



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

PROGETTISTI:		
Dott. Pian. Paolo De Clara	PLAND SRL	
RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:		
Ing. Vanna Gentilli	Responsabile Area Ambiente e Bonifiche	

NOME FILE: <i>PRRC_Porto di Monfalcone_Rapporto preliminare ambientale</i>	ELABORATO: <i>PDd.02</i>
TITOLO ELABORATO: <i>Rapporto preliminare ambientale</i>	

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
1	25/02/2025	Seconda emissione	P. De Clara	G. Fachin	V. Gentilli
0	13/09/2024	Prima emissione	P. De Clara	E. Boscarol	V. Gentilli



INDICE

1.	PREMESSA.....	3
2.	LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.....	5
2.1	La verifica di assoggettabilità	7
2.2	Definizione del procedimento ambientale dell'aggiornamento del PRRC	8
2.3	Soggetti competenti in materia ambientale	9
2.4	Valutazione di incidenza ecologica	9
3.	PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI DEL PORTO DI MONFALCONE.....	11
3.1	Quadro normativo di riferimento.....	11
3.2	Contenuti del Piano: obiettivi	12
4.	RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI TERRITORIALI	17
4.1	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU)	18
5.	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI.....	20
5.1	Ambito di valutazione.....	20
5.2	Contestualizzazione del sito dal punto di vista delle criticità/valori ambientali	22
5.3	Individuazione degli effetti ambientali e della relativa significatività.....	27
5.4	Individuazione degli effetti cumulativi.....	31
5.5	Incidenza sui Siti Natura 2000 e sulle aree protette di interesse regionale.....	31
5.6	Natura transfrontaliera degli effetti.....	32
6.	CONCLUSIONI.....	32

ALLEGATO A



1. PREMESSA

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

Di recente, è entrata in vigore la Direttiva 883/2019/UE, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea (G.U.U.E.) del 07/06/2019, “relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la Direttiva 2010/65/UE e abroga la Direttiva 2000/59/CE”, che è stata recepita dal Diritto italiano con il D.Lgs 197/2021 del 08/11/2021, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 285 del 30/11/2021 – Supplemento Ordinario n. 41. Il testo di quest’ultimo decreto, vigente dal 15/12/2021, comporta alcune modifiche alla disciplina e agli adempimenti afferenti alla raccolta e alla gestione dei rifiuti delle navi che



devono essere recepite dalle Autorità Competenti entro dodici mesi dall'entrata in vigore.

Ai sensi della normativa ad oggi vigente, l'aggiornamento del PRRC deve essere redatto periodicamente con una frequenza di norma quinquennale, a partire dall'operatività del Piano stesso a seguito del recepimento delle disposizioni del D.Lgs 197/2021. La presente revisione intende, pertanto, acquisire e descrivere le integrazioni apportate dal decreto suddetto, il quale ricalca, in sostanza, la struttura generale della previgente disciplina fondata su Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, sull'obbligo di notifica anticipata, sull'imposizione di un regime tariffario che viene, però, riparametrato, e su un sistema sanzionatorio che rimane pressoché invariato.



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 sopradetti 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 sovraziale 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).

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 predispone 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 verifica di assoggettabilità

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 predispose 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.

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.

2.2 Definizione del procedimento ambientale dell'aggiornamento del PRRC

Inquadrati i procedimenti di natura ambientale di cui alla parte II del D.lgs 152/2006, l'art. 6 comma 3 del medesimo decreto recita: *“per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento”*.

Per quanto il presente aggiornamento operi prevalentemente rispetto al sistema di tariffazione e recupero costi, con modifiche di carattere economico/finanziario, l'art. 11 comma 5 del D.lgs



152/2006 e smi dispone che: *“La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge”.*

Per quanto sopra ed in continuità con il procedimento di carattere ambientale attivato in sede di formazione del vigente Piano, al presente aggiornamento è allegato un Rapporto preliminare ambientale nei contenuti dell'allegato I alla Parte II del D.lgs 152/2006 e smi ai fini della procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS.

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:** AdSP MAO - Porto di Monfalcone
- **Autorità competente:** Regione Friuli Venezia Giulia
- **Struttura di supporto tecnico all'Autorità competente:** Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale ambiente ed energia
- **Soggetto proponente:**
 - ✓ AdSP MAO - Porto di Monfalcone
- **Soggetti competenti in materia ambientale**
 - ✓ Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Presidenza della Regione – Servizi relazioni internazionali e programmazione europea
 - ✓ Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale risorse agroambientali, forestali e ittiche – Servizio biodiversità
 - ✓ 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 agroambientali, forestali e ittiche – Servizio caccia e risorse ittiche
 - ✓ Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A. F.V.G.);
 - ✓ Azienda sanitaria universitaria Giuliano Isontina (ASU GI)
 - ✓ Comune di Monfalcone;
 - ✓ Ufficio di Sanità Marittima ed Area di Frontiera;
 - ✓ Posto d'Ispezione Frontaliera (PIF).

2.4 Valutazione di incidenza ecologica

La valutazione di incidenza si applica a piani, programmi, progetti, interventi, attività (P/P/P/I/A)



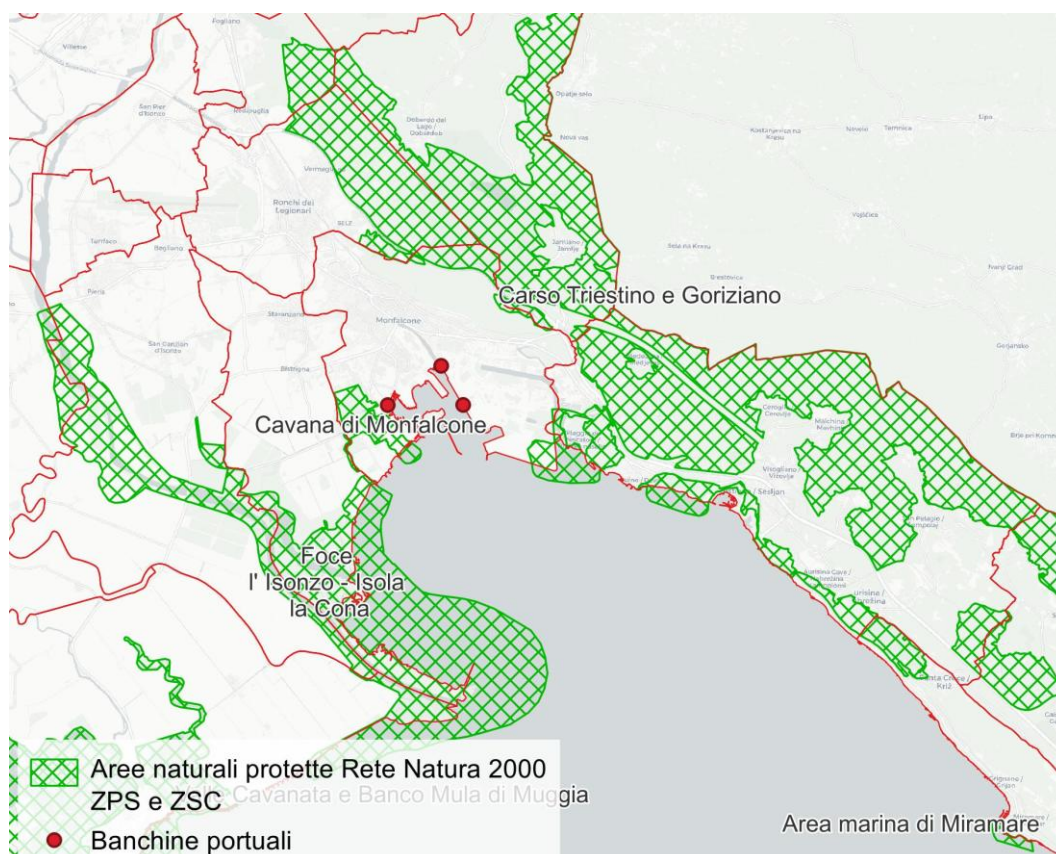
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in Siti proposti per diventarlo), sia a quelli che pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito.

La procedura di VINCA, rappresenta uno strumento di prevenzione che analizza gli effetti di piani/programmi, progetti e interventi/attività che, seppur localizzati, vanno collocati in un contesto ecologico dinamico. Ciò in considerazione delle correlazioni esistenti tra i vari siti e del contributo che portano alla coerenza complessiva e alla funzionalità della rete Natura 2000, sia a livello nazionale che comunitario. Pertanto, la valutazione d'incidenza si qualifica come strumento di salvaguardia, che si cala nel particolare contesto di ciascun Sito, ma che lo inquadra nella funzionalità dell'intera rete

I porti e le aree demaniali trattate in questo aggiornamento del Piano, sotto la competenza dell'AdSPMAO, non ricadono entro Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.), si registrano alle brevi e medie distanze le seguenti aree a valenza ambientale:

- i siti Natura 2000:
 - ✓ Foce dell'Isonzo - Isola della Cona (ZSC ZPS IT3330005),
 - ✓ Cavana di Monfalcone (ZSC IT3330007),
 - ✓ Carso Triestino e Goriziano (ZSC IT3340006) include ZPS IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia;
 - ✓ Area Marina di Miramare (ZSC ZPS IT3340007).





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

3.1 Quadro normativo di riferimento

La Direttiva (UE) 2019/883 Impianti Portuali, approvata nell'aprile 2019, che ha modificato la direttiva 2010/65/UE ed abrogato la direttiva 2000/59/CE, è intervenuta a seguito degli esiti della valutazione effettuata nel quadro del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) che ha dimostrato una inesatta ed incompleta attuazione della precedente direttiva 2000/59 strettamente correlata alla Convenzione Marpol.

Al riguardo, a livello nazionale, è emersa la necessità di armonizzare più compiutamente i concetti primari contenuti nella citata direttiva 2000/59, tra i quali, in particolare, l'adeguatezza degli impianti, la notifica anticipata dei rifiuti, l'obbligo di conferimento e le esenzioni per le navi in servizio di linea, che in passato, erano stati diversamente e insufficientemente interpretati dagli Stati membri causando incoerenze con il quadro della Convenzione MARPO. In tal senso, il decreto legislativo il D.Lgs 197/2021 del 08/11/2021 ha recepito fedelmente l'obiettivo primario individuato nella protezione dell'ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, nei propri contenuti integrando, laddove possibile e non in contrasto, i principi della direttiva nel contesto nazionale già vigente.

