

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Nessun allarme sui parchi eolici offshore” ma servono schemi di separazione del traffico marittimo

Nicola Capuzzo · Friday, December 13th, 2024

Il rapporto di Consorzio Mediterraneo per Legacoop Agroalimentare nel quale si segnalano numeri e criticità sulla navigazione marittima per effetto dei nuovi parchi eolici offshore che nasceranno di fronte alle coste italiane nel corso dei prossimi anni ha immediatamente innescato la reazione dell’Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore (Aero), di cui fanno parte molti player del mondo marittimo-portuale come Msc, Fincantieri, Saipem e Italian Shipping & Logistics Agency.

“Siamo colpiti e spaventati dalla superficialità con la quale vengono diffusi e comunicati dati allarmistici sugli impatti che subirà il settore della pesca a seguito dell’installazione degli impianti eolici offshore” si legge nella prime righe della replica. Che poi precisa: “È vero che in Italia ci sono 129 progetti, per un totale circa 80,5 GW, che hanno fatto richiesta di connessione alla rete di Terna; di questi però, solo per 49 GW, ossia 75 progetti, sono stati accettati i preventivi di connessione di Terna e solo per 20 progetti, per circa 15 GW, è stato avviato l’iter di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Mase. È doveroso precisare, pertanto, che degli 84 progetti ai quali fa riferimento l’allarmante comunicato di alcune associazioni di categoria del mondo della pesca, solo una minima percentuale rappresenta l’obiettivo al 2030 e che anche gli scenari più ambiziosi difficilmente prevedono una potenza installata superiore ai 20 GW al 2040”.

Il presidente dell’Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore, Fulvio Mamone Capria, aggiunge quindi che “le lamentele sul rischio che le marinerie che praticano la pesca a strascico subirebbero nel breve periodo una riduzione di oltre il 21% del loro prelievo, sono totalmente infondate. Alimentare l’informazione in maniera non corretta non aiuta nessuno, e chi verrà maggiormente penalizzato, a causa della disinformazione, saranno proprio quelle marinerie che da tempo soffrono, ma non certo per colpa delle energie rinnovabili”.

Sull’argomento relativo agli schemi di separazione dei flussi di traffico marittimo è intervenuto anche l’ammiraglio Aurelio Caligiore, Commissario presso la Commissione Pnrr-Pniec del ministero dell’Ambiente e della sicurezza energetica (Mase), che a SHIPPING ITALY ha dichiarato: “La questione dei flussi di traffico marittimo, nella sua accezione più ampia, legata alla realizzazione di parchi eolici offshore, a mio avviso, deve essere attentamente valutata e fatta entrare nella pianificazione delle procedure di valutazione di carattere sia ambientale che di garanzia per la sicurezza dei traffici marittimi. Pertanto, a scanso di fomentare fobie immotivate e creare confusione in un settore tanto delicato quanto complesso, mi accingo a presentare le

seguenti considerazioni”.

Caligiore ha quindi aggiunto: “L’attività istruttoria in atto, legata al rilascio della cosiddetta Via (valutazione d’impatto ambientale), ha messo in luce il fatto che la maggior parte delle procedure legate alla realizzazione di impianti eolici offshore ricade nelle aree marittime in cui si concentra un enorme flusso di transiti navali e, segnatamente, lo Stretto (o Canale) di Sicilia e il Canale d’Otranto. Le motivazioni sono dovute al fatto che le rotte mercantili che collegano lo Stretto di Gibilterra al Canale di Suez o le rotte di collegamento con i porti ionici-adriatici (Taranto, Ravenna, Porto Marghera e Trieste, solo per citarne alcuni) convergono in quelle superfici marine che, per le loro peculiari caratteristiche anemometriche (forza ed intensità dei venti) vengono scelti dai proponenti per la realizzazione dei parchi eolici offshore. Quindi, a ben vedere, si tratta di coniugare transito in sicurezza dei flussi di traffico mercantile e la realizzazione prima e la gestione dopo dei parchi eolici offshore”.

Il commissario ricorda che “l’istituzione degli schemi di separazione di traffico marittimo è ben sviluppata e disciplinata da Risoluzioni emanate in ambito Imo (International Maritime Organization) già a far data dai primi anni ottanta. Infatti, la gran parte delle aree del Mar del Nord e del Mar Baltico sono disciplinati dagli schemi di separazione di traffico (Mandatory Shipping Routing) che assicurano una disciplina che regolamenta le rotte delle navi in transito – in entrata e in uscita – già a partire dal ‘British Channel’ o per i filo francofoni ‘La Manche’.”

Caligiore conclude sottolineando che, “in considerazione del fatto che i parchi eolici offshore, nel breve periodo, diventeranno una presenza ineludibile nel Mar Mediterraneo, sarebbe proprio il caso di richiedere all’Imo, tramite i pertinenti canali diplomatici, l’istituzione di questi schemi che, naturalmente, in una prima fase preliminare, andrebbero discussi e concertati coi Paesi trans-frontalieri, sia in Adriatico che nello Stretto di Sicilia”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

La mappa degli 84 nuovi progetti di impianti eolici offshore e le limitazioni alla navigazione

This entry was posted on Friday, December 13th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.