



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Orientale  
Porti di Trieste e Monfalcone

PROGETTO AdSP MAO n. 1894

PIANO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO NEL PORTO  
COMMERCIALE DI MONFALCONE

PROGETTISTA:		 <b>ing. Gianpaolo Stefanutti</b> Albo Ingegneri n. 960 UD	<b>STUDIO DE CLARA</b> Architetti AMBIENTE_TERRITORIO_URBANISTICA    PPC 1434 UD	
Ing. Gianpaolo Stefanutti	Relazione generale			
Pian. Paolo De Clara	Rapporto preliminare per la verifica assoggettabilità alla VAS			
RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:				
Ing. Vanna Gentili	Responsabile Area Ambiente e Bonifiche			

NOME FILE: 2_VAS_Rapporto preliminare Porto Monfalcone_rev. 2_2020	SCALA: ---
TITOLO ELABORATO: <b>VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA</b> <b>RAPPORTO PRELIMINARE</b>	ELABORATO: <b>PDd.02</b>

2	18/05/2020	Dopo Delibera Comitato di Gestione 26/2019 e DGR 429/2020			
1	25/10/2019	Dopo consultazione con Enti			
0	20/05/2019	Prima emissione			
Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato

Via Karl Ludwig von Bruck, 3  
34144 Trieste  
CF / P IVA 00050540327  
T +39 040 6731  
F +39 040 6732406  
E protocollo@porto.trieste.it  
E pec@cert.porto.trieste.it  
www.porto.trieste.it

## INDICE

1. PREMESSA .....	3
2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA .....	4
2.1 La definizione dell'ambito di Piano.....	6
2.2 La verifica di assoggettabilità .....	7
2.3 Soggetti competenti in materia ambientale .....	8
2.4 Valutazione di incidenza .....	9
2.5 Sito di importanza nazionale – “Canneto del Lisert” .....	12
3. PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI DEL PORTO DI MONFALCONE .....	13
3.1 Quadro normativo di riferimento.....	13
3.2 Contenuti del Piano: obiettivi .....	14
3.3 Contenuti del Piano: criteri e caratteristiche principali del servizio.....	15
4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI TERRITORIALI.....	20
4.1 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali .....	21
4.2 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani .....	22
5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI.....	26
5.1 Ambito di valutazione.....	26
5.2 Individuazione degli effetti ambientali e della relativa significatività .....	27
5.3 Individuazione degli effetti cumulativi.....	33
5.4 Incidenza sui Siti Natura 2000 e sulle aree protette di interesse regionale .....	34
5.5 Incidenza di natura transfrontaliera.....	34
6. CONCLUSIONI .....	34

## 1. PREMESSA

Il presente “Rapporto preliminare” si configura come documento di Screening per la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del *Piano di Gestione dei rifiuti delle navi in servizio e dei residui del carico*, d’ora in poi “PRRC” del porto di Monfalcone.

Il presente Piano di Raccolta e Gestione persegue l’obiettivo di implementare l’efficienza della gestione dei rifiuti scaricati dalle navi nel Porto di Monfalcone.

In ottemperanza al D.Lgs. n° 182 dd 24.6.2003, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP MAO per brevità) predispose il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico nel proprio ambito portuale di Monfalcone.

La verifica di assoggettabilità (o *screening*) è una procedura finalizzata ad accertare se un piano o un programma debba o meno essere assoggettato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

La procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS è regolamentata dall’art.12, Titolo II, Parte II del D.Lgs.152/2006 e s.m.i..

Il D.lgs. 152/2006, prevede che i piani o programmi che possano manifestare effetti sull’ambiente debbano essere sottoposti a procedura di VAS, quale processo finalizzato alla valutazione di tali impatti nell’ambito degli stessi.

Sono sottoposti a Verifica i piani ed i programmi che comportano modifiche minori o interessano piccole aree di uso locale e che ricadono nell’ambito di applicazione della VAS, ovvero:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell’aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli Allegati II, III e IV del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;
- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d’incidenza ai sensi dell’art. 5 del D.P.R. 357/1999 e s.m.i.

La verifica di assoggettabilità a VAS relativa a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti a VAS, si limita ai soli effetti significativi sull’ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.

## 2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) rappresenta un tipo di valutazione a cui sono da assoggettare piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Il procedimento prevede quindi l'elaborazione di un rapporto ambientale che: individua, descrive e valuta gli impatti significativi sull'ambiente, sul patrimonio culturale e paesaggistico e sulla salute delle persone derivanti dall'attuazione del piano o del programma; individua, descrive e valuta le ragionevoli alternative, alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma, concorre alla definizione degli obiettivi e delle strategie del piano o del programma, indica i criteri di compatibilità ambientale, le misure previste per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi sull'ambiente, gli indicatori ambientali di riferimento e le modalità per il monitoraggio, dà atto delle consultazioni dei soggetti pubblici e dei cittadini ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.

La Comunità europea ha previsto la valutazione degli effetti di determinati da piani e programmi sull'ambiente introducendo la Direttiva 2001/42 del 27 giugno 2001. L'Italia ha recepito la Direttiva con la parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 in vigore dal 31 luglio 2007.

L'articolo 6, commi 2, 3, 3bis e 4 del d.lgs 3 aprile 2006, n. 152 individua:

- a) piani e programmi che sono sempre soggetti a VAS;
- b) piani e programmi per i quali occorre valutare preventivamente se possono comportare detti effetti significativi sull'ambiente;
- c) piani e programmi sempre esclusi dalla VAS.

La VAS è sempre e direttamente richiesta a:

- piani e programmi dei settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, qualora definiscano il quadro di riferimento di opere soggette a valutazione d'impatto ambientale (VIA) o a verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi della normativa vigente;
- piani e programmi che possono avere incidenze significative su siti della rete natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti. Non si tratta soltanto di piani e programmi che si sovrappongono, disciplinano o modificano l'assetto territoriale all'interno di Siti della Rete natura 2000, ma anche quelli esterni le cui previsioni possono comportare incidenze significative sui predetti Siti;
- modifiche ai piani e programmi di cui al comma 2, dell'art. 6, se non si tratta di modifiche minori, le quali sono invece sottoposte a screening di VAS.

Sono sottoposti preliminarmente a verifica di VAS:

- i piani e programmi di cui al comma 2 dell'art. 6 sopra riportati, che interessano piccole aree di interesse locale;

- le modifiche minori di piani e programmi di cui al comma 2 dell'art. 6 del d.lgs. 152/2006;
- altri piani e programmi diversi da quelli indicati al comma 2 dell'art. 6 del d.lgs. 152/2006, ma che costituiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti di qualsiasi natura.

Se la preventiva valutazione di screening di VAS dei piani sopraddetti si è conclusa con un accertamento della loro significatività ambientale, gli stessi dovranno essere sottoposti a procedura di VAS.

Sono comunque esclusi dalla VAS (art.6, del d.lgs. 152/2006):

- i piani e i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nella disciplina di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni(art.6, comma 4);
- i piani e i programmi finanziari o di bilancio (art.6, comma 4);
- i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica (art.6, comma 4);
- i piani di gestione forestale o strumenti equivalenti, riferiti ad un ambito aziendale o sovraziendale di livello locale, redatti secondo i criteri della gestione forestale sostenibile e approvati dalle regioni o dagli organismi dalle stesse individuati (art.6, comma 4);
- modifiche, concernenti la mera localizzazione delle singole opere, dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, qualora conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi (art.6, comma 12);
- i progetti di piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico (art. 68 del d.lgs 152/2006).

Sono inoltre esclusi dal campo di applicazione della VAS e della verifica di VAS ai sensi dell'art.5, comma 8 della legge 106/2011 – che ha modificato le norme urbanistiche nazionali - gli strumenti attuativi di piani urbanistici “ già sottoposti a valutazione ambientale strategica qualora non comportino variante e lo strumento sovraordinato in sede di valutazione ambientale strategica definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti piani volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste. Nei casi in cui lo strumento attuativo di piani urbanistici comporti variante allo strumento sovraordinato, la valutazione ambientale strategica e la verifica di assoggettabilità sono comunque limitate agli aspetti che non sono stati oggetto di valutazione sui piani sovraordinati. I procedimenti amministrativi di valutazione ambientale strategica e di verifica di assoggettabilità sono ricompresi nel procedimento di adozione e di approvazione del piano urbanistico o di loro varianti non rientranti nelle fattispecie di cui al presente comma”.

Nella procedura di VAS sono coinvolti:

- l'autorità procedente, la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il piano, programma, il proponente, sia un diverso soggetto pubblico o privato, è la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma;
- l'autorità competente, la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato; in sede statale autorità competente è il Ministro

dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che esprime il parere motivato di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali;

- i soggetti competenti in materia ambientale, le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani e programmi.

Secondo le disposizioni del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. la valutazione ambientale strategica deve essere avviata dall'autorità procedente assieme al processo di formazione del piano o programma e prima alla sua approvazione.

La valutazione ambientale strategica è un processo che comporta (art. 11 comma 1):

1. lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità (limitatamente a piani o programmi di cui al c. 2 dell'art. 6 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori e piani o programmi diversi da quelli del comma 2 dell'art. 6, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti);
2. l'elaborazione del rapporto ambientale (previa fase di "scoping" atta alla definizione dell'ambito delle indagini necessarie per la valutazione);
3. lo svolgimento di consultazioni;
4. la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;
5. la decisione; l'informazione sulla decisione;
6. il monitoraggio (con l'indicazione delle eventuali misure correttive per il riorientamento del piano o programma)

Il parere motivato è il provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS, espresso dall'autorità competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni.