Per quanto sopra, le recenti disposizioni normative, che sono oggetto di recepimento con il presente aggiornamento risultano:

- l'assunzione formale del fatto che i rifiuti delle navi vengono espressamente equiparati a *rifiuti speciali* ai sensi dell'art. 184, comma 3, lett. f) del D.Lgs 152/2006 (rif. art. 2, comma 2 del D.Lgs 197/2021), fatto salvo per i rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio, e di quelli accidentalmente pescati, considerati invece *rifiuti urbani*;
- l'esclusione dall'ambito applicativo della disciplina le navi adibite ai servizi portuali (rif. art. 3, comma 1 del D.Lgs 197/2021);
- l'introduzione del nuovo *Modulo di ricevuta di conferimento dei rifiuti*, che dovrà essere compilato dal Gestore dell'impianto di raccolta e fornito al Comandante della nave (rif. art. 7, comma 2 e Allegato 3, D.Lgs 197/2021);
- l'adeguamento del sistema di tariffazione/recupero costi (rif. art. 8 e All. 4, D.Lgs 197/2021).
- l'aggiornamento degli adempimenti in materia di registrazione del flusso dei diversi rifiuti; infatti, i Gestori dei servizi di raccolta e degli impianti portuali dovranno provvedere agli adempimenti relativi al catasto dei rifiuti, al registro di carico e scarico ed in materia di tracciabilità dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi e alle modalità di gestione degli stessi (rif. Allegato 1, lett. c, d, e, f) del D.Lgs 197/2021);



- l'implementazione del sistema di scambio delle informazioni; è previsto, infatti, l'inserimento di una serie di dati, sempre afferenti alla gestione dei rifiuti, all'interno del portale europeo telematico **SafeSeaNet** (rif. 13, commi 1-2-3, D.Lgs 197/2021).

3.2 Contenuti del Piano: obiettivi

Il "Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico" è stato approvato dalla Regione Fvg con deliberazione della giunta regionale n. 1113 del 17/07/2020.

Con il presente aggiornamento sono stati assunti i seguenti "obiettivi operativi" che per loro specificità possono essere altresì considerati quali "azioni", proprio perché l'attività che viene condotta riguarda meramente aspetti di carattere tariffario:

- ✓ determinazione di una "quota fissa" della tariffa da applicare alle navi che approdano in porto, in modo da assicurare una buona copertura dei costi diretti pur mantenendo una discreta indipendenza dalle quantità di rifiuti effettivamente scaricati da ogni nave;
- ✓ impostazione di un sistema tariffario che tenga conto di tutte le voci di costo effettivamente connesse con l'erogazione di un servizio di qualità di asporto dei rifiuti delle navi;
- ✓ differenziazione della tariffa in funzione della tipologia e della stazza (dimensione) della nave, per non creare uno squilibrio tariffario, bensì un'equa ripartizione;
- ✓ determinare le possibili riduzioni, ma anche le possibili maggiorazioni all'assetto di base della tariffa, derivante da una pluralità di scenari (navi "ecologiche", navi con scalo frequente in porto, servizio di asporto dei rifiuti in orario notturno e/o festivo, indennizzo per ingiustificato ritardo nell'erogazione del Servizio, ecc..), che sono state opportunamente dettagliate nel presente Piano.

Rispetto al vigente Piano approvato nel corso del 2020, l'impostazione degli obiettivi e delle azioni, già oggetto di procedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS, rimane la medesima e non viene modificata o variata con il presente aggiornamento. Gli obiettivi operativi del presente aggiornamento, che per loro specificità e caratteristiche possono essere considerati alla stregua di azioni nell'ambito del procedimento di valutazione, hanno un carattere subordinato e trasversale.

Ferma restando la sostenibilità di obiettivi e azioni del vigente PRRC il presente documento valuterà gli effetti derivanti dall'approvazione dell'aggiornamento a partire dagli obiettivi operativi/azioni sotto riportati.

Lo schema intende riportare l'attuale assetto in termini di obiettivi e azioni rispetto all'aggiornamento (2024), dando conto che l'aggiornamento è complementare al Piano proprio perché giunge per sovraordinata disposizione normativa tesa a regolamentare aspetti prioritariamente tariffari.



PRRC VIGENTE				AGGIORNAMENTO 2024
OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI	AZIONI		OBIETTIVI OPERATIVI/AZIONI
Implementare l'efficienza della gestione dei rifiuti scaricati dalle navi nel Porto di Monfalcone.	OB.1 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;		1. determinazione di una "quota fissa" della tariffa da applicare alle navi che approdano in porto, in modo da assicurare una buona copertura dei costi diretti pur mantenendo una discreta indipendenza dalle quantità di rifiuti effettivamente scaricati da ogni nave;
	OB.2 Qualità dei servizi di asporto di tutte le tipologie di rifiuti dalle navi			2. impostazione di un sistema tariffario che tenga conto di tutte le voci di costo effettivamente connesse con l'erogazione di un servizio di qualità di asporto dei rifiuti delle navi;
	OB.3 Efficacia nella tutela ambientale ed economicità per l'utenza di tali servizi;	► Conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in via prioritaria in impianto galleggiante;		3. differenziazione della tariffa in funzione della tipologia e della stazza (dimensione) della nave, per non creare uno squilibrio tariffario, bensì un'equa ripartizione;
	OB.4 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;		4. determinare le possibili riduzioni, ma anche le possibili maggiorazioni all'assetto di base della tariffa, derivante da una pluralità di scenari (navi "ecologiche", navi con scalo frequente in porto, servizio di asporto dei rifiuti in orario notturno e/o festivo, indennizzo per ingiustificato ritardo nell'erogazione del Servizio, ecc..), che sono state opportunamente dettagliate nel presente Piano.
	OB.5 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;		

Con il presente aggiornamento, non si incide sull'assetto e sulle previsioni di carattere pianificatorio del Piano regolatore del Porto e non si apportano modifiche tali da incidere sulla dotazione impiantistica del Porto ad oggi in servizio. L'aggiornamento non comporta modifiche tali da incidere



in aumento sui flussi di navi e sulle merci movimentate ma cerca di migliorare ulteriormente la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dalle navi.

Piano di gestione dei rifiuti delle navi in servizio e dei residui del carico - aggiornamento 2024

Al fine di agevolare la successiva valutazione degli effetti sono di seguito riassunti i criteri adottati per questo aggiornamento e comparati con quelli del Piano approvato dalla Regione FVG con Delibera N. 1113 del 17.07.2020.

La revisione dei criteri per la redazione del Piano ha la finalità di adottare un servizio che, a parità di qualità, riduca costi di gestione non necessari rendendo gli stessi competitivi con i servizi offerti dai porti dell'Alto Adriatico

Criteri adottati per l'aggiornamento del piano	Piano app. 2020	Agg. piano 2024
a) Ottemperare agli obblighi della direttiva comunitaria vigente (Direttiva 883/2019/UE) che “mira a conseguire un elevato livello di sicurezza e protezione dell’ambiente”, “a conciliare gli interessi del buon funzionamento del trasporto marittimo con la tutela dell’ambiente marino” come già era prefissato nella precedente Direttiva 59/2000/CE, e che ribadisce che la Politica marittima dell’Unione “dovrebbe mirare a conseguire un elevato livello di protezione dell’ambiente marino”, fondandosi sui “principi di prevenzione, eliminazione alla fonte dei danni causati all’ambiente marino, nonché sul principio «chi inquina paga»” e “va premiata la corretta gestione dei rifiuti da parte delle navi”.	SI	SI
b) Definire la struttura della tariffa e copertura dei costi degli impianti portuali di raccolta e trattamento dei rifiuti; i costi sono determinati dai fabbisogni del porto (ad es., n. di bettoline, container, camion, personale, costi amministrativi e del personale, ecc.). L’addebito in tariffa deriva dall’applicazione di un principio di incentivazione alla raccolta differenziata dei rifiuti.	SI	Sezione RIVISTA
c) I requisiti di cui le navi devono essere in possesso per conferire i propri rifiuti solo in un porto lungo la rotta, devono ora essere verificati dall’ Autorità Marittima , a	NO	



cui segue il rilascio di apposito certificato di esenzione (secondo il modello dell' Allegato 5 del D.Lgs 197/2021) da parte dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP); l'esenzione nei porti lungo la rotta della nave riguarda tutti e tre gli obblighi: notifica, conferimento, pagamento, pertanto le AdSP devono definire specifici criteri per la determinazione delle tariffe da applicare nel solo porto dove, effettivamente, avviene il conferimento dei loro rifiuti (nei casi in cui sia stata validata la procedura suddetta di "esenzione"); ridefinizione dei criteri per la tariffazione e il recupero dei costi e la riscossione della tariffa.		
d) Mantenimento dell'esistente struttura e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature.	SI	SI
e) Implementazione della gestione delle raccolte differenziate dei rifiuti sia solidi che liquidi.	SI	SI
f) Disponibilità di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio ed il trattamento dei rifiuti liquidi oleosi.	SI	SI
g) Adottare, laddove applicabile, un assetto tariffario premiante la produzione e la raccolta sostenibili e compatibili con la tutela ambientale, anche ai sensi del D.Lgs 197/2021, art. 8, comma 5, lett. b.	SI	SI
h) Mantenere obiettivi coerenti con quelli del Piano approvato per il Porto di Trieste, favorendo così l'uniformità dei servizi di raccolta e gestione rifiuti.	SI	SI
i) Mantenimento del dispositivo tariffario, da applicare alle utenze del porto, ai fini della sussistenza di validità del Piano Economico Finanziario (PEF) vigente, pur in osservanza dei nuovi requisiti per la tariffazione di cui al D.Lgs 197/2021.	NO	SI (aggiornata)
j) Definizione di "un meccanismo di indennizzo da corrispondere alle navi a carico del Gestore del Servizio, nel caso di "ritardi ingiustificati" nel conferimento o nella raccolta dei rifiuti.	NO parziale	SI



k) Prassi della “ notifica anticipata dei rifiuti ” da parte della nave (<u>art. 6, c. 1</u>), compilata con almeno 24 ore di anticipo rispetto all’arrivo al porto (notifica in formato elettronico per il tramite del sistema informativo dell’AdSP , usando l’ Allegato 2 del D.Lgs 197/2021.	SI	SI (aggiornata)
--	-----------	----------------------------

I suddetti criteri sono stati adottati al fine di garantire un servizio che, a parità di qualità, riduca i costi non necessari rendendo gli stessi competitivi con i servizi offerti dai porti dell’Alto Adriatico.

Caratteristiche principali del servizio erogato	Piano appr. 2020	Agg. piano 2024
1) Ritiro giornaliero dei rifiuti alimentari di bordo	SI	SI (ora anche in virtù del disposto del D.Lgs 197/2021 e del DM Salute 9 maggio 2023)
2) Asporto dei rifiuti solidi e liquidi dalle navi svolto normalmente dalle ore 08.00 alle 17.00, con disponibilità, su richiesta, anche in orario notturno e durante le festività.	NO reperibilità festiva e notturna	NO reperibilità festiva e notturna
3) Conferimento delle varie tipologie di rifiuti solidi e liquidi, raccolte dalle navi agli impianti di trattamento e/o selezione regolarmente autorizzati e già operativi nel territorio regionale.	SI	SI
4) Possibilità di conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in impianto di trattamento (separazione) presente nell’ambito portuale di AdSP MAO.	SI	SI
5) Disponibilità di un’area da destinare a sede operativa per il Gestore del Servizio.	SI	SI
6) Servizio di trattamento acque di zavorra per le navi che non hanno adottato il piano gestione della BWM CONVENTION.	SI	SI



4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI TERRITORIALI

Ai fini della verifica del rapporto con altri Piani e programmi, si ritiene che gli obiettivi operativi/azioni che costituiscono il presente aggiornamento, così come desumibili dal recepimento del D.lgs 187/2021 costituiscano allineamento del Piano a intervenuta disposizione normativa, nella piena coerenza con tale decreto, venendo meno la necessità di procedere a verifiche di coerenza evitando una duplicazione di contenuti.

