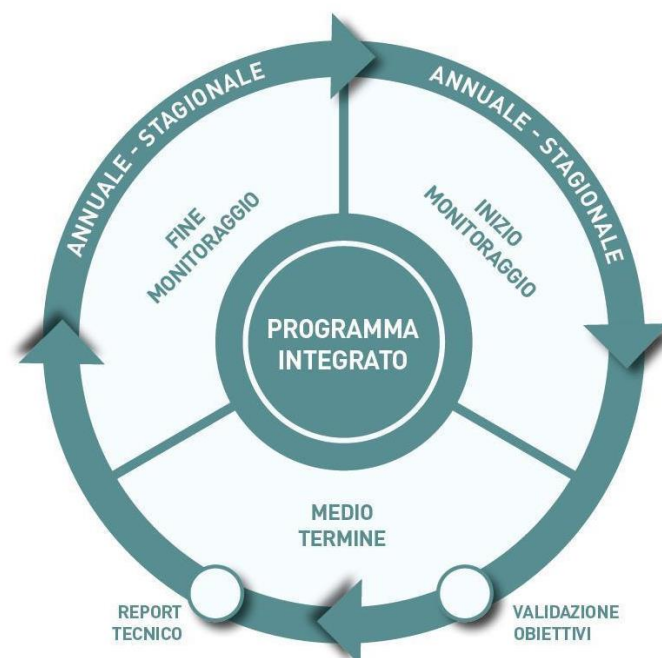


Figura 52 Rappresentazione grafica del PdM nella sua caratteristica di doppia circolarità: un ciclo annuale/stagionale che prevede la raccolta e organizzazione dei dati in maniera continua (il primo ciclo coincide con l'inizio del monitoraggio) e un ciclo più ampio che prevede la revisione di medio termine con la validazione degli obiettivi di piano

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

Il Piano sviluppato per l'area marittima "Tirreno-Mediterraneo Occidentale" secondo quanto previsto dalle linee guida nazionali e dalla metodologia adottata dal Comitato tecnico e sintetizzata nel capitolo 3, così come i Piani relativi alle altre Aree Marittime, rappresenta il riferimento strategico per lo sviluppo nei prossimi anni degli usi del mare e degli usi della costa interagenti. Allo stesso tempo, esso rappresenta il punto di partenza di un processo che dovrà svilupparsi, aggiornarsi e adattarsi nel tempo, al mutare delle informazioni e delle conoscenze disponibili, così come delle condizioni ambientali e socio-economiche al contorno.

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



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'approvazione del Piano per supportare, all'interno del flusso operativo del programma di monitoraggio, il consolidamento, l'attuazione e l'aggiornamento del Piano stesso.

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.