## **2.1 La definizione dell'ambito di Piano**

Con Delibera n. 26 del Comitato di Gestione del 20 dicembre 2019 è stata approvata la succitata "Intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia per la gestione del Porto di Monfalcone", con l'individuazione dell'Ambito Portuale da inserire nel Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Pertanto, l'ambito di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale nel porto di Monfalcone, al fine della gestione dei rifiuti provenienti dalle navi, coincide con le seguenti banchine, evidenziate nella Fig. 2.1 seguente:

1. banchina commerciale Portorosega;
2. banchina commerciale in concessione alla Centrale Termoelettrica A2A Energie Future S.p.a.;
3. banchina commerciale in concessione al Silos Casillo ex De Franceschi.



Fig. 2.1 – Vista aerea dell'area del Porto di Monfalcone con evidenziate le banchine utilizzate per il traffico navi commerciali in ambito AdSP MAO



Esaminate le dimensioni ridotte dell'ambito di Piano ed in continuità con i procedimenti valutativi assunti per la verifica degli effetti significativi sull'ambiente del precedente *Piano di Gestione dei rifiuti delle navi in servizio e dei residui del carico*, il presente Piano sarà valutato mediante un documento per l'attivazione della preventiva verifica di assoggettabilità alla VAS.

## 2.2 La verifica di assoggettabilità<sup>1</sup>

### ***I. Avvio e individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale***

L'autorità procedente comunica all'autorità competente gli atti propedeutici all'avvio dei procedimenti amministrativi come definiti dalle vigenti leggi di settore del piano, avviando contestualmente gli adempimenti relativi alla VAS.

### ***II. Predisposizione della documentazione***

Il proponente e/o l'autorità procedente predisporre il rapporto preliminare e quest'ultima lo trasmette all'autorità competente ed ai soggetti competenti in materia ambientale, invitandoli ad esprimere un parere.

Nel caso in cui l'area oggetto di pianificazione o, nel caso di una variante parziale, l'area oggetto di variazione urbanistica, comprenda o risulti confinante con siti della Rete Natura 2000 è necessario che il rapporto preliminare contenga una Relazione di verifica di significatività di incidenza, ai sensi della DGR 1323/2014.

<sup>1</sup> <http://www.regione.fvg.it>

### **III. Consultazioni**

I soggetti competenti consultati hanno a disposizione 30 giorni dal ricevimento della richiesta di parere, per inviare osservazioni e considerazioni, indicando la necessità o meno di effettuare valutazioni più approfondite su determinati aspetti e criticità.

E' facoltà dell'autorità competente, anche su istanza dell'autorità procedente o del proponente, ai fini di acquisire il parere dei soggetti competenti in materia ambientale, indire un'apposita conferenza ai sensi dell'art 14 e seguenti della L. 241/90.

### **IV. Conclusione del procedimento**

L'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I alla parte II del d.lgs. 152/2006 e tenuto conto delle osservazioni pervenute, svolge l'istruttoria tecnica e verifica, se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente o preveda azioni in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità ambientale.

L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, entro novanta giorni dalla trasmissione del rapporto preliminare, emette il provvedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS (deliberazione) con la decisione di assoggettare o escludere il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le eventuali osservazioni, condizioni, prescrizioni.

Tale provvedimento, che è obbligatorio e vincolante, può disporre pertanto che:

- a) Il piano sia assoggettato a VAS, qualora si accerti che potrebbe comportare impatti significativi sull'ambiente;
- b) Il piano non sia assoggettato a VAS (esclusione), qualora si accerti che non può comportare impatti significativi sull'ambiente;
- c) Il piano non sia assoggettato a VAS (esclusione), purché vengano inserite specifiche modifiche ed integrazioni (cd. osservazioni, condizioni, prescrizioni), tali da rendere compatibile l'attuazione del p/p con gli obiettivi di tutela e sostenibilità ambientale.

L'autorità competente deve rendere pubblico il provvedimento finale di verifica contenente le conclusioni adottate (comprese le motivazioni del mancato esperimento della VAS), nelle forme in uso per la pubblicazione degli atti amministrativi e deliberativi. In ogni caso, tale provvedimento dovrà essere pubblicato sul sito web istituzionale sia dell'autorità competente che dell'autorità procedente, per almeno 30 gg.

### **2.3 Soggetti competenti in materia ambientale**

Nell'ambito del processo di verifica di assoggettabilità alla VAS del PRRC del Porto commerciale di Monfalcone, sono stati individuati i seguenti soggetti:

- **Autorità procedente:** Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porto di Monfalcone
- **Autorità competente:** Regione Friuli Venezia Giulia
- **Struttura di supporto tecnico all'Autorità competente:** Servizio valutazioni ambientali della centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile
- **Soggetto proponente:**
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porto di Monfalcone



- **Soggetti competenti in materia ambientale**

- ✓ Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio - Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica;
- ✓ Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia - Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati;
- ✓ Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia - Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche;
- ✓ Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio caccia e risorse ittiche;
- ✓ Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A. F.V.G.);
- ✓ Azienda per i Servizi Sanitari n.2 Bassa Friulana-Isontina;
- ✓ Comune di Monfalcone;
- ✓ Ufficio di Sanità Marittima ed Area di Frontiera;
- ✓ Posto d'Ispezione Frontaliera (PIF).

## 2.4 Valutazione di incidenza

Il territorio circostante l'ambito di Piano è caratterizzato da diversi siti rilevanti dal punto di vista ambientale:

- i siti Natura 2000:
  - ✓ Foce dell'Isonzo - Isola della Cona (ZSC ZPS IT3330005),
  - ✓ Cavana di Monfalcone (ZSCIT3330007),
  - ✓ Carso Triestino e Goriziano (SIC IT3340006) *include ZPS IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia*
- le aree protette di interesse regionale: (istituite nel Golfo di Panzano al fine di recepire la dir 79/923)

Il PRRC del porto di Monfalcone interessa esclusivamente l'ambito portuale, ovvero, un'ambito ridotto costituito dalle tre banchine individuate nella fig. 2.1 e pertanto, si ritiene che l'attuazione del Piano non possa influire negativamente sulle aree naturali sopra elencate, in ragione dell'assoluta assenza di effetti negativi che lo stesso comporta.

La corretta gestione dei rifiuti e dei residui di carico contribuirà a tutelare la biodiversità e l'ambiente in generale e quindi indirettamente anche le aree appartenenti alla rete Natura 2000.

In particolare, operando in ambito portuale su aree già infrastrutturate, per quanto attiene alle previsioni del presente PRRC si escludono effetti su specie e habitat dei siti appartenenti alla rete "Natura 2000" e l'insorgere di "interferenze funzionali", intendendosi con quest'ultime: *un effetto indiretto di un piano, progetto o intervento esterno sull'area SIC/ZSC o ZPS determinato ad esempio dal peggioramento misurabile del livello di qualità delle componenti abiotiche strutturali del sito (ad es. sono previste emissioni nocive, azioni che possono alterare le caratteristiche del suolo, emissioni sonore ecc.), dal consumo/sottrazione di risorse destinate al sito (ad es. captazione di acqua), da interferenze con aree esterne che rivestono una funzione ecologica per le specie tutelate (ad es. siti di riproduzione, alimentazione, ecc.) o da interruzione delle aree di collegamento ecologico funzionale (rete ecologica). (cfr Dgr 1323/2014)*

Per quanto sopra, si ritiene di escludere preventivamente l'attivazione di procedimenti in materia di valutazione di incidenza di cui alla Dgr 1323/2014 "Indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza"

Fig. 2.2: Siti Natura 2000 nell'area di interesse (fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)

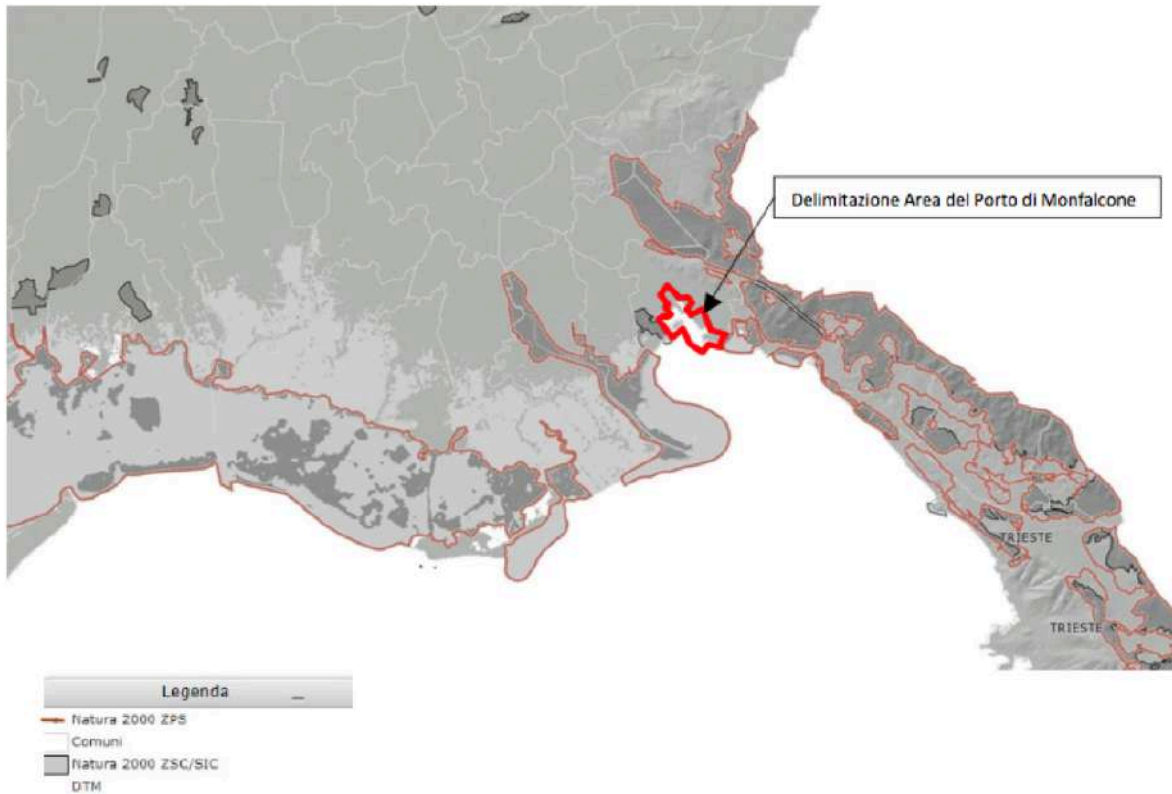


Fig. 2.3: Foce dell'Isonzo - Isola della Cona (ZSC ZPS IT3330005) - (fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)