Fermo restando che obiettivi e le azioni del PRRC vigente, che sono stati oggetto valutazione nell'ambito della verifica di assoggettabilità alla VAS conclusasi con l'approvazione del Piano nel 2020 giusta delibera della giunta regionale n. 1113 del 17/07/2020, rimangono i medesimi, si registra in questa sede un aggiornamento del "Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani" approvato con Decreto n. 088/Pres del 15/07/2022.

Per effetto della vigenza di tale strumento sovraordinato, si ritiene utile operare una verifica dell'attuale PRRC in vigore un tanto per confermare il rapporto di coerenza.

La coerenza viene affrontata in forma tabellare assegnando un cromatismo che indica il livello di coerenza. Per riga vengono elencati gli obiettivi del Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani approvato con Dgr 753 del 27/05/2022 mentre per colonna vengono elencati i cinque obiettivi che costituiscono l'aggiornamento del PRRC approvato con DGR n. 1113 del 17/07/2020.

Le coerenze sono identificate nel seguente modo:

Coerenza tra obiettivi	
Incoerenza fra obiettivi	
Obiettivi non correlati	



4.1 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU)

La Regione, a partire dall'approvazione del Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani (PRGRU) di cui al D.P.Reg. 31 dicembre 2012, n. 0278/Pres, e a seguire con l'entrata in vigore della legge regionale 15 aprile 2016, n. 5 "Organizzazione delle funzioni relative al servizio idrico integrato e al servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani" e della legge regionale 20 ottobre 2017, n. 34 "Disciplina organica della gestione dei rifiuti e principi di economia circolare", ha definito una chiara linea di indirizzo nella gestione dei rifiuti sul territorio regionale.

Tale visione nasce dall'attuazione dei criteri comunitari di priorità nella gestione dei rifiuti, recepita a livello nazionale dall'art. 179 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e dallo sviluppo a livello locale di politiche di economia circolare.

Considerato che l'art. 199 del decreto legislativo 152/2006 assegna alle Regioni la competenza pianificatoria in materia di rifiuti, con delibera di Giunta regionale 30 novembre 2018, n. 2279, pubblicata sul BUR n. 51 del 19 dicembre 2018, è stato avviato il procedimento di valutazione ambientale strategica dell'aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e sono state definite le relative modalità operative.

A seguito delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale è stato predisposto il Progetto di Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani – Aggiornamento 2022, il Rapporto ambientale e la relativa Sintesi non tecnica.

Il PRGRU è stato infine approvato con decreto del Presidente 15 luglio 2022, n. 088 e pubblicato sul 2° Supplemento ordinario n. 18 del 27 luglio 2022 al Bollettino Ufficiale n. 30 del 27 luglio 2022.

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano suddetto e gli obiettivi del PRRC vigente.



Tab 4.1: Verifica di coerenza con il Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI	OBIETTIVI PPRC vigente				
	OB.1	OB.2	OB.3	OB.4	OB.5
Op1 – Prolungamento del ciclo di vita dei beni tramite la preparazione per il riutilizzo					
Op2 – Incremento della raccolta differenziata dei rifiuti urban					
Op3 – miglioramento della qualità dei rifiuti raccolti in modo differenziato					
Op4 – Potenziamento e regolazione della raccolta differenziata della frazione tessile					
Op5 – potenziamento della raccolta differenziata dei rifiuti domestici pericolosi					
Op6 – miglioramento della raccolta differenziata della frazione biodegradabile					
Op7 – potenziamento della raccolta differenziata degli oli alimentari esausti					
Op8 – aumento del riciclaggio dei rifiuti urbani					
Op9 – diminuzione della produzione procapite dei rifiuti urbani residuo					
Op10 – sviluppo di una rete integrata di impianti per la produzione e il recupero energetico del CSS e dei sovvalli					
Op11 – minimizzazione del conferimento in discarica dei rifiuti urbani e dei rifiuti del trattamento dei rifiuti urbani					
Op12 – riduzione dell'abbandono e della dispersione dei rifiuti					
Op13 – razionalizzazione del sistema di trasporto dei rifiuti urbani					
Op14 – utilizzo del biometano ottenuto dal trattamento della frazione biodegradabile					

Dalla tabella di verifica della coerenza non emergono situazioni di “conflittualità/incoerenza” tra obiettivi registrando una buona correlazione. Taluni obiettivi per la loro specificità e contenuto del Piano sovraordinato non sono correlabili direttamente con gli obiettivi del PPRC vigente.



5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

5.1 Ambito di valutazione

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>

Il traffico merci che caratterizza l’attività portuale è composto da merci sfuse, autoveicoli, prodotti semilavorati con la seguente ripartizione di massima le cui incidenze sul traffico generale via mare hanno variato negli anni in base all’andamento dell’economia e, in parte, alla passata emergenza sanitaria globale generata dall’epidemia di COVID-19:

- prodotti e semilavorati metallici,

- carbone / minerali,
- autoveicoli.

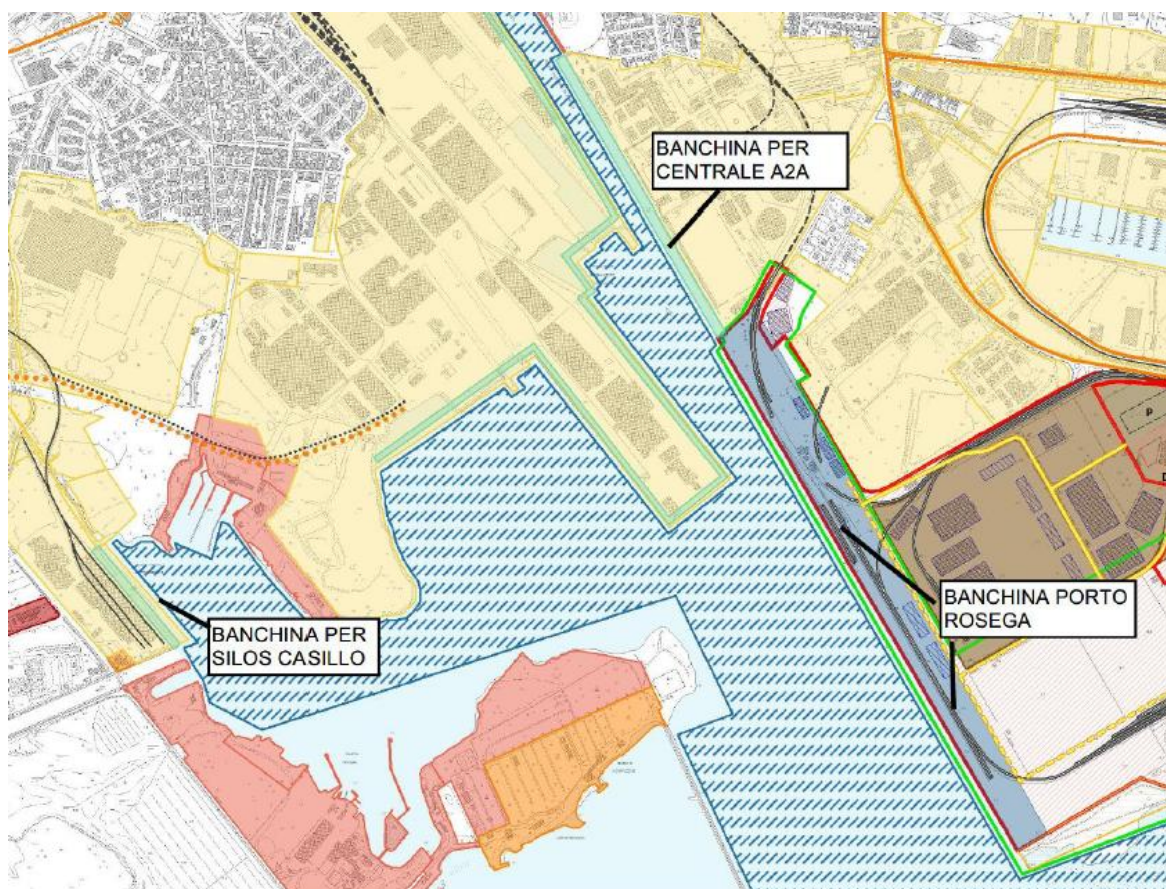
Tale attività si è svolta sulle banchine indicate graficamente nella figura 5.2, ovvero presso le aree:

- banchina Portorosega,
- banchina per la centrale termoelettrica A2A,
- banchina per i Silos Casillo.

In merito alla progettazione e all'erogazione del servizio portuale di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi, va considerato che nell'ultimo quadriennio, nel porto di Monfalcone, non hanno sostato in rada navi commerciali e l'utilizzo delle banchine Fincantieri è stato trascurabile per il traffico commerciale, pertanto la dotazione di mezzi nautici dedicati alla raccolta e gestione dei rifiuti è dimensionata sulla base delle effettive necessità, salvaguardando, comunque, l'esigenza di adeguare il servizio alle necessità operative a seguito di uno sviluppo di nuove forme di traffico, nonché nell'ottica di adibire il porto di Monfalcone anche per l'approdo di navi turistiche/da crociera.

Di seguito è riportata una planimetria del porto con le n° 3 banchine operative suddette.

Fig. 5.2: Assetto funzionale del Porto di Monfalcone nell'area di competenza dell'AdSP MAO





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

5.2 Contestualizzazione del sito dal punto di vista delle criticità/valori ambientali

L'aggiornamento del PRRC del Porto di Monfalcone si manifesta all'interno dell'ambito portuale di cui la zona è anche in parte un Sito inquinato di Interesse Nazionale. Alle brevi e medie distanze sono invece presenti aree di riconosciuto valore ambientale.

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.