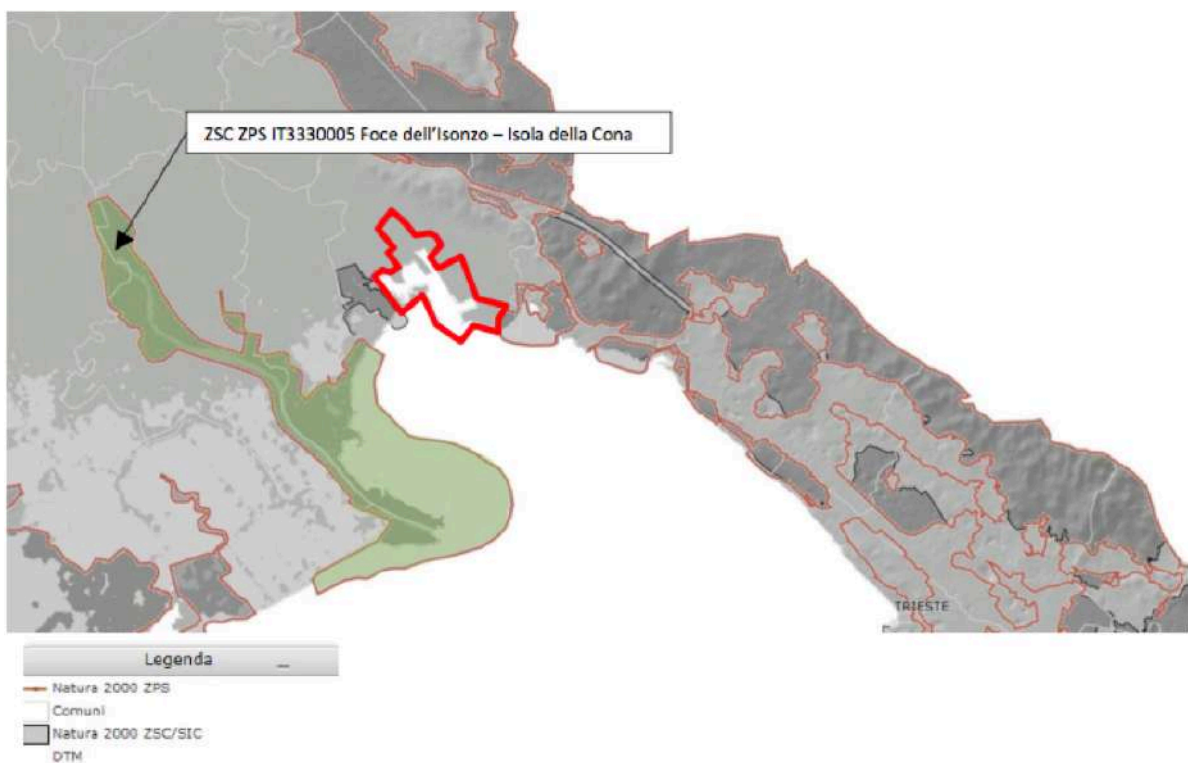


Fig. 2.4: Foce Cavana di Monfalcone (ZSCIT3330007) (fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)

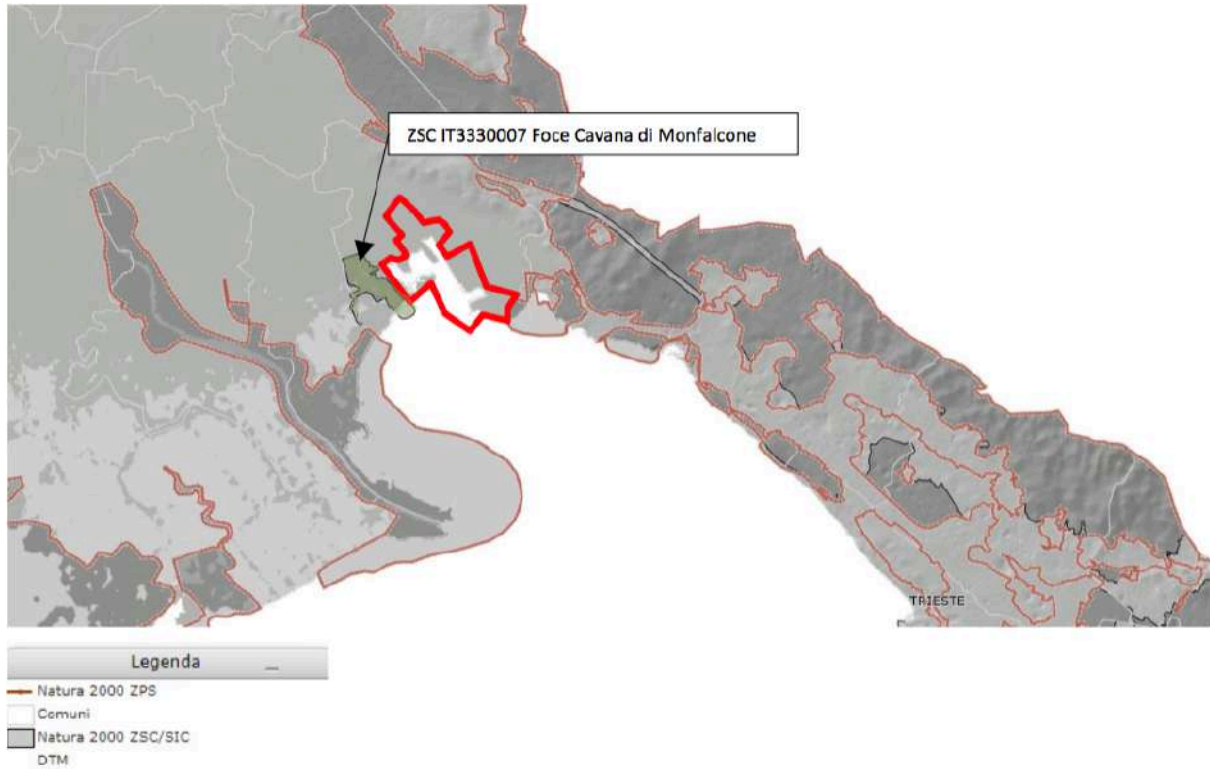
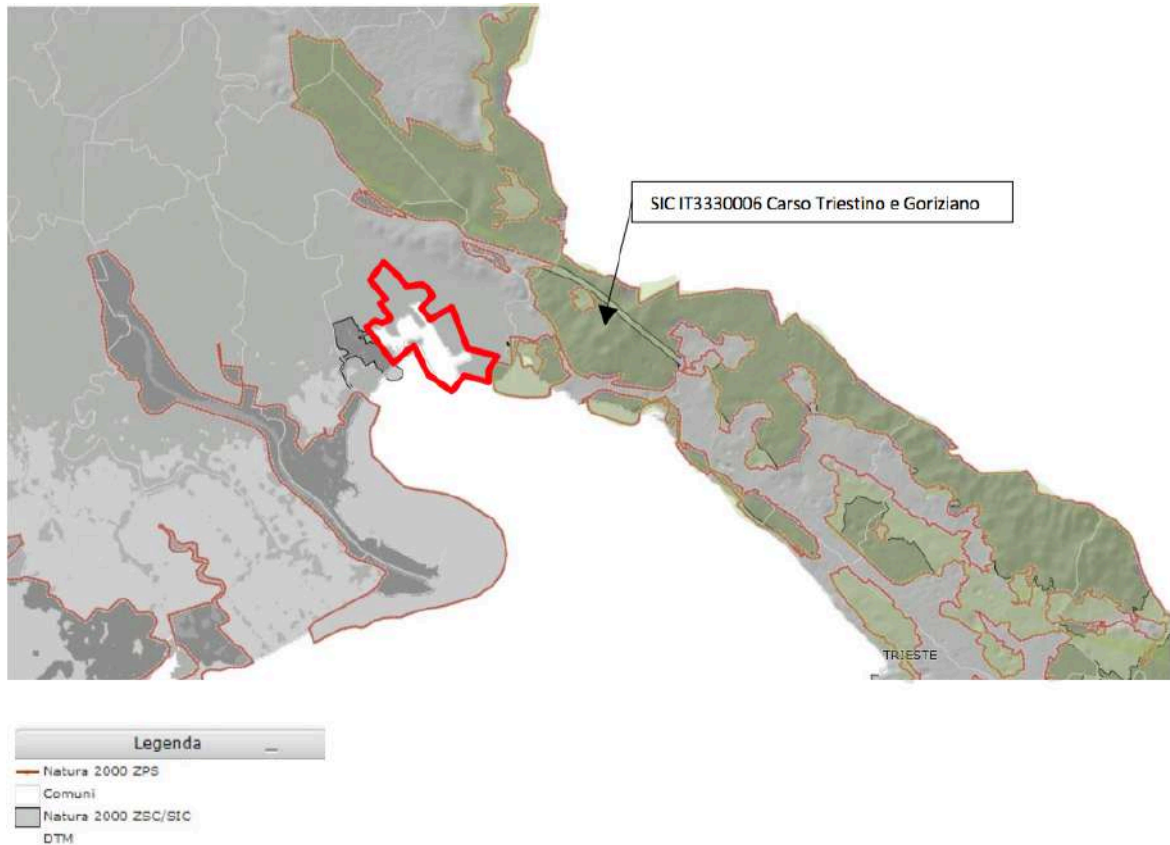


Fig. 2.5: Carso Triestino e Goriziano (SIC IT3340006) (fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)



## 2.5 Sito di importanza nazionale – “Canneto del Lisert”

Nel Comune di Monfalcone è censito un Sito di Importanza Nazionale che si estende nell’area individuata dal febbraio 2000 (DGR 435) come S.I.N. IT 3332001 “Canneto del Lisert”.