Siti rilevanti dal punto di vista ambientale

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

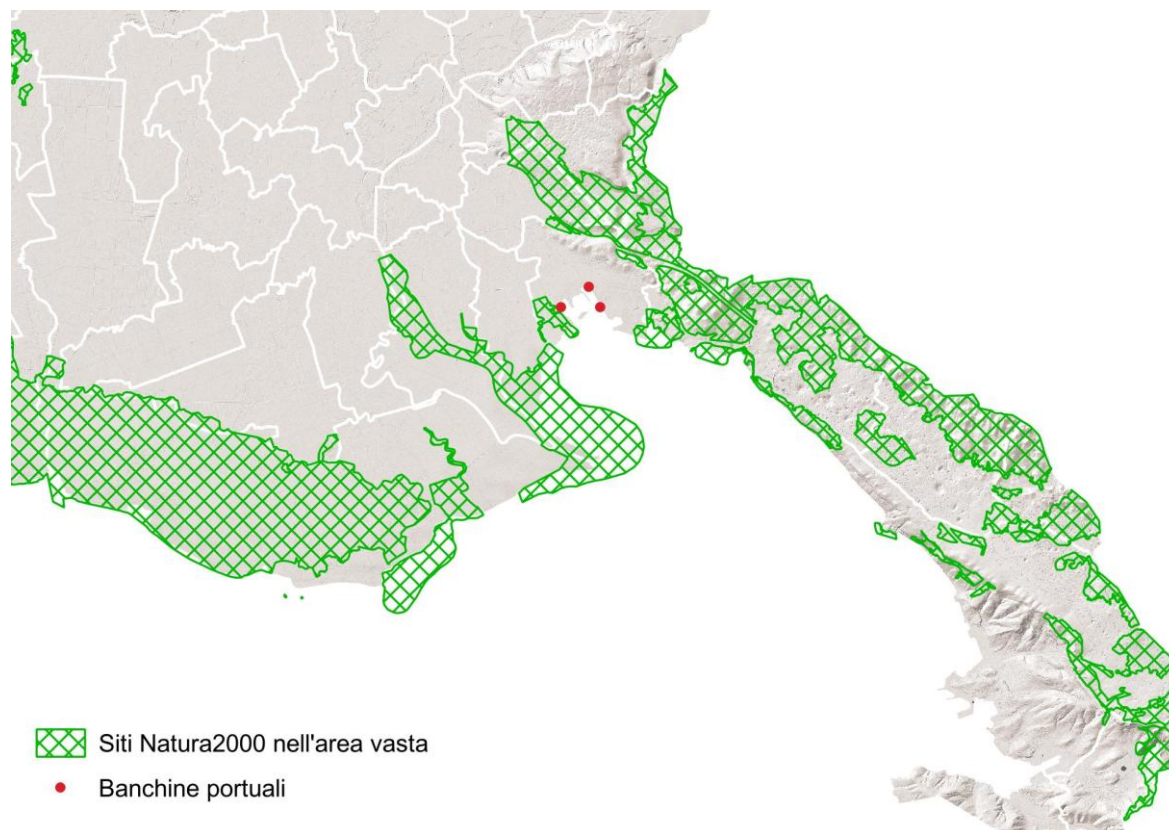
- i siti Natura 2000:
 - ✓ Foce dell'Isonzo - Isola della Cona (ZSC ZPS IT3330005),
 - ✓ Cavana di Monfalcone (ZSC IT3330007),
 - ✓ Area Marina di Miramare (ZSC ZPS IT3340007),
 - ✓ Carso Triestino e Goriziano (ZSC IT3340006) include ZPS IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia.
- le aree protette di interesse regionale: (istituite nel Golfo di Panzano al fine di recepire la dir 79/923)



- Biotopo Risorgive di Schiavetti
- Biotopo Palude del Fiume Cavana

Le aree appartenenti alla rete natura 2000 vengono individuate graficamente di seguito rispetto all'area del Porto commerciale di Monfalcone, ovvero, rispetto alle banchine utilizzate per il traffico navi commerciali.

Fig. 5.3: Siti Natura 2000 nell'area vasta

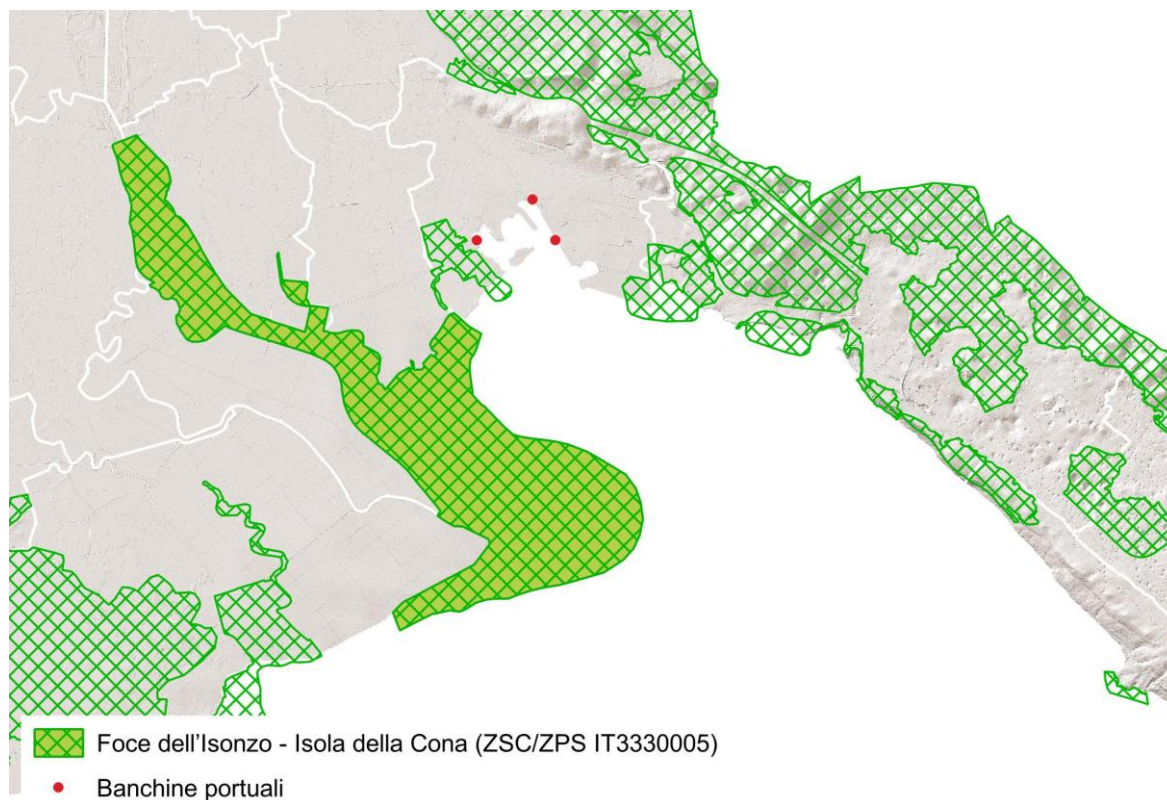


(fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)



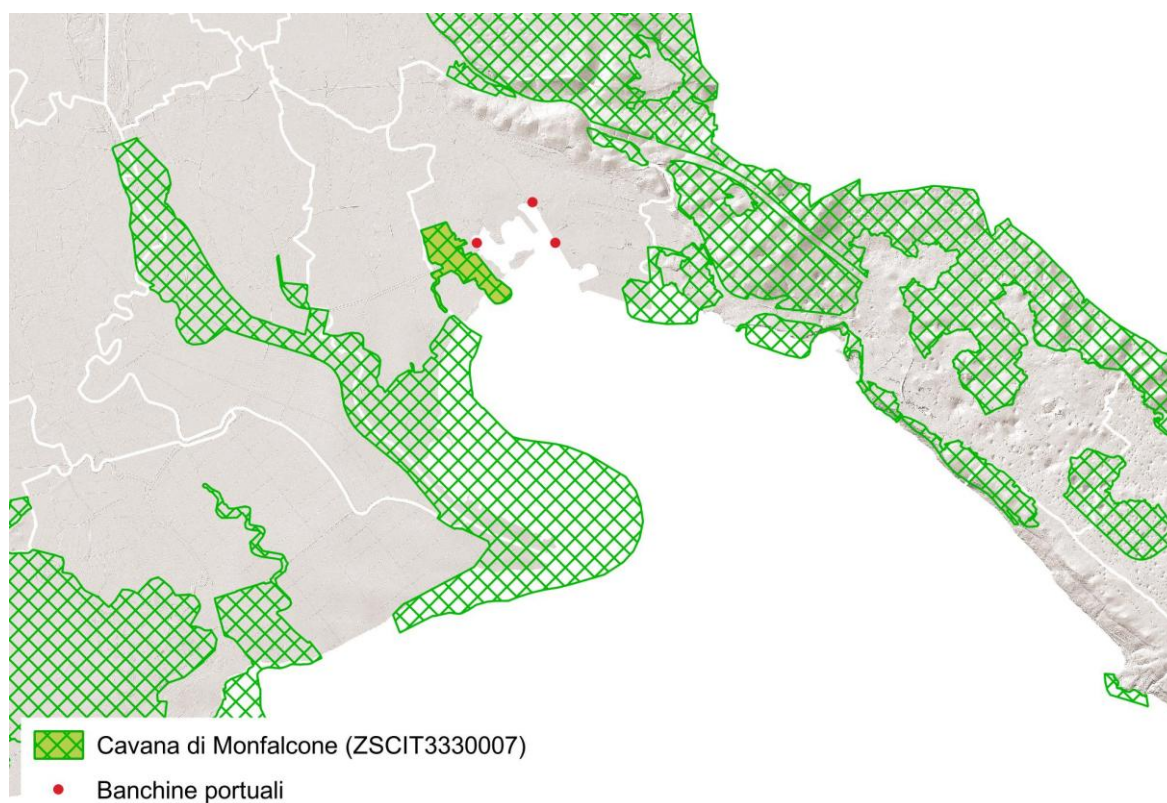
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Fig. 5.4: Foce dell'Isonzo - Isola della Cona (ZSC ZPS IT3330005)



(fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)

Fig. 5.5: Foce Cavana di Monfalcone (ZSC IT3330007)

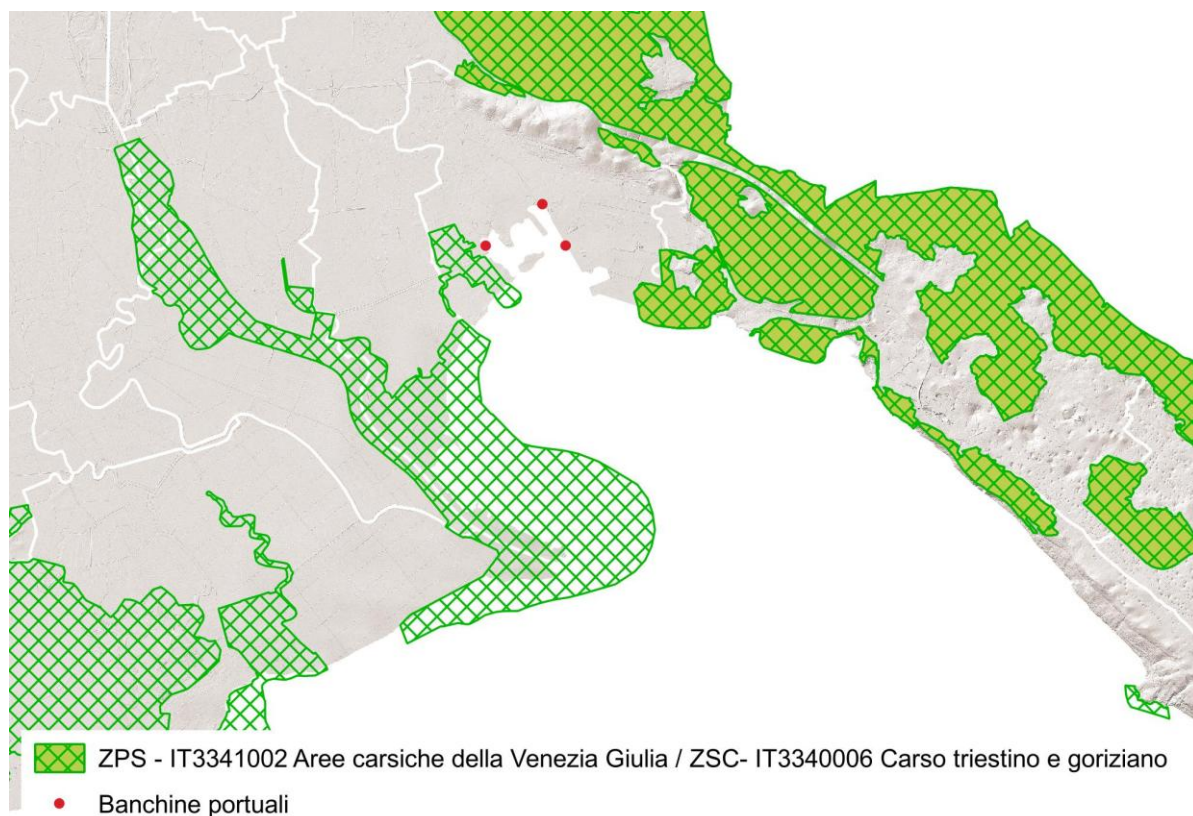


(fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)