Il sito occupa una parte dell’antica palude salmastra del Lisert. Essa è stata fortemente modificata alcuni anni fa, ma mantiene ancora delle interessanti peculiarità naturalistiche. I suoli sono di tipo prevalentemente argilloso, spesso con una certa qualità di sali.



Esso è costituito da un canneto maturo che probabilmente risente delle infiltrazioni laterali provenienti dal Timavo. Su alcuni depositi argillosi con concentrazione di sali si sono instaurate interessanti popolazioni di *Carex exstensa* con *Spergularia rubra* e *Polypon monspeliensis* (*Pholiuro-Spergularietum* e *Puccinellio-Caricetum extensae*). Vi sono poi delle popolazioni di *Juncus maritimus* e alcuni boschetti formati prevalentemente da *Salix cinerea*, *Salix alba* e *Populus nigra*. Nel sito è anche incluso uno specchio d’acqua d’origine artificiale, ma in lenta via di rinaturalizzazione.

Parte dell’area è recintata ed attraversata da una strada sopraelevata, interdetta al traffico. Il sito è inoltre prossimo al porto di Monfalcone, ai cantieri e ad una centrale termoelettrica dell’A2A.

Visto l’obiettivo che assume il PRRC e verificato che il SIN non ricade entro l’ambito interessato dal Piano non si registrano correlazioni con tale sito.



### 3. PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI DEL PORTO DI MONFALCONE

#### 3.1 Quadro normativo di riferimento

Il d.lgs. 182/2003, in attuazione della *direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico*, si pone lo scopo di ridurre gli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che utilizzano i porti situati nel territorio dello Stato, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per tali rifiuti.

La direttiva comunitaria ripropone gli obiettivi della Convenzione Internazionale MARPOL 73/78 per la protezione dell'ambiente marino, ovvero:

- ogni porto comunitario dovrà avere un programma per la gestione e il trattamento dei rifiuti;
- ogni porto comunitario dovrà verificare la presenza di strutture ricettive dei rifiuti adeguate per le imbarcazioni che vi fanno scalo normalmente;
- tutte le imbarcazioni che fanno scalo in un porto devono scaricare a terra i loro rifiuti, tranne nel caso in cui abbiano capacità di stoccaggio sufficiente da poter consegnare i rifiuti nel porto successivo;
- i costi delle strutture ricettive dei porti saranno assicurati dalla raccolta delle commissioni pagate dalle imbarcazioni. Le commissioni per la consegna dei rifiuti saranno costituite da una componente fissa e da una componente variabile correlata alla quantità ed al tipo dei rifiuti effettivamente consegnati.

L'Autorità portuale è tenuta, previa consultazione delle parti interessate, ed in particolare degli Enti competenti, dell'ufficio di Sanità marittima e degli operatori dello scalo, ad elaborare un Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

Il Piano deve essere predisposto sulla base delle prescrizioni contenute nell'Allegato I del d.lgs. 182/2003 e deve comprendere:

- a) la valutazione del fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze delle navi che approdano in via ordinaria nel porto;
- b) la descrizione della tipologia e della capacità degli impianti portuali di raccolta;
- c) l'indicazione dell'area portuale riservata alla localizzazione degli impianti di raccolta esistenti ovvero dei nuovi impianti eventualmente previsti dal piano, nonché l'indicazione delle aree non idonee;
- d) la descrizione dettagliata delle procedure di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- e) la stima di massima dei costi degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, compresi quelli relativi al trattamento e allo smaltimento degli stessi, ai fini della predisposizione del bando di gara;
- f) la descrizione del sistema per la determinazione delle tariffe;
- g) le procedure per la segnalazione delle eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- h) le procedure relative alle consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, con i gestori degli impianti di raccolta, con gli operatori dei terminali di carico e scarico e dei depositi costieri e con le altre parti interessate;
- i) la tipologia e la quantità dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ricevuti e gestiti;
- l) la sintesi della pertinente normativa e delle formalità per il conferimento;
- m) l'indicazione di una o più persone responsabili dell'attuazione del piano.

L'art. 3 del d.lgs. 182/2003 prevede che tutte le navi, di qualsiasi bandiera, che fanno scalo e che operano nel Porto cui il Piano si riferisce, incluse le unità da pesca e da diporto, siano sottoposte allo stesso; sono escluse le navi militari da guerra nonché le navi ausiliarie e le navi possedute e gestite dallo Stato, qualora impiegate per servizi statali non a fini commerciali.

La Regione Friuli Venezia Giulia con il D.P.G.R. 30 dicembre 2016, n. 0259/Pres ha approvato il "Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali" e successivamente ha emanato la L.R. 20 ottobre 2017 n. 34 "Disciplina organica della gestione dei rifiuti e principi di economia circolare".

### 3.2 Contenuti del Piano: obiettivi

Il presente Piano di Raccolta e Gestione persegue l'obiettivo principale di "implementare l'efficienza della gestione dei rifiuti scaricati dalle commerciali nel Porto di Monfalcone di competenza dell'AdSPMAO." nei seguenti aspetti (riconducibili per le finalità della valutazione a "obiettivi"):

<b>OB1</b>	adeguamento dei servizi alla recente direttiva CE 2018/12 ed alla Direttiva 2008/98/EC per favorire il recupero e riutilizzo dei rifiuti in base alle precisate responsabilità del produttore rifiuti durante la navigazione;
<b>OB2</b>	qualità dei servizi di asporto di tutte le tipologie di rifiuti dalle navi;
<b>OB3</b>	efficacia nella tutela ambientale ed economicità per l'utenza di tali servizi;
<b>OB4</b>	razionalizzazione della gestione dei rifiuti dopo la raccolta al fine di avviarli ad idonei impianti di recupero o smaltimento;
<b>OB5</b>	adeguamento alla Convenzione BWM per le acque di zavorra ed allo Standard Internazionale ISO 16304:2018 (la Convenzione è nelle more della ratifica da parte del Governo Italiano).

Sono inoltre perseguite le indicazioni espresse nella Direttiva UE n. 2019/883 del Parlamento Europeo che sostituisce la Direttiva 2000/59/CE ed aggiorna le direttive 2009/16/CE e 2010/65/CE volte a modernizzare la gestione complessiva dell'impianto portuale.

Il Piano non disciplina le seguenti attività, per le quali si rimanda alle specifiche disposizione di Legge, Regolamenti e/o Ordinanze:

1. gestione dei rifiuti derivanti dalla pulizia delle banchine o delle aree portuali comuni e/o pubbliche, nonché pulizie degli specchi acque;
2. gestione dei rifiuti di qualsiasi genere e provenienza giacenti o abbandonati nell'ambito portuale, per i quali sia ravvisabile l'applicazione delle previsioni di cui agli artt. 79 e 82 del Regolamento del Codice della Navigazione;
3. gestione dei rifiuti prodotti da pescherecci ed imbarcazioni da diporto;



4. gestione dei rifiuti provenienti dalle attività di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci per i quali la vigente normativa (art. 82 Regolamento Codice Navigazione) prevede la gestione a carico di chi effettua operazioni portuali;
5. gestione dei rifiuti provenienti dalle attività effettuate all'interno delle aree in concessione a soggetti privati ai sensi dell'art. 36 del Cod. Nav. o art. 18 della L. 84/94, ovvero in consegna ad Amministrazioni Statali ai sensi dell'art. 34 del Codice della Navigazione;
6. gestione dei rifiuti derivanti dall'attività di cantieristica navale, compreso la costruzione e/o la manutenzione straordinaria ed ordinaria di navi, pescherecci ed imbarcazioni da diporto;
7. gestione dei rifiuti da bonifiche ovvero sedimenti marini derivanti da operazioni di ripristino, dragaggio, approfondimento e manutenzione fondali marittimi e non, ovvero ogni operazione rientrante nella specifica disciplina di cui al D.M. 24.01.1996 e al D.L.vo 152/06 e disposizioni analoghe;
8. gestione dei rifiuti e dei residui del carico delle navi militari; tali navi, di cui alle tab. A e B del D.M. Difesa 19.03.2008, che possono conferire i rifiuti nell'impianto portuale ai sensi dell'art.5.

### **3.3 Contenuti del Piano: criteri e caratteristiche principali del servizio**

Il presente PRRC ha seguito i seguenti criteri, che hanno la finalità di adottare un servizio che, a parità di qualità, riduca i costi di gestione non necessari rendendo gli stessi competitivi con i servizi offerti dai porti dell'Alto Adriatico:

1. ottemperare gli obblighi della direttiva comunitaria che si possono riassumere in "chi inquina paga" e "va premiata la corretta gestione dei rifiuti da parte delle navi";
2. strutturare la tariffa e la copertura dei costi degli impianti portuali di raccolta in conformità alle previsioni del D.Lgs 182/03, della proposta di aggiornamento Direttiva 2000/59/CE e delle raccomandazioni IMO;
3. strutturare il servizio in maniera adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;
4. implementare la gestione delle raccolte differenziate dei rifiuti sia solidi che liquidi;
5. utilizzare di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per la riduzione dell'impatto ambientale della gestione rifiuti;
6. utilizzo di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;
7. adottare un assetto tariffario premiante la corretta raccolta differenziata e che mantenga, per quanto possibile, l'addebito complessivo a carico delle navi
8. obiettivi coerenti con quelli del Piano per il Porto di Trieste, in corso di approvazione, favorendo così l'uniformità dei servizi di raccolta e gestione rifiuti.

Le caratteristiche principali del servizio previste sono le seguenti.

<b>Caratteristiche principali del servizio</b>
1) - obbligo di ritiro giornaliero dalle navi dei rifiuti solidi ai sensi della vigente Ordinanza della Capitaneria di Porto;
2) - servizio di asporto rifiuti solidi e liquidi dalle navi svolto normalmente dalle ore 08.00 alle 17.00 , disponibilità su richiesta nell'arco delle 24 ore/die, comprese le festività;
3) - conferimento delle varie tipologie di rifiuti solidi raccolte dalle navi agli impianti di trattamento e/o selezione regolarmente autorizzati e già operativi nel territorio regionale;
4) - conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in impianto galleggiante;
5) - previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario;
6) - servizio di trattamento acque di zavorra per le navi che non hanno adottato il piano gestione BWM

Per la gestione dei rifiuti a bordo nave è in particolare prevista la classificazione in accordo con il combinato dei regolamenti tecnici della MARPOL, mentre per la gestione sul territorio italiano (raccolta, recupero, smaltimento) si applicano il vigente D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e – per i rifiuti alimentari e di origine animale da tragitti internazionali - il Regolamento CE 1069/2009 come stabilito dalle Linee Guida di applicazione approvate con l'Accordo Governo – Regioni – Enti Locali del 07.02.2013.

Riguardo le acque di zavorra, si precisa che il DM 269/2005 “relativo all'individuazione dei rifiuti pericolosi provenienti dalle navi che è possibile ammettere alle procedure semplificate” (per attività di recupero) non prevede il trattamento delle acque di zavorra, le quali non sono identificate come “rifiuto”).

Rispetto la produzione dei rifiuti a bordo delle navi, i dati raccolti nel periodo 2015 - 2018 sembrano abbastanza elevati solo per alcune tipologie di rifiuti; questo è attribuibile alla presenza di impianti di smaltimento rifiuti a bordo nave ed alla poco efficace raccolta differenziata dei rifiuti solidi fin qui attuata poiché non incentivata dal sistema di tariffazione applicato dai vari operatori autorizzati allo svolgimento del servizio.

### **Gestione dei rifiuti portuali**

La Direttiva 2000/59CE e s.m.i., il D. Lgs. 182/03 e la L. 221/2012 obbligano il comandante della nave diretta verso un porto italiano ad inviare a mezzo del sistema informativo PMIS la notifica all'Autorità Marittima prima dell'arrivo nello scalo; a sua volta l'Autorità Marittima trasmette le informazioni in notifica all'AdSP MAO, al Concessionario del servizio raccolta rifiuti ed altri Enti (l'obbligo di notifica non si applica ai pescherecci e alle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri che usufruiscono di attrezzature e servizi a terra presso il porto turistico o d'attracco dedicato).

Questa trasmissione dati preventiva permette al Concessionario di organizzare il ritiro dei rifiuti in maniera adeguata alle necessità della nave in termini di qualità, economia e rapidità del servizio.

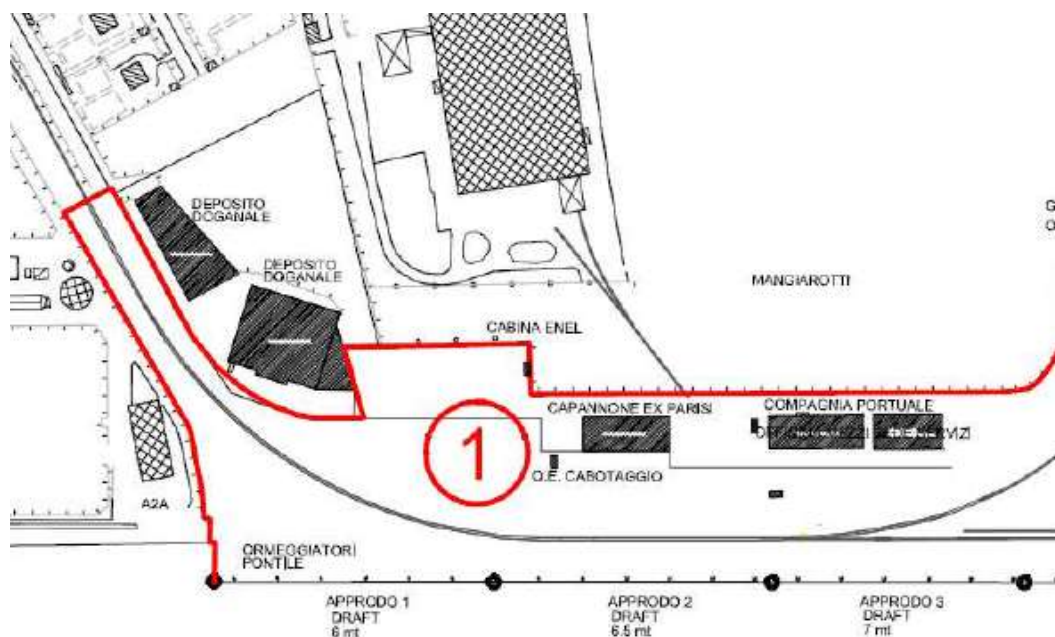
Le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari forniscono le informazioni sui rifiuti in forma

cumulativa all'Autorità Marittima del porto di scalo presso il quale conferiscono i rifiuti della nave.

Nel Porto e rada di Monfalcone è in vigore l'Ordinanza della Capitaneria di Porto / Autorità Marittima riguardo la gestione e conferimento dei rifiuti – Ordinanza n° 31/2003 che prevede l'asporto giornaliero dei rifiuti indifferenziati e/o putrescibili dalle navi commerciali e di linea in sosta nel porto di Monfalcone.

Dopo l'acquisizione ed i lavori preparatori, l'AdSP MAO metterà a disposizione del Concessionario del servizio l'area attrezzata ed un tratto di banchina nella zona individuata al N.1 della sottostante Fig. 3.1, per ubicare e gestire le attività connesse a questo Piano. Tale area è ubicata in prossimità del tratto terminale della banchina Portorosega ed è caratterizzata dalla ottimale e breve viabilità per raggiungere gli approdi dove il Concessionario svolgerà la parte preponderante del servizio e la "buona" connessione per raggiungere il varco di accesso al Porto e la grande viabilità regionale, necessaria per il conferimento rifiuti agli esistenti impianti di trattamento e/o recupero.

Fig. 3.1: Estratto CTR con evidenziata l'area destinata alla sede dell'impianto.



Tale sito (foto n. 3.1 e n. 3.2) potrà permettere l'installazione di box prefabbricati ad uso uffici ed eventualmente la realizzazione anche di un'area coperta ed attrezzata di circa 100 mq per il raggruppamento/deposito temporaneo dei rifiuti solidi non pericolosi e pericolosi per ottimizzare il successivo trasporto a recupero/smaltimento.



Foto 3.1 - Vista aerea dell'area destinata a sede operativa evidenziata in rosso.



Foto 3.2 - Parte del piazzale asfaltato destinato alla sede operativa.

I futuri nuovi impianti portuali per i rifiuti saranno ubicati in modo da:

- ridurre i tragitti di mezzi nautici ed automezzi adibiti alla raccolta e al conferimento a recupero e/o smaltimento;
- disporre di edifici per il rimessaggio, installazioni ed eventualmente attrezzature esistenti ed a norma secondo la vigente legislazione in materia di sicurezza ed antincendio;
- poter attuare il deposito temporaneo di modeste quantità di rifiuti entro un cassone mobile chiuso e coperto prima della raccolta, considerando il porto "luogo dove sono prodotti" (come previsto dall'art. 183, c1, lett. bb) del D.Lgs 152/06).

### **Sistema impiantistico per il conferimento dei rifiuti raccolti**

Al fine di verificare la possibilità di conferimento dei rifiuti raccolti dalle navi al sistema impiantistico autorizzato ed operativo nell'ambito provinciale e nel golfo di Monfalcone, viene fatta una valutazione dello stato di fatto degli impianti suddividendoli per specializzazione nel trattamento e/o smaltimento; essi sono tutti di tipo fisso ad eccezione di alcuni che sono di tipo mobile e/o galleggiante.

Rifiuti indifferenziati di tipo urbano e rifiuti alimentari e di origine animale ad alto rischio.	Il termovalorizzatore della HESTAMBIENTE S.r.l. (potenzialità di 612 ton/die), è in grado di ricevere tutti i rifiuti di queste tipologie che si potranno raccogliere dal traffico marittimo attuale e futuro, compreso quello da navi di crociera.
Frazione secca dei rifiuti di tipo urbano da raccolte differenziate.	Sono operativi in ambito cittadino di Monfalcone almeno due centri per la selezione delle frazioni secche dei rifiuti di tipo urbano (carta, plastica, vetro, lattine, legno, batterie e pile, ed una è riconosciuta piattaforma del sistema CONAI.
Frazione umida dei rifiuti di tipo urbano da raccolte differenziate.	Sono disponibili solo due centri per il compostaggio di frazioni verdi e scarti vegetali celluloseici che potrebbero interessare eventualmente residui del carico; per i rifiuti da cucina e ristorazione delle navi sono disponibili impianti in regione ed i più prossimi in provincia di Udine.

Rifiuti liquidi costituiti da oli di sentina ed acque con oli minerali.	Sono disponibili due impianti mobili e galleggianti attualmente ubicati nel golfo di Trieste con una capacità di stoccaggio e di trattamento sufficienti al fabbisogno di ritiro di questi rifiuti dalle navi.
Rifiuti metallici.	In ambito della città di Monfalcone sono operativi due impianti specializzati nella raccolta e selezione di rifiuti metallici sia ferrosi che non ferrosi.
Rifiuti di oli.	In ambito della città di Monfalcone sono operativi centri per la raccolta di oli alimentari mentre in Regione c'è il concessionario raccoglitore CONOU.
Liquami ed acque nere di tipo domestico.	In ambito della città di Monfalcone è disponibile l'impianto di depurazione pubblico.
Rifiuti pericolosi e non pericolosi sia solidi che liquidi.	In ambito cittadino sono operativi alcuni centri per la raccolta di RAEE ed uno stoccaggio di tutte le tipologie di rifiuti pericolosi che possono essere raccolte dalle navi.
Carcasse animali.	In ambito regionale è disponibile un inceneritore per animali di piccola taglia mentre alcune ditte ritirano le carcasse anche di animali di grossa taglia per conferimento in altre regioni.