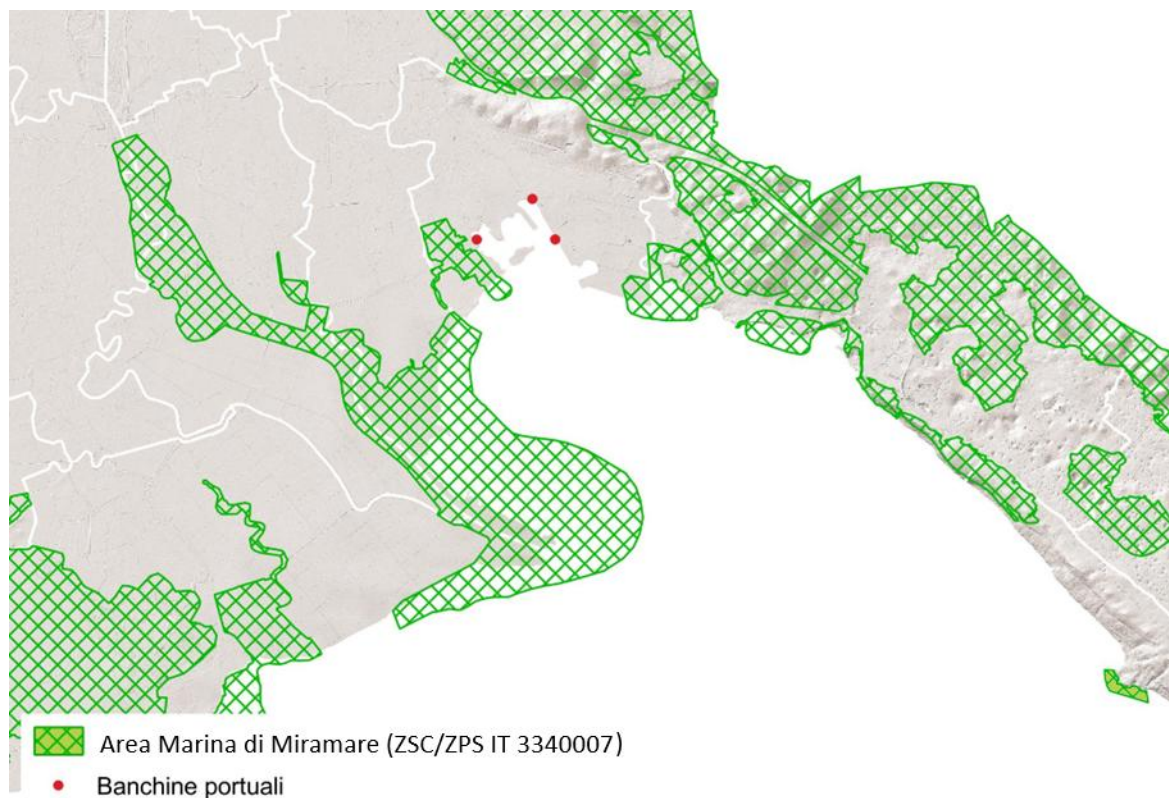
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Fig. 5.6: Carso Triestino e Goriziano (ZSC IT3340006)



(fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)

Fig. 5.7: Area Marina di Miramare (ZSC/ZPS IT3340007)

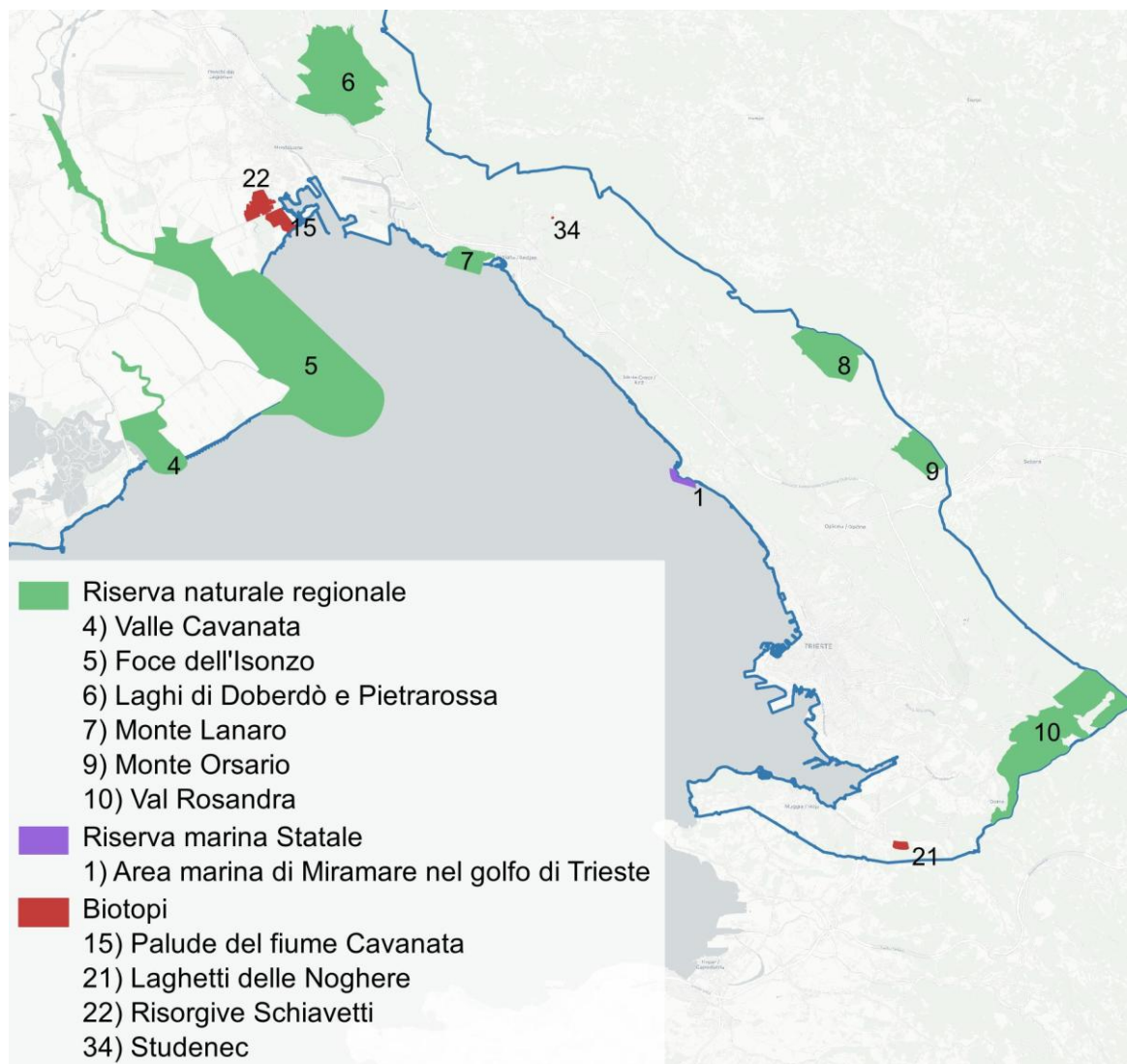


(fonte: <http://irdat.regione.fvg.it>)



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

Fig.5.8: localizzazione Riserve Regionali e Nazionali



Fonte: <http://www.regione.fvg.it>



5.3 Individuazione degli effetti ambientali e della relativa significatività

A seguito della contestualizzazione dell'ambito dal punto di vista dei possibili siti sensibili e/o critici presenti nelle aree limitrofe al Porto, vengono individuati gli effetti attesi con l'approvazione dell'aggiornamento del PRRC, al fine di verificarne la sostenibilità ambientale.

L'aggiornamento del PRRC, come anticipato nel corso del presente documento avviene per allineamento normativo al Dlgs 197/2021 che, stante all'art. 1, assume l'obiettivo di *“proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti”*.

Fermi restando obiettivi e azioni del PRRC vigente e già oggetto della verifica di assoggettabilità alla VAS con esito positivo in ordine all'aggiornamento approvato con Dgr 1113/2020, nel quadro legislativo delineatosi, le azioni assunte con il presente aggiornamento del PRRC, risultano essere specifiche e orientate all'impostazione tariffaria con il fine di proteggere l'ambiente marino dall'inquinamento derivante dai rifiuti navali e garantendo il buon funzionamento del traffico marittimo tramite il miglioramento degli impianti di raccolta.

Tab. 5.1 Azioni assunte ai fini dell'aggiornamento

ID	AZIONE
1	Determinazione di una “quota fissa” della tariffa da applicare alle navi che approdano in porto, in modo da assicurare una buona copertura dei costi diretti pur mantenendo una discreta indipendenza dalle quantità di rifiuti effettivamente scaricati da ogni nave;
2	Impostazione di un sistema tariffario che tenga conto di tutte le voci di costo effettivamente connesse con l'erogazione di un servizio di qualità di asporto dei rifiuti delle navi;
3	Differenziazione della tariffa in funzione della tipologia e della stazza (dimensione) della nave, per non creare uno squilibrio tariffario, bensì un'equa ripartizione;
4	Determinare le possibili riduzioni, ma anche le possibili maggiorazioni all'assetto di base della tariffa, derivante da una pluralità di scenari (navi “ecologiche”, navi con scalo frequente in porto, servizio di asporto dei rifiuti in orario notturno e/o festivo, indennizzo per ingiustificato ritardo nell'erogazione del Servizio, ecc..), che sono state opportunamente dettagliate nel presente Piano.

La specificità di tali azioni di fatto non permette una valutazione quantitativa dell'effetto ma solo qualitativa, partendo comunque da un assunto che gli effetti derivanti sono da intendersi comunque positivi

Per orientare una valutazione, due sono le azioni che permettono di avviare una verifica delle



ricadute dirette su componenti e fattori ambientali, mentre le rimanenti possono avere un effetto indiretto.

Azione 1: L'aspetto fondamentale di questo sistema tariffario è senza dubbio il meccanismo dell'imposta indiretta, dovuta da tutte le navi che approdano al porto di Monfalcone, in quanto definisce una "quota fissa" indipendente del servizio di gestione dei rifiuti portuali dall'effettiva quantità dei rifiuti conferiti dalle navi, ma che dipenda dalla tipologia e dalla dimensione (classe di stazza lorda) della nave; applicando un importo tariffario equo, coerente e sostenibile.