#### 4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI TERRITORIALI

Nel presente capitolo vengono individuati i piani e i programmi che possono interagire con il PRRC. Al fine di verificare la coerenza tra questi ultimi ed il PRRC, vengono posti a confronto gli obiettivi specifici di ciascun piano/programma considerato con gli obiettivi del PRRC. Le coerenze vengono affrontate in forma tabellare assegnando un cromatismo che indica il livello di coerenza. Per riga vengono elencati gli obiettivi di ciascun singolo Piano considerato e ritenuto confrontabile mentre per colonna vengono elencati i cinque obiettivi che costituiscono il presente Piano di raccolta e gestione dei rifiuti così come elencati nella tabella 4.1.

Le coerenze sono identificate nel seguente modo:

<b>Coerenza tra obiettivi</b>	
<b>Incoerenza fra obiettivi</b>	
<b>Obiettivi non correlati</b>	

Tab 4.1: Obiettivi PRRC

ID	OBBIETTIVO
<b>OB1</b>	adeguamento dei servizi alla recente direttiva CE 2018/12 ed alla Direttiva 2008/98/EC per favorire il recupero e riutilizzo dei rifiuti in base alle precisate responsabilità del produttore rifiuti durante la navigazione;
<b>OB2</b>	qualità dei servizi di asporto di tutte le tipologie di rifiuti dalle navi;
<b>OB3</b>	efficacia nella tutela ambientale ed economicità per l'utenza di tali servizi;
<b>OB4</b>	razionalizzazione della gestione dei rifiuti dopo la raccolta al fine di avviarli ad idonei impianti di recupero o smaltimento;
<b>OB5</b>	adeguamento alla Convenzione BWM per le acque di zavorra ed allo Standard Internazionale ISO 16304:2018

Si evidenzia che il Piano regolatore generale comunale del Comune di Monfalcone non costituisce riferimento per l'area oggetto del PRRC, in quanto in tale ambito opera il piano regolatore portuale, che è con esso integrato. Per quanto attiene al piano regolatore del porto di Monfalcone, la sua prima versione risale al 1972 e fu redatta dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Trieste ed approvata con il decreto ministeriale D.M. 30/11/1972 n. 1959. Con D.M. 17/3/1979 n. 4328 venne approvata la prima variante di tale piano (tuttora vigente), che prevedeva l'eliminazione di una delle due darsene originariamente previste (quella a nord), allo scopo di realizzare un prolungamento lineare della banchina fino al voltatesta della seconda darsena e la formazione di un terrapieno in radice all'esterno della scogliera di ponente. Tali opere sono state regolarmente eseguite con la realizzazione di banchinamenti retrostanti gli attuali accosti n. 7, 8 e 9.



A partire dal 1996 sono stati avviati numerosi procedimenti per la proposizione di una variante generale al P.R.P. che però, ad oggi non sono stati portati a compimento.

Si registra in ultimo un “Documento contenente gli elementi conoscitivi e valutativi per la definizione degli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone” datato ottobre 2014 a cui non hanno fatto seguito atti ufficiali o di dominio pubblico.

Data la vetustà del vigente Piano regolatore portuale, ed in continuità con la metodologia assunta ai fini VAS nella valutazione del precedente PRRC (2012), si è escluso tale strumento dalla verifica di coerenza.

#### **4.1 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali**

Il Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali, approvato con decreto del Presidente della Regione 30 dicembre 2016, n. 0259/Pres, è parte integrante del Piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all’articolo 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”, i cui contenuti sono stati individuati con delibera di giunta regionale 15 gennaio 2016, n. 40.

Il piano regionale di gestione dei rifiuti speciali definisce obiettivi ed azioni che consentono una gestione dei rifiuti speciali sul territorio regionale rispettosa dei principi fondamentali stabiliti dal testo unico dell’ambiente.

Gli obiettivi generali del suddetto Piano sono:

##### **a. OBIETTIVI GENERALI**

- OG1 Promuovere la prevenzione della produzione dei rifiuti speciali
- OG2 Massimizzare il recupero dei rifiuti speciali
- OG3 Minimizzare il ricorso allo smaltimento in discarica
- OG4 Promuovere il principio di prossimità
- OG5 Garantire la migliore opzione ambientale complessiva nella gestione dei rifiuti speciali
- OG6 Mantenere un quadro di conoscenze aggiornato della gestione dei rifiuti speciali in regione

##### **b. OBIETTIVI STRATEGICI**

- OS1 Riduzione della quantità dei rifiuti speciali
- OS2 Riduzione della pericolosità dei rifiuti speciali
- OS3 Promozione di tecnologie di trattamento innovative volte al recupero di particolari tipologie di rifiuti
- OS4 Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti speciali
- OS5 Monitoraggio dei flussi e del fabbisogno gestionale di trattamento dei rifiuti promuovendo l’utilizzo degli impianti del territorio regionale
- OS6 Applicazione dei Criteri localizzativi regionali degli impianti di recupero e smaltimento rifiuti
- OS7 Ottimizzazione ed implementazione dei sistemi informativi SIRR e ORSo.

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI SPECIALI		OBIETTIVI PPRC				
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5
OG1	Promuovere la prevenzione della produzione dei rifiuti speciali					
OG2	Massimizzare il recupero dei rifiuti speciali					
OG3	Minimizzare il ricorso allo smaltimento in discarica					
OG4	Promuovere il principio di prossimità					
OG5	Garantire la migliore opzione ambientale complessiva nella gestione dei rifiuti speciali					
OG6	Mantenere un quadro di conoscenze aggiornato della gestione dei rifiuti speciali in regione					
OS1	Riduzione della quantità dei rifiuti speciali					
OS2	Riduzione della pericolosità dei rifiuti speciali					
OS3	Promozione di tecnologie di trattamento innovative volte al recupero di particolari tipologie di rifiuti					
OS4	Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti speciali					
OS5	Monitoraggio dei flussi e del fabbisogno gestionale di trattamento dei rifiuti promuovendo l'utilizzo degli impianti del territorio regionale					
OS6	Applicazione dei Criteri localizzativi regionali degli impianti di recupero e smaltimento rifiuti					
OS7	Ottimizzazione ed implementazione dei sistemi informativi SIRR e ORSo					

#### 4.2 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU) è stato approvato con decreto del Presidente della Regione n° 0278/Pres di data 31/12/2012.

L'articolo 199 del decreto legislativo 152/2006 stabilisce i contenuti generali del Piano regionale di gestione dei rifiuti ed assegna alle Regioni la competenza nella sua predisposizione ed adozione nonché l'obbligo del suo aggiornamento almeno ogni sei anni.

In funzione della molteplicità dei contenuti previsti dall'articolo 199 del decreto legislativo 152/2006 si è valutato che l'articolazione del Piano regionale di gestione dei rifiuti in documenti distinti rappresenti uno strumento più flessibile nella gestione dello specifico argomento nonché nell'adeguamento del relativo documento di pianificazione a mutate esigenze operative o di variazioni della normativa vigente.

Con delibera di Giunta regionale n. 40 del 15 gennaio 2016 sono quindi stati definiti i contenuti del Piano regionale di gestione dei rifiuti che risulta composto dai seguenti documenti:

- *Programma regionale di prevenzione della produzione dei rifiuti*, approvato con d.p.reg. n. 034/Pres del 18 febbraio 2016;
- *Criteri localizzativi degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti*, approvato con d.p.reg. n. 0596/Pres del 15 marzo 2018;
- *Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e relativi Allegati*, approvato con d.p.reg. n. 0278/Pres del 31 dicembre 2012;
- *Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali*, approvato con d.p.reg. n. 0259/Pres del 30 dicembre 2016;
- *Programma regionale di prevenzione e di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio*, approvato con d.p.reg. n. 0274/Pres. di data 12 agosto 2005;
- *Programma per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica*, approvato d.p.reg. n. 0356/Pres. di data 20 novembre 2006;
- *Piano regionale di bonifica dei siti contaminati*, avviata la procedura di VAS con DGR n. 1723 del 16 settembre 2016;
- *Piano Regionale Amianto* approvato con d.p.reg. n. 108/2018;
- *Linee guida regionali per la gestione dei rifiuti sanitari*, approvate con d.p.reg. n. 0185/Pres del 30 settembre 2013;
- *Metodo per il calcolo della percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti urbani nella regione Friuli Venezia Giulia*, approvato con d.p.reg. n. 0186/Pres del 30 settembre 2013;
- *Linee guida regionali per la gestione dei rifiuti spiaggiati e da spazzamento stradale*;
- *Linee guida regionali per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione*;
- *Linee guida regionali per la realizzazione e la gestione dei centri di riuso*, approvate con DGR n. 1481 del 22 luglio 2015;
- *Schema di Regolamento comunale di gestione dei rifiuti urbani e assimilati*, approvato con d.p.reg. n. 0146/Pres del 15 luglio 2014.