Azione 4, le riduzioni e le maggiorazioni possono portare ad un buon efficientamento del sistema. In particolare tra i vari scenari delineati: le navi "ecologiche", ovvero la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave dimostrano che la stessa produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in maniera sostenibile e compatibile con la tutela ambientale (ciò potrebbe essere garantito, ad es., mediante procedure di recupero dei materiali preventivamente alla produzione del rifiuto, a un'efficiente campagna informativa a bordo volta a sensibilizzare equipaggio e passeggeri al riuso degli oggetti favorendo la riduzione della produzione di rifiuti, nonché alla raccolta differenziata, ecc..). Il regolamento (UE) 91/2022 indica i principi ed i mezzi di verifica per il riconoscimento della riduzione della tariffa:

- separazione a bordo conformemente alla risoluzione MEPC.295 (71) e garanzia del conferimento in impianti portuali di raccolta adeguati conformi all'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), della direttiva (UE) 2019/883;
- politiche di acquisto ecosostenibili (riducendo l'uso di materiali da imballaggio, ad esempio utilizzando imballaggi alla rinfusa, ed evitando la plastica monouso);
- possesso di una delle seguenti certificazioni: Green Award, ISO 21070, Blue Angel, Green Marine, ISO 14001 Sistemi di gestione ambientale.

Tali azioni se analizzate rispetto a componenti e fattori ambientali così come articolati/organizzati nella valutazione del precedente PRRC, possono essere valutate congiuntamente come segue.

La valutazione dei potenziali effetti dell'aggiornamento del PRRC sull'ambiente viene condotta assegnando di un grado di significatività, come di seguito rappresentato:

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



Componente/fattore ambientale	Stima effetto	Valutazione effetto
ACQUA	++	L'effetto delle azioni assunte è da ritenersi molto positivo in quanto collegato ad un'efficiente ed organizzato sistema di conferimento dei rifiuti nei porti, che consente di limitare possibili sversamenti e possibili forme di inquinamento della risorsa "acqua". Va ricordato che l'assunzione delle azioni previste, in linea con il disposto normativo nazionale, intende proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi.
SUOLO	++	L'effetto delle azioni po'può essere considerato alla stessa stregua della valutazione condotta per la componente acqua, attesa la necessità di preservare la risorsa "suolo" da possibili fonti di inquinamento. Le azioni non sono riconducibili a previsioni con effetti negativi diretti e indiretti sulla componente, non si prevedono in tal senso opere o infrastrutture tali da incidere sul suolo sia in termini di consumo che di qualità, puntando esclusivamente ad una modalità di raccolta efficiente ed organizzata dei rifiuti prodotti dalle navi.
BIODIVERSITÀ PAESAGGIO	++	Le azioni, possono comportare un effetto molto positivo indiretto, a tutela dei sistemi naturali, degli habitat, della flora e della fauna marina, arrestando la perdita di biodiversità. Riguardo la componente "paesaggio" non si rilevano effetti diretti e negativi, tenuto conto che il presente aggiornamento non prevede modifiche all'impiantistica in esercizio o azioni riferibili a modifiche all'assetto infrastrutturale.
ARIA	=	Le azioni non determinano effetti diretti negativi sulla componente. Il presente aggiornamento non comporta aumento dei flussi di traffico delle navi ed incremento delle merci movimentate o dei passeggeri in transito.



RUMORE	=	Le azioni non determinano effetti diretti negativi sulla componente. Il presente aggiornamento non comporta aumento dei flussi di traffico delle navi ed incremento delle merci movimentate o dei passeggeri in transito.
RIFIUTI	++	Le azioni hanno un effetto molto positivo sul fattore rifiuti in quanto riguardano un obiettivo teso al miglioramento ed all'uso di adeguati impianti portuali per la raccolta dei rifiuti. Il presente aggiornamento non comporta aumento dei flussi di traffico delle navi ed incremento delle merci movimentate o dei passeggeri in transito. Rispetto alla tematica, si intende rafforzare l'aumento atteso della differenziata, anche in applicazione dell'art. 8, comma 2, lett. c) del D.Lgs 197/2021: per i rifiuti conferiti, e rientranti in quelli di cui all'Allegato V della Convenzione MARPOL, diversi dai residui del carico, non si impone alcuna tariffa diretta, al fine di garantire un diritto di conferimento indipendente dal volume di rifiuti consegnati in porto, eccetto il caso in cui tale volume superi la massima capacità di stoccaggio menzionata nell'Allegato 2 del D.Lgs 197 /2021, espressa in metri cubi.
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	++	Un'accurata gestione dei rifiuti ha un effetto indiretto positivo sulla salute delle persone in quanto permette di limitare l'inquinamento da rifiuti sia in mare che a terra ed i conseguenti effetti negativi sul mare e sulle catene trofiche. È importante, infine, considerare i potenziali effetti positivi sulle attività umane, ovvero sulle attività di pesca (prevenendo lo sversamento dei rifiuti e dei residui di carico a mare, la crescita ittica sarà più salubre con un conseguente incremento del prodotto ittico disponibile), del turismo (la riduzione dello scarico dei rifiuti e dei residui di carico a mare contribuirà a migliorare la qualità delle acque con conseguente potenziale incremento del turismo), della gestione dei rifiuti nel suo complesso.



Il sostanziale effetto positivo che hanno le azioni dell'aggiornamento del PRRC su componenti e fattori ambientali è dettato dal fatto che le stesse concorrono al raggiungimento dell'obiettivo primario che il decreto legislativo D.Lgs 197/2021 del 08/11/2021 ha recepito fedelmente e individuato *“nella protezione dell'ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, nei propri contenuti integrando, laddove possibile e non in contrasto, i principi della direttiva nel contesto nazionale già vigente”*.

L'aggiornamento non attiene a contenuti che possano comportare modifiche rispetto alle previsioni pianificatorie del Piano regolatore del porto e all'impostazione del vigente PRRC, rimanendo confermate le valutazioni ambientali che accompagnano l'attuazione di tali strumenti.

5.4 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 degli obiettivi operativi/azioni dell'aggiornamento del Piano in esame, non si registrano azioni tali da determinare effetti significativi e pertanto l'insorgere di effetti cumulativi, atteso che la significatività verso componenti e fattori ambientali è stata valutata come “nulla” o “molto positiva”.

5.5 Incidenza sui Siti Natura 2000 e sulle aree protette di interesse regionale

L'aggiornamento del PRRC del porto di Monfalcone interessa esclusivamente l'ambito portuale, ovvero, l'ambito così come descritto al paragrafo 5.3 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.

Verificato che rispetto alla data di formazione del PRRC, la Dgr 1323 del 11/07/2014 è stata abrogata dalla Dgr 1183/2022, ai fini del presente aggiornamento del Piano, in linea con le disposizioni contenute in tale delibera, si allega un documento redatto ai sensi della DGR 1183/2022 e nei contenuti dell'allegato B scheda 1 – “Valutazione di incidenza - livello I – Screening”.



5.6 Natura transfrontaliera degli effetti

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 che caratterizzano il presente aggiornamento 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

L’aggiornamento del Piano mantiene inalterate le scelte strategiche già operate nel PRRC approvato con Dgr 1113 del 17/07/2020 proponendo comunque delle variazioni migliorative dal punto di vista ambientale.

L’aggiornamento del PRRC assume i seguenti obiettivi operativi/azioni:

- determinazione di una “quota fissa” della tariffa da applicare alle navi che approdano in porto, in modo da assicurare una buona copertura dei costi diretti pur mantenendo una discreta indipendenza dalle quantità di rifiuti effettivamente scaricati da ogni nave;
- impostazione di un sistema tariffario che tenga conto di tutte le voci di costo effettivamente connesse con l’erogazione di un servizio di qualità di asporto dei rifiuti delle navi;
- differenziazione della tariffa in funzione della tipologia e della stazza (dimensione) della nave, per non creare uno squilibrio tariffario, bensì un’equa ripartizione;
- determinare le possibili riduzioni, ma anche le possibili maggiorazioni all’assetto di base della tariffa, derivante da una pluralità di scenari (navi “ecologiche”, navi con scalo frequente in porto, servizio di asporto dei rifiuti in orario notturno e/o festivo, indennizzo per ingiustificato ritardo nell’erogazione del Servizio, ecc..), che sono state opportunamente dettagliate nel presente Piano.

La valutazione degli effetti di tali obiettivi operativi/azioni rispetto a componenti e fattori ambientali è risultata molto positiva in considerazione del fatto che l’aggiornamento del PRRC contribuisce al raggiungimento dell’obiettivo primario che il decreto legislativo D.Lgs 197/2021 del 08/11/2021 ha recepito fedelmente e *individuato “nella protezione dell’ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, nei propri contenuti integrando, laddove possibile e non in contrasto, i principi della direttiva nel contesto nazionale già vigente”*.

In ordine, all’incidenza su aree appartenenti alla Rete natura 2000, gli aspetti sono trattati in apposito allegato redatto ai sensi della DGR 1183/2022 e nei contenuti dell’allegato B scheda 1 – “Valutazione di incidenza - livello I – Screening”. Gli esiti di tale valutazione confermano l’assenza di effetti negativi rispetto alle esigenze di tutela delle aree appartenenti alla “Rete natura 2000”.



Peraltro la corretta gestione dei rifiuti e dei residui di carico contribuirà a tutelare la biodiversità e l'ambiente in generale.

In considerazione della natura ed entità degli obiettivi operativi/assunti e degli effetti potenziali attesi dalla loro attuazione, 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, in analogia con il procedimento di Valutazione condotto in sede di formazione del vigente PRRC, il presente aggiornamento del Piano non debba essere assoggettato a procedura di VAS di cui agli artt. 13-18 del D.lgs 152/2006 e smi, intervenendo nel caso in esame con azioni tese a traguardare il richiamato obiettivo di “proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti” di cui all'art. 1 del D.lgs 197/2021”.



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

Allegato A

Documento integrativo del Rapporto preliminare ambientale in materia di VINCA

(Dgr 1183 del 5 agosto 2022 – Scheda 1/allegato B)



Indice

1	Localizzazione ed inquadramento territoriale	6
1.1	Localizzazione territoriale ed inquadramento di Area Vasta.	6
2	Localizzazione in relazione ai siti natura 2000 e altre aree tutelate	8
2.1	Siti Natura 2000	8
2.2	Verifica di coerenza con le misure di conservazione o con i piani di gestione vigenti nei siti Natura 2000 interessati	10
2.3	Aree naturali protette ai sensi della LR 42/1996 e L 394/1991 e altre tipologie di aree tutelate/vincolate	10
3	Piano di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi del Porto di Monfalcone	11
3.1	Contenuti dell'aggiornamento.....	12
4	Condizioni d'obbligo.....	13
5	Cronoprogramma	13
	Conclusioni	13



Premessa

L'articolo 6, comma 3, della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" introduce la "valutazione di incidenza" con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei Siti natura 2000 attraverso l'esame delle interferenze di piani, progetti e interventi non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

In tal senso la procedura della valutazione d'incidenza è finalizzata a stabilire se un Piano o Programma, da attuarsi secondo modalità definite, sia compatibile - eventualmente sotto specifiche condizioni - con gli obiettivi di conservazione di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) o di Zone di Protezione Speciale (ZPS) della Rete Natura 2000.