Alla luce di quanto stabilito a livello comunitario e recepito dall'articolo 179 del decreto legislativo 152/2006, il sistema di gestione dei rifiuti urbani deve conseguire i seguenti obiettivi generali che sono stati fatti propri dal Piano:

- OG1 Prevenzione e riduzione della produzione dei rifiuti urbani e promozione al riutilizzo
- OG2 Potenziamento dei sistemi di raccolta differenziata
- OG3 Massimizzazione del recupero di materia
- OG4 Recupero di energia dalla frazione non recuperate come materia
- OG5 Minimizzazione dello smaltimento in discarica

Il Piano individua poi gli obiettivi strategico-gestionali (OSG) ed gli obiettivi ambientali (A) di seguito riportati:

- OSG1 Attuazione di politiche pianificatorie atte a garantire l'autosufficienza della gestione dei rifiuti urbani nell'Ambito territoriale ottimale regionale, nel rispetto dei criteri di libero mercato e dei principi del Protocollo di Kyoto
- OSG2 Attuazione e gestione dei rifiuti urbani unitari sul territorio regionale
- OSG3 Contenimento dei costi complessivi del sistema di gestione dei rifiuti urbani, comprensivi dei "costi ambientali"
- OSG4 Continuità al processo di presa di coscienza da parte dei cittadini, della necessità di una gestione sostenibile dei rifiuti urbani
- OSG5 Attuazione del principio di corresponsabilità sul ciclo di vita dei rifiuti urbani
- OSG6 Riqualificazione, adeguamento e ruolo degli impianti esistenti del nuovo assetto impiantistico regionale
- OSG7 Messa in rete del sistema impiantistico di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani
- OSG8 Attuazione di campagne di formazione ed informazione sulle tematiche ambientali, con particolare riferimento alla prevenzione della produzione dei rifiuti urbani ed alla raccolta differenziata
- OSG9 Incremento dell'attività di recupero energetico dei rifiuti urbani indifferenziati e del loro trattamento
- OSG10 Avvio, presso gli impianti industriali insediati sul territorio regionale, di politiche incentivanti di riciclaggio, recupero e riutilizzo della materia recuperata
- OA1 Ricorso a sistemi di recupero energetici tecnologicamente evoluti in grado di ridurre le emissioni inquinanti
- OA2 Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti urbani
- OA3 Riduzione della produzione di rifiuti e della loro pericolosità
- OA4 Aumento dei livelli di intercettazione delle frazioni recuperabili dai rifiuti attraverso una riorganizzazione dei servizi di raccolta differenziata
- OA5 Riduzione dello smaltimento finale in discarica
- OA6 Localizzazione prioritaria delle attività di trattamento dei rifiuti urbani in prossimità dei luoghi di produzione

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra obiettivi strategico-gestionali (OSG) ed gli obiettivi ambientali (OA) del Piano suddetto e gli obiettivi del PRRC.



OBIETTIVI PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI		OBIETTIVI PPRC				
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5
OSG1	Attuazione di politiche pianificatorie atte a garantire l'autoefficienza della gestione dei rifiuti urbani nell'Ambito territoriale ottimale regionale, nel rispetto dei criteri di libero mercato e dei principi del Protocollo di Kyoto					
OSG2	Attuazione e gestione dei rifiuti urbani unitari sul territorio regionale					
OSG3	Contenimento di costi complessivi del sistema di gestione dei rifiuti urbani, comprensivi del "costi ambientali"					
OSG4	Continuità al processo di presa di coscienza da parte dei cittadini, della necessità di una gestione sostenibile dei rifiuti urbani					
OSG5	Attuazione del principio di corresponsabilità sul ciclo di vita dei rifiuti urbani					
OSG6	Riqualficazione, adeguamento e ruolo degli impianti esistenti del nuovo assetto impiantistico regionale					
OSG7	Messa in rete del sistema impiantistico di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani					
OSG8	Attuazione di campagne di formazione ed informazione sulle tematiche ambientali, con particolare riferimento alla prevenzione della produzione dei rifiuti urbani ed alla raccolta differenziata					
OSG9	Incremento dell'attività di recupero energetico dei rifiuti urbani indifferenziati e dei rifiuti del loro trattamento					
OSG10	Avvio, presso gli impianti industriali insediati sul territorio regionale, di politiche incentivanti di riciclaggio, recupero e riutilizzo della materia recuperata					
OA1	Ricorso a sistemi di recupero energetici tecnologicamente evoluti in grado di ridurre le emissioni inquinanti					
OA2	Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti urbani					
OA3	Riduzione delle produzione di rifiuti e della loro pericolosità					
OA4	Aumento dei livelli di intercettazione delle frazioni recuperabili dai rifiuti attraverso una riorganizzazione dei servizi di raccolta differenziata					
OA5	Riduzione dello smaltimento finale in discarica					
OA6	Localizzazione prioritaria delle attività di trattamento dei rifiuti urbani in prossimità dei luoghi di produzione					

## 5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

### 5.1 Ambito di valutazione

Il PRRC del Porto di Monfalcone interessa l'ambito portuale di Monfalcone che, nelle more dell'individuazione formale dell'ambito di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale nel porto di Monfalcone, al fine della gestione dei rifiuti provenienti dalle navi, è stato considerato un ambito di Piano ridotto così come rappresentato e descritto al paragrafo 2.1.

Il Porto di Monfalcone è inserito tra il Corridoio transeuropeo n. 3 "Mediterraneo" e il Corridoio n. 1 "Baltico-Adriatico" su una direttrice di sviluppo tra l'Europa e la linea di mare che la collega all'Estremo Oriente.

Il Porto, specializzato in general dry e break bulk cargo, garantisce una vasta esperienza nello sbarco, imbarco e manipolazione di diverse tipologie merceologiche. In un anno vengono manipolate 4,5 milioni di tonnellate di merci.

Il Porto è situato nella parte più settentrionale del Mediterraneo, sulle principali direttrici commerciali d'Europa. L'ottima interconnessione tra i principali sistemi di trasporto ne fanno uno dei più efficienti scali a livello europeo per la movimentazione di autovetture, cellulosa, prodotti forestali, prodotti siderurgici, caolino, urea, carbone, cereali e project cargo.

Il Porto di Monfalcone contribuisce allo sviluppo di una mobilità sostenibile grazie all'utilizzo delle "Autostrade del Mare", essenziali in un'ottica di riequilibrio modale dei trasporti e dello "Short Sea Shipping" (trasporto marittimo a corto raggio).

Fig. 5.1: collocazione del Porto di Monfalcone rispetto il Corridoio Baltico e Mediterraneo



Fonte: <http://www.porto.monfalcone.gorizia.it>



## 5.2 Individuazione degli effetti ambientali e della relativa significatività

Il presente PRRC, persegue l'obiettivo principale di *implementare l'efficienza della gestione dei rifiuti scaricati dalle navi nel Porto di Monfalcone*, attraverso 5 obiettivi specifici così come elencati nel paragrafo 3.2. del presente rapporto

La lettura combinata dei "criteri adottati per la redazione del Piano" e delle "caratteristiche principali del servizio", così come riportato nella relazione del PRRC ha delineato quattro azioni specifiche che possono essere sottoposte ad una valutazione rispetto a "componenti" e "fattori ambientali".

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI	AZIONI
Implementare l'efficienza della gestione dei rifiuti scaricati dalle navi nel Porto di Monfalcone.	Adeguamento dei servizi alla recente direttiva CE 2018/12 ed alla Direttiva 2008/98/EC per favorire il recupero e riutilizzo dei rifiuti in base alle precisate responsabilità del produttore rifiuti durante la navigazione;	Struttura del servizio adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;
	Qualità dei servizi di asporto di tutte le tipologie di rifiuti dalle navi	Conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;
	Efficacia nella tutela ambientale ed economicità per l'utenza di tali servizi;	
	Razionalizzazione della gestione dei rifiuti dopo la raccolta al fine di avviarli ad idonei impianti di recupero o smaltimento;	Previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario; ubicata in luogo funzionale;
	Adeguamento alla Convenzione BWM per le acque di zavorra ed allo Standard Internazionale ISO 16304:2018;	Utilizzo di un impianto portuale su mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;

Per quanto riportato in tabella, la valutazione dei potenziali effetti (natura e significatività) sull'ambiente delle azioni che stanno alla base del presente PRRC, viene affrontata per componente/fattore ambientale con un grado di significatività, come di seguito rappresentato:

Significatività	Effetti
Effetto positivo molto significativo	+++
Effetto positivo significativo	++
Effetto positivo poco significativo	+
Nessun effetto	0
Effetto negativo poco significativo	-
Effetto negativo significativo	--
Effetto negativo molto significativo	---

### 5.2.1 Acqua.

AZIONI DEL PIANO	ACQUA	effetto
1. struttura del servizio adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;	<p>Come previsto dal D.lgs 182/2003, ogni porto dovrà essere dotato di impianti e di servizi, adatti alla raccolta dei rifiuti e dei residui di carico, adeguati in o in relazione al traffico portuale dello stesso.</p> <p>In considerazione che nel Porto di Monfalcone il servizio di raccolta rifiuti verrà reso in via quasi esclusiva a navi attraccate in banchina mediante utilizzo di automezzi a terra, questo ridurrà l'uso di mezzi nautici e conseguente diminuzione dei rischi di sversamenti o contaminazione delle acque.</p>	+ +
2. conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;	<p>L'impianto permetterà di tenere in deposito e trattare per decantazione i rifiuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 13 04 01* oli di sentina della navigazione interna</li> <li>- 13 04 02*oli di sentina delle fognature dei moli</li> <li>- 13 04 03*altri oli di sentina della navigazione</li> </ul> <p>L'impianto di deposito preliminare, stoccaggio e separazione acqua / olio per decantazione può svolgere le seguenti attività di gestione rifiuti ai sensi dell'Allegato B al D.lgs. 152/06 e s.m.i: R13, R12 e D15 (con esclusione dell'attività D9).</p> <p>Per quanto riguarda il trattamento degli olii, le acque di sentina saranno movimentate utilizzando tutti gli accorgimenti necessari a non creare impatti sul sistema acquatico.</p> <p>L'eventuale rischio di sversamenti a mare durante il conferimento dei rifiuti liquidi dalle navi ai mezzi nautici di raccolta sarà evitato tramite l'impiego delle panne galleggianti.</p> <p>La tutela delle acque superficiali e sotterranee, da sversamenti accidentali e non a terra e dagli scarichi liquidi, sarà perseguita mettendo a disposizione un tratto di banchina dedicata per l'impianto di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi, dotata dei necessari accorgimenti per una gestione rispettosa dell'ambiente.</p> <p>Pertanto, in linea con l'obiettivo di sostenibilità fissato dalla Direttiva comunitaria 2000/59/CE consistente nella riduzione degli scarichi a mare, su questa componente l'effetto sarà diretto e positivo, anche per le adeguate mitigazioni.</p> <p><u>Tale effetto positivo, molto significativo, si manifesta per l'intera durata del Piano e tutela la salute umana da eventuali rischi.</u></p>	+ + +
3. previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario; ubicata in luogo funzionale;	<p><u>Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo.</u></p>	0
4. utilizzo di un impianto portuale su mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;	<p>L'impianto mira a prevenire gli effetti potenzialmente devastanti della diffusione di organismi acquatici nocivi trasportati nelle acque di zavorra delle navi provenienti da altri habitat marini/oceani</p>	+ + +