A livello nazionale la valutazione d'incidenza è stata recepita con l'art.5 del DPR 357/1997, successivamente modificato dall'art. 6 del DPR 120/2003 (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003). Tale norma prevede che le Regioni regolamentino alcuni aspetti dell'applicazione della valutazione di incidenza. In data 28 novembre 2019 la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ha adottato le "Linee guida nazionali per la Valutazione di incidenza - direttiva 92/43/CEE «Habitat» art. 6, paragrafi 3 e 4", che costituiscono lo strumento di indirizzo per l'attuazione a livello nazionale di quanto disposto dall'art. 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva n. 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992.

A livello regionale, con la DGR 1183/2022 "Indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza conseguenti al recepimento delle linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VINCA)", sono stati deliberati gli "Indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza di piani, progetti e interventi" e le indicazioni tecnico-operative per la predisposizione della documentazione relativa alle procedure in materia di valutazione di incidenza.

Il punto 2. "Ambito di applicazione" dell'Allegato A alla DGR n. 1183 del 5 luglio 2022 stabilisce che:

2.1 Sono soggetti alla procedura di Valutazione d'incidenza (livello I e/o livello II):

a) i P/P/P/I/A e le loro modifiche la cui area di competenza/insediamento comprende, anche parzialmente, uno o più Siti Natura 2000 o risulta con essi confinante o che ricadono nelle aree/criteri di interferenza funzionale esterna individuati dalla Regione;

b) nelle more dell'individuazione delle aree/criteri di interferenza funzionale, come definita al Punto 1 (Definizioni) dell'Allegato A alla DGR 1183/2022, i P/P/P/I/A e le loro modifiche che, indipendentemente dalla localizzazione, possono comportare interferenze sui Siti, individuabili anche nell'ambito delle eventuali procedure di VAS o di VIA.

[...]

Il punto 3.1 "Soggetti Competenti" stabilisce che il Servizio valutazioni ambientali è competente per la procedura di Screening (livello I) dei piani che rientrano nell'ambito di applicazione della VAS ai sensi del d.lgs. 152/2006 e per la procedura di Valutazione appropriata (livello II) di piani, progetti e interventi".



Il punto 6.1 Procedimento di Screening di incidenza - Livello I, definisce la procedura da seguire per i Piani che viene di seguito ripresa:

a. *Coordinamento con le procedure di cui all' art. 6 commi 2 - 3bis del d.lgs.152/2006*

Lo Screening di incidenza è compreso all'interno dei procedimenti di VAS, secondo le disposizioni e la tempistica di cui all'art. 12 (verifica di assoggettabilità alla VAS) e agli articoli 13 -18 (VAS) del d.lgs. 5 152/2006.

b. *A chi presentare*

L'Autorità procedente invia l'istanza al Servizio valutazioni ambientali, il quale nelle procedure di verifica di assoggettabilità alla VAS e di VAS non di competenza dell'Amministrazione regionale, deve essere individuato fra i soggetti competenti ai sensi dell'art. 5 lettera s del d.lgs. 152/2006.

c. *Altri soggetti da coinvolgere*

La documentazione deve essere inviata contestualmente al Servizio biodiversità o altro Ente gestore del Sito/i Natura 2000 e, qualora il P/P interessi Siti Natura 2000 ricadenti interamente o parzialmente in un'Area naturale protetta nazionale ai sensi della L 394/1991, al relativo Ente gestore

d. *Cosa presentare*

La documentazione di P/P, il Rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS o il Rapporto ambientale integrati con le informazioni di cui alla scheda 1 dell'Allegato B.

e. *Richiesta integrazioni*

Al proponente possono essere richieste, per una sola volta, integrazioni alla documentazione, fissando un termine massimo per la produzione delle stesse che non può superare i 30 giorni. In caso di richiesta integrazioni i termini delle procedure sono interrotti e ricominciano a decorrere dalla data di ricevimento delle integrazioni richieste.

f. *Partecipazione*

Lo Screening si conclude, sentiti i soggetti di cui alla lett. c, entro il termine previsto per l'espressione del parere dei soggetti competenti, con determinazione del Direttore del Servizio valutazioni ambientali ovvero, nei casi in cui l'Autorità competente in materia ambientale è la Giunta regionale, con il provvedimento di assoggettabilità alla VAS ai sensi dell'art. 12 comma 4, o con il parere motivato ai sensi dell'art. 15 del d.lgs. 152/2006; il provvedimento finale è pubblicato tempestivamente sul sito web regionale. La decisione in merito alla assoggettabilità a VAS o il parere motivato danno atto degli esiti dello Screening di incidenza.

La presente Valutazione di Incidenza – livello I - Screening viene redatta in conformità a quanto previsto nella DGR 1183 del 5 agosto 2022 – *Indirizzi applicativi in materia di valutazione d'incidenza* **Allegato B - SCHEDA 1** tenuto conto delle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (G.U. serie generale n.303 del 28.12.2019)



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

Denominazione Piano/Programma/Progetto/Intervento/Attività (P/P/P/I/A)	Aggiornamento del Piano di gestione dei rifiuti delle navi in servizio e dei residui del porto di Monfalcone.
Proponente	Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone
La Valutazione appropriata è compresa in una procedura di VAS	SI (verifica di assoggettabilità)



SEZIONE 1

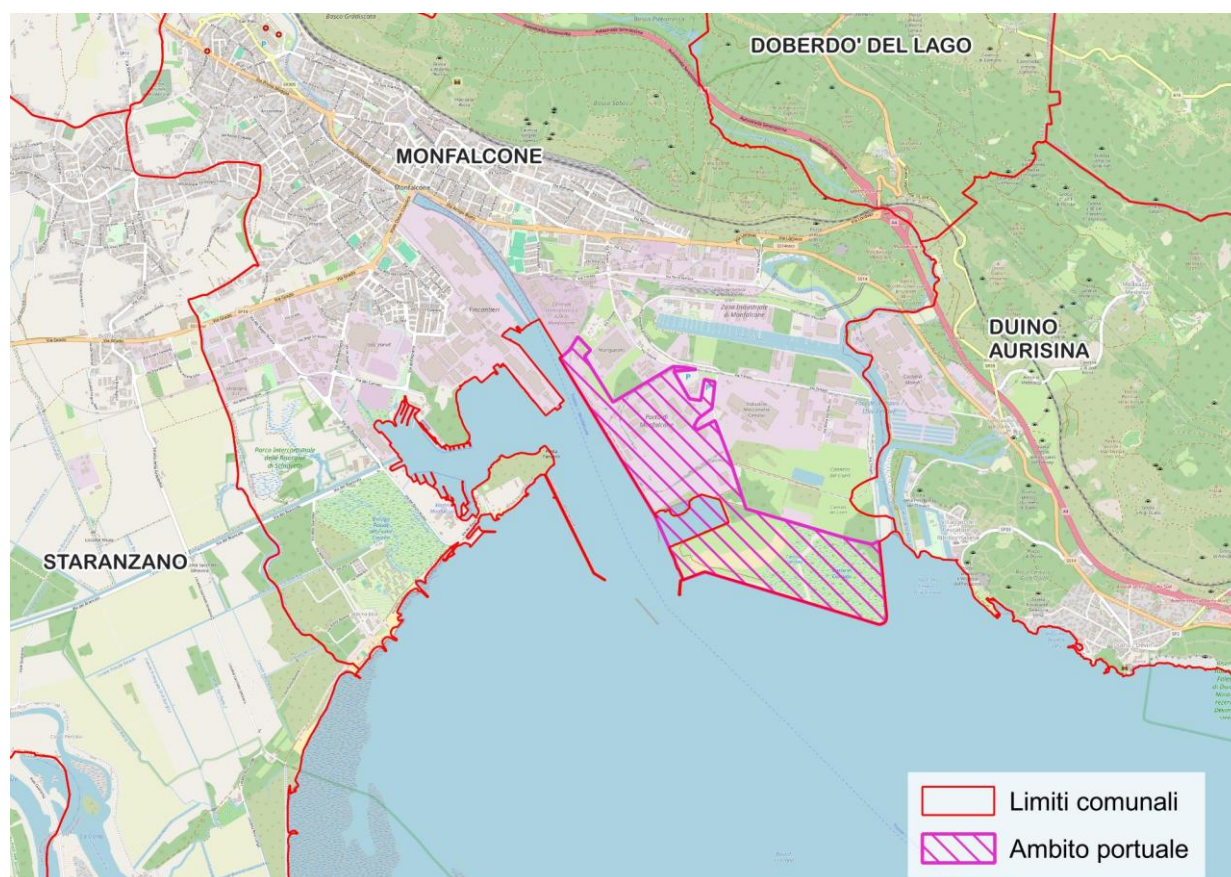
1 Localizzazione ed inquadramento territoriale

1.1 Localizzazione territoriale ed inquadramento di Area Vasta.

Il porto di Monfalcone è localizzato nella porzione più settentrionale del Mare Adriatico, a Nord della foce del Fiume Isonzo. L'accesso al porto è garantito da un canale dragato orientato lungo la direzione Nord Ovest-Sud Est, protetto da una lunga diga foranea che si stacca dal lido di Panzano.

Il porto si trova in una posizione baricentrica rispetto ai grandi corridoi trasportistici (Corridoio Adriatico-Baltico e il Corridoio Mediterraneo) e rispetto ai nodi intermodali della piattaforma logistica regionale, come l'interporto di Cervignano del Friuli.

Figura 1.1: inquadramento territoriale



Lo scalo svolge la funzione di porto di approvvigionamento per le industrie della regione e di supporto al vicino scalo di Trieste. Il Porto è collegato alle linee ferroviarie principali (Venezia – Trieste e Tarvisio – Trieste) da un apposito raccordo e alle autostrade A 4 Venezia-Trieste ed A 23 Palmanova-Tarvisio tramite un'apposita viabilità dedicata.

Il porto è gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP MAO).

La piana di Monfalcone rappresenta l'estremo limite sud orientale della pianura alluvionale friulana a contatto con il complesso calcareo risalente al cretaceo, che costituisce il Carso Triestino e Goriziano.



La formazione della pianura alluvionale del Lisert, originata dai depositi postglaciali dell'Isonzo, è stata favorita dal contemporaneo abbassamento del suolo e innalzamento del livello marino. I depositi alluvionali sono rappresentati da limi sabbiosi, sabbie e argille, talvolta intercalati a livelli torbosi. Al di sotto dello strato alluvionale è presente il substrato roccioso calcareo costituito da calcari compatti, organogeni, di colore grigio chiaro, con stratificazione regolare. Questi calcarei si presentano notevolmente fratturati e carnificati. Nella zona è stata rilevata la presenza di una struttura tettonica “Faglia del Monte S. Antonio”, localizzata nei pressi del fianco settentrionale del rilievo omonimo, in corrispondenza della risorgiva delle acque termali di Monfalcone.

Le strutture idrologiche di maggiore importanza della zona sono il fiume Isonzo e il fiume Timavo, che sfociano rispettivamente a nord e a sud dell'ingresso al porto di Monfalcone. L'idrografia superficiale naturale dell'area è piuttosto modesta perché il territorio è stato oggetto di importanti opere di bonifica che hanno regimato il deflusso delle acque superficiali per recuperare estese aree paludose da destinare ad uso prevalentemente produttivo.

La composizione dei fondali della baia di Panzano è influenzata dagli apporti solidi del fiume Isonzo e, in misura minore, del fiume Timavo. In corrispondenza del delta dell'Isonzo, i sedimenti più grossolani sono presenti fino al Canale Quarantia dove le attuali sabbie isontine si mescolano con quelle pregresse. Procedendo verso il largo, sono presenti materiali più fini che costituiscono il sedimento prevalente del Golfo di Panzano alle profondità superiori ai 6-7 m. Anche il fiume Timavo apporta solidi che alimentano la fascia costiera tra Monfalcone e Duino; nello specifico frazioni pelitiche vista la natura carsica del fiume.

Figura 1.2: Inquadratura su ortofoto delle banchine interessate dal traffico merci.





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

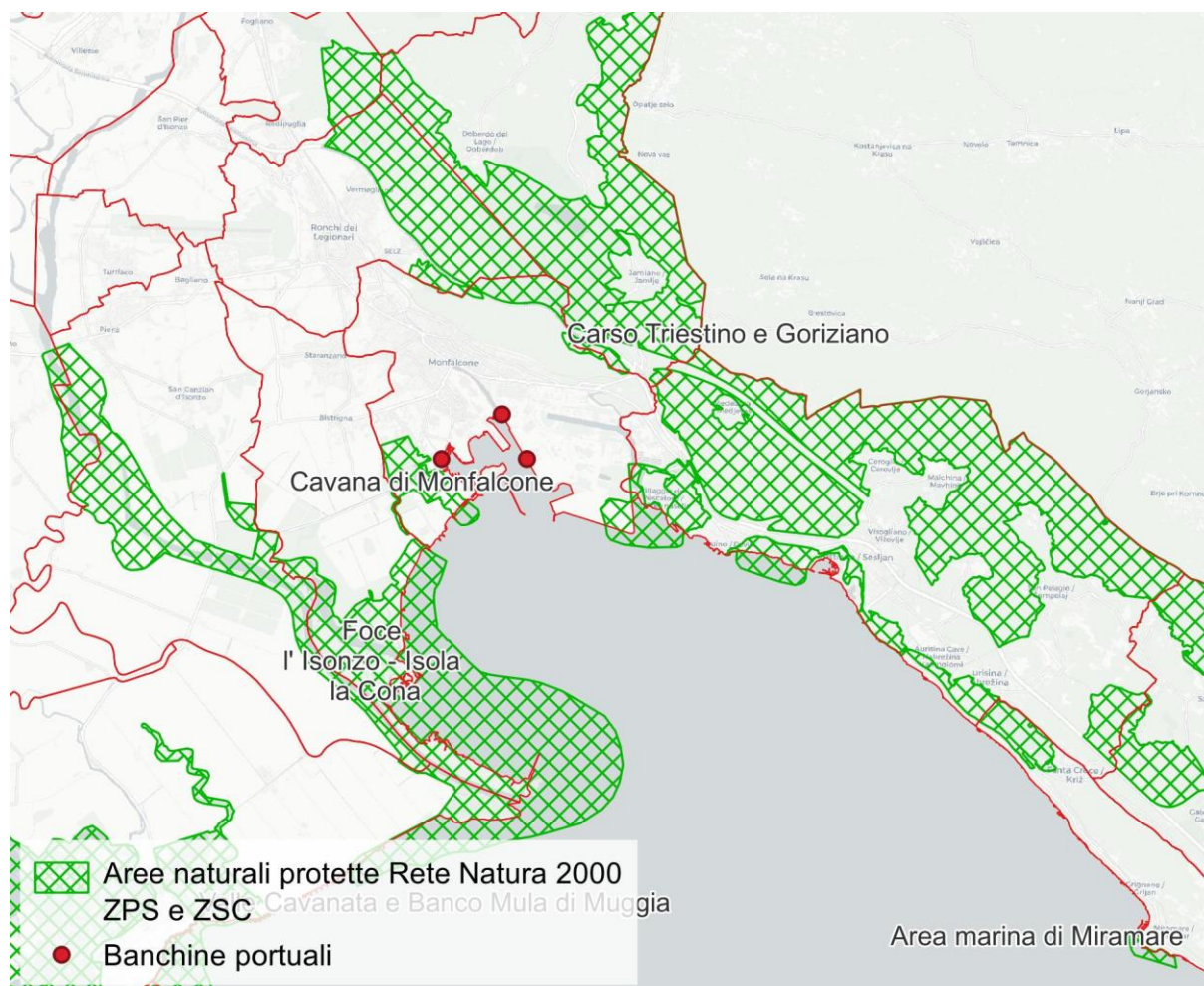
SEZIONE 2

2 Localizzazione in relazione ai siti natura 2000 e altre aree tutelate

2.1 Siti Natura 2000

Analizzando il contesto più prossimo e quello nell'area vasta rispetto al porto di Monfalcone, in ordine di distanza, sono presenti: la ZSC "Carso Triestino e Goriziano", inclusa nella ZPS "Aree carsiche della Venezia Giulia" e la ZPS/ZSC - IT3330007 Cavana di Monfalcone. Nel contesto più ampio è presente la ZPS/ZSC - IT3330005 Foce dell'Isonzo - Isola della Cona e la ZPS/ZSC IT3340007 Area marina di Miramare.

Figura 2.1: localizzazione dei siti Natura 2000



ZPS - IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia / ZSC- IT3340006 Carso triestino e goriziano

Si tratta di un'area tipicamente carsica, con rilievi di tipo collinare con presenza di numerose doline e fenomeni carsici epigei ed ipogei. Nella zona orientale è localizzata una valle fortemente incisa dal torrente Rosandra, unico corso d'acqua epigeo del Carso italiano, attraversata da una faglia che porta a contatto calcari e flysch. Qui vi sono anche vaste aree rupestri e ghiaioni termofili, sui quali si rinviene



l'associazione endemica ad impronta illirico-balcanica a *Festuca carniolica* e *Drypis spinosa ssp. jacquiniana*.

Nel tratto costiero tra Sistiana e Duino vi sono falesie calcaree con relativa inaccessibilità al mare e brevi tratti di macereti calcarei ricchi in elementi mediterranei. Nella zona di contatto tra il Carso e la pianura alluvionale dell'Isonzo si trova il corso terminale del fiume Timavo. Nel sito è incluso un lembo (Lisert) caratterizzato da sistemi alofili acquatici e palustri.

Nella porzione più occidentale del sito vi sono inoltre due grandi depressioni carsiche parzialmente riempite dai laghi di Doberdò e Pietrarossa e separate da una dorsale calcarea. Il sito è attraversato da una rete stradale e ferroviaria ed è vicino a numerosi nuclei abitati. È anche intensa la frequentazione per attività ludiche e sportive.

Data la complessità dell'area sono presenti numerosi habitat anche molto eterogenei, fra cui molteplici habitat prioritari.

ZPS/ZSC - IT3330007 Cavana di Monfalcone

Il sito è posto nell'area di transizione della fra la bassa pianura isontina ed il mare Adriatico. In buona parte (84,8 %) comprende il comune di Monfalcone, in minima parte il comune di Staranzano (3,3 %) ed una parte significativa a mare (11,9 %).

Una parte del sito è interessata dalla grande bonifica del Brancolo che in buona parte è interessata da estese coltivazioni a monoculture.

Il sito presenta habitat rari e in buono stato di conservazione con alta concentrazione di specie poco diffuse e in pericolo di scomparsa. Rappresenta un'entità ecologica che comprende un sistema umido di risorgiva in collegamento con le acque marine che ha resistito alla bonifica e alla intensa industrializzazione presente a ridosso del sito.

ZPS/ZSC - IT3330005 Foce dell'Isonzo - Isola della Cona

Il sito comprende la parte terminale del corso del fiume Isonzo e la sua foce e una porzione della costiera isontina; questa, deltizia in origine, chiamata "Isola della Cona" è circondata da due rami della foce del fiume ed è connessa con la terra ferma da un breve argine. Il sito è caratterizzato dalle fasce golenali e dal corso terminale del fiume, da un vasto sistema di paludi di transizione e terreni sommersi dalle maree. Sono presenti numerosi isolotti ghiaioso-sabbiosi nella "barra di foce", ampie superfici a canneto dominate da *Phragmites australis*, zone golenali a carici, boschi igrofilici ad *Alnus glutinosa*, tratti di bosco planiziale su duna fossile a *Populus alba* dominante, vaste piane di marea con praterie di *Zostera noltii* e *Cymodocea nodosa* nonché un'area recentemente ripristinata a zona umida con pascoli allagati, canali e ghebbi, canneti, isole arborate e nude. Le praterie salmastre e alcune barene forniscono ulteriore caratterizzazione a questo sito ecologicamente complesso.



ZPS/ZSC IT3340007 Area marina di Miramare

Il sito si sovrappone all'Area marina protetta di Miramare, la quale è circondata da una fascia esterna di protezione parziale (divieto di pesca, tranne che da terra) istituita nel 1994. In precedenza (dal 1973 al 1986) la superficie è sempre stata gestita come una zona di protezione integrale, con divieto di accesso tranne che per le attività di visita subacquea, a regime contingentato.

L'area è caratterizzata da una zona di mare molto estesa con un'escursione di marea di circa 2 metri. La zona di marea comprende alcune specie endemiche, come il *Fucus virsoides* e altre specie qui presenti ai confini della loro zona di diffusione. La scogliera, non presentando fenomeni di disturbo da pesca e da altre attività antropiche, costituisce un habitat per l'aggregazione e la riproduzione di numerose popolazioni ittiche. Nella stessa area la fauna bentonica è rappresentata da specie quali *Pinna nobilis* e *Cladocora caespitosa*.

2.2 Verifica di coerenza con le misure di conservazione o con i piani di gestione vigenti nei siti Natura 2000 interessati

Ai sensi della LR 7/2008 l'efficacia delle misure di conservazione contenute nei Piani di Gestione è sospesa in attesa di aggiornamento con l'approvazione delle nuove misure con le DGR 1148 e 1149 del 25 luglio 2024.

Per quanto riguarda la ZSC - IT3340006 Carso triestino e goriziano, per la ZPS/ZSC - IT3330005 Foce dell'Isonzo - Isola della Cona e per il sito ZPS/ZSC Area Marina di Miramare sono quindi in vigore le Misure di Conservazione dei siti Natura 2000 della regione biogeografica Continentale del Friuli Venezia Giulia di cui alla DGR 1149/2024.

Per la ZPS, non sono in vigore norme specifiche, pertanto vigono le misure di conservazione generale dell'art.3 della LR 14/2007 e quanto contenuto D.P.Reg. 20 settembre 2007 n.301.

Le misure di conservazione vengono suddivise in "Sito-Specifiche" e "trasversali" a valere su ~~tali~~ ciascun sito, così come consultabili dal sito istituzionale della Regione Fvg. Le misure trasversali contengono misure relative a diverse casistiche, quali infrastrutture, attività ittiche e monitoraggi per citarne alcune. Le misure sito-specifiche si riferiscono invece a precisi habitat o specie individuate all'interno del sito. Analizzate tutte le misure di conservazione non si sono individuati casi di correlazione diretta o indiretta con le medesime, escludendo pertanto incidenze rispetto ai contenuti del presente aggiornamento del PRRC.

2.3 Aree naturali protette ai sensi della LR 42/1996 e L 394/1991 e altre tipologie di aree tutelate/vincolate