### 5.2.2 Suolo

AZIONI DEL PIANO	SUOLO	effetto
1. struttura del servizio adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;	E' previsto che il Concessionario del servizio metta a disposizione contenitori a terra per servizi su richiesta di raccolta rifiuti, ovvero, per raccolta rifiuti da banchina. La gestione adeguata dei rifiuti consentirà di limitare possibili contaminazioni dirette o indirette del suolo. <u>L'azione viene pertanto considerata positiva.</u>	+
2. conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto, poiché le modalità di raccolta e le attrezzature da impiegare consentono un'efficace separazione dei rifiuti dalla matrice suolo.	0
3. previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario; ubicata in luogo funzionale;;	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto in quanto la sede operativa verrà riproposta in un sito già antropizzato.	0
4. utilizzo di un impianto portuale su mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;	<u>Non si prevedono effetti relazionabili con la componente suolo.</u>	0

### 5.2.3 Biodiversità, paesaggio e beni culturali.

AZIONI DEL PIANO	BIODIVERSITA', PAESAGGIO E BENI CULTURALI	effetto
1. struttura del servizio adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto in quanto questo tipo di azione si sviluppa in un contesto già antropizzato. La buona gestione dei rifiuti può garantire un miglioramento (o perlomeno evitare il peggioramento) dell'habitat marino.	+
2. conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina e altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;	Il presente Piano prevede la riduzione degli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che utilizzano porti dello Stato. Prevenendo lo sversamento dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi a mare la popolazione planctonica e bentonica non ne sarà intaccata consentendo una crescita ittica più salubre ed un potenziale incremento del prodotto ittico disponibile. Relativamente alla componente paesaggio, inoltre, non ci sarà alcun effetto negativo diretto relativo all'alterazione dello stato dei luoghi, in quanto sarà utilizzato un impianto galleggiante in ambito portuale.	++
3. previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario; ubicata in luogo funzionale;	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto in quanto la sede operativa proposta interessa un sito già antropizzato.	0
4. utilizzo di un impianto portuale su mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;	L'attuazione del PRRC quindi consentirà di proteggere, conservare, ripristinare e favorire il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e della fauna marina, al fine di arrestare la perdita di biodiversità, inclusa quella delle risorse ittiche.	++

#### 5.2.4 Aria

AZIONI DEL PIANO	ARIA	effetto
<p>1. struttura del servizio adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;;</p>	<p>In considerazione dell'entità del servizio da svolgere, saranno utilizzati quasi esclusivamente i mezzi su gomma: autocompattatore, autocarro con cassone scarrabile, autobotte, furgone e/o motociclo con cassone o furgone.</p> <p>Questo tipo di attività avrà inevitabilmente un impatto sulla qualità dell'aria, da intendersi comunque limitato e non significativo rispetto all'utilizzo di mezzi nautici, in quanto gli automezzi saranno Euro 5/ Euro 6 con conseguenti minori emissioni in atmosfera.</p>	0
<p>2. conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;</p>	<p>L'utilizzo dell'impianto galleggiante permetterà la raccolta ed il trattamento di rifiuti oleosi (&gt;30mc ed eventualmente minori) e relativa separazione delle fasi acquosa ed oleosa, con conseguente riduzione degli automezzi da impiegarsi per l'avvio al recupero/smaltimento fuori regione.</p> <p><u>L'effetto è da considerarsi positivo.</u></p>	+
<p>3. Previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario; ubicata in luogo funzionale;</p>	<p><u>Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto.</u></p>	0
<p>4. utilizzo di un impianto portuale su mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;</p>	<p>L'impianto, utilizzando la fonte di energia elettrica per il suo funzionamento (sterilizzazione con raggi ultravioletti) non si configura come una sorgente di inquinamento puntuale della qualità dell'aria.</p> <p><u>Gli effetti sono da intendersi nulli.</u></p>	0

### 5.2.5 Rumore.

AZIONI DEL PIANO	RUMORE	effetto
1. struttura del servizio adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;	I contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi saranno aggregati in relazione all'utenza da servire, ovvero, alla frequenza degli svuotamenti degli stessi da parte del concessionario del servizio. L'inquinamento acustico derivante da questo tipo di attività, anche in relazione al contesto portuale considerato, è da considerarsi poco significativo e quindi trascurabile.	0
2. conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;	L'inquinamento acustico derivante da questo tipo di attività sarà da considerarsi poco significativo, anche in relazione al contesto portuale e pertanto trascurabile.	0
3. previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario; ubicata in luogo funzionale;;	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto, in quanto non sono attese attività lavorative rumorose.	0
4. utilizzo di un impianto portuale su mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;	L'inquinamento acustico derivante da questo tipo di attività sarà da considerarsi poco significativo, anche in relazione al contesto portuale e pertanto trascurabile.	0



### 5.2.6 Popolazione e salute umana.

.AZIONI DEL PIANO	POPOLAZIONE SALUTE UMANA	effetto
1. struttura del servizio adeguata al traffico commerciale e con modalità di raccolta rifiuti mediante l'utilizzo principale di automezzi, di attrezzature ed utilizzo ridotto di mezzi nautici;	Una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi ha un effetto indiretto positivo sulla salute delle persone in quanto permette di limitare l'inquinamento da rifiuti sia in mare che a terra e i conseguenti effetti negativi sul mare e sulle catene trofiche.	0
2. conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;	Tale componente beneficia direttamente dell'effetto diretto relativo ad una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi.	0
3. previsione di un'area da destinare a sede operativa per il Concessionario; ubicata in luogo funzionale;;	<u>Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto.</u>	0
4. utilizzo di un impianto portuale su mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;	Un effetto positivo diretto è riconducibile ad una maggior tutela della biodiversità e della qualità delle acque, in particolare quelle di balneazione i cui riflessi sono diretti anche sul turismo.	+

L'approvazione del presente PRRC contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo di sostenibilità per la componente "acque marine" della direttiva 200/59/CE che prevede di: *"ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello stato, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta dei suddetti rifiuti e residui"*.

Per quanto esaminato, non si individuano effetti ambientali negativi significativi bensì numerosi effetti positivi che conseguiranno alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico effettuata secondo le disposizioni normative vigenti.

### 5.3 Individuazione degli effetti cumulativi

Gli effetti cumulativi sono definiti come effetti derivanti da una gamma di attività in una determinata area, ciascuno dei quali potrebbe non risultare significativo se considerato separatamente. Gli effetti cumulativi

includono una dimensione temporale, in quanto essi dovrebbero calcolare l'effetto sulle risorse ambientali risultante dai cambiamenti prodotti dalle azioni passate, presenti e future (ragionevolmente prevedibili).

Sulla scorta della valutazione degli effetti operata al punto precedente e della portata delle previsioni del Piano in esame, non si registrano azioni tali da determinare effetti significativi e pertanto l'insorgere di effetti cumulativi, atteso che la significatività delle previsioni verso le altre componenti è stata valutata come "nulla" o "poco significativa".

#### **5.4 Incidenza sui Siti Natura 2000 e sulle aree protette di interesse regionale**

Il PRRC del porto di Monfalcone interessa esclusivamente l'ambito portuale, ovvero, l'ambito ridotto così come descritto al paragrafo 2.1 del presente documento.

Si ritiene che, per quanto emerso nella valutazione di componenti e fattori ambientali affrontata al paragrafo 5.2 l'attuazione del Piano non possa influire negativamente sul sistema di aree tutelate per le loro valenze ambientali (cfr par. 2.4), in ragione dell'assoluta assenza di effetti negativi che lo stesso comporta.

La corretta gestione dei rifiuti e dei residui di carico contribuirà a tutelare la biodiversità e l'ambiente in generale e quindi indirettamente anche le aree appartenenti alla rete Natura 2000.

#### **5.5 Incidenza di natura transfrontaliera**

A seguito dell'emanazione della Direttiva 2001/42/CE, le leggi di recepimento introdotte ai diversi livelli di governo del territorio, hanno posto l'accento sulla necessità di valutare la transfrontalierità degli effetti, nell'ambito delle procedure di valutazione ambientale. Sulla scorta della valutazione degli impatti strutturata all'interno del presente documento, si ritiene che le azioni in esame non prefigurino uno scenario di sviluppo con impatti di natura transfrontaliera tali introdurre effetti negativi sulle matrici ambientali nell'area vasta o tali da rendere necessario un coinvolgimento delle autorità extraconfine.

### **6. CONCLUSIONI**

Con il presente PRRC, per quanto relazionato nel presente documento, appare evidente che i benefici siano indubbiamente notevoli tenuto conto che un approccio preventivo e una gestione razionale dei rifiuti, che si traduce con la riduzione degli eventi o con la mitigazione dei potenziali rischi, tutela la popolazione e agisce in modo trasversale sugli aspetti ambientali, preservando tutte le risorse potenzialmente esposte.

Alla luce delle finalità del PRRC, sintetizzate nel presente rapporto, si evince che l'attuazione di tale strumento comporterà una notevole diminuzione dell'inquinamento delle acque marine imputabile all'immissione volontaria e deliberata in mare dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni. Si sottolinea inoltre come la gestione di alcune di queste tipologie di rifiuti comporti un recupero di materia prima con conseguente effetto positivo per l'ambiente.

In considerazione della natura ed entità delle azioni previste dal PRRC e degli effetti potenziali attesi dall'attuazione degli interventi previsti, si ritiene che non si debbano attendere impatti negativi significativi, al contrario, si ritiene che si possano verificare effetti positivi sia sulle componenti ambientali che sulle attività umane.

Si valuta pertanto che il presente PRRC non debba essere assoggettato a procedura di valutazione ambientale strategica di cui agli artt. 13-18 del D.lgs 152/2006 e smi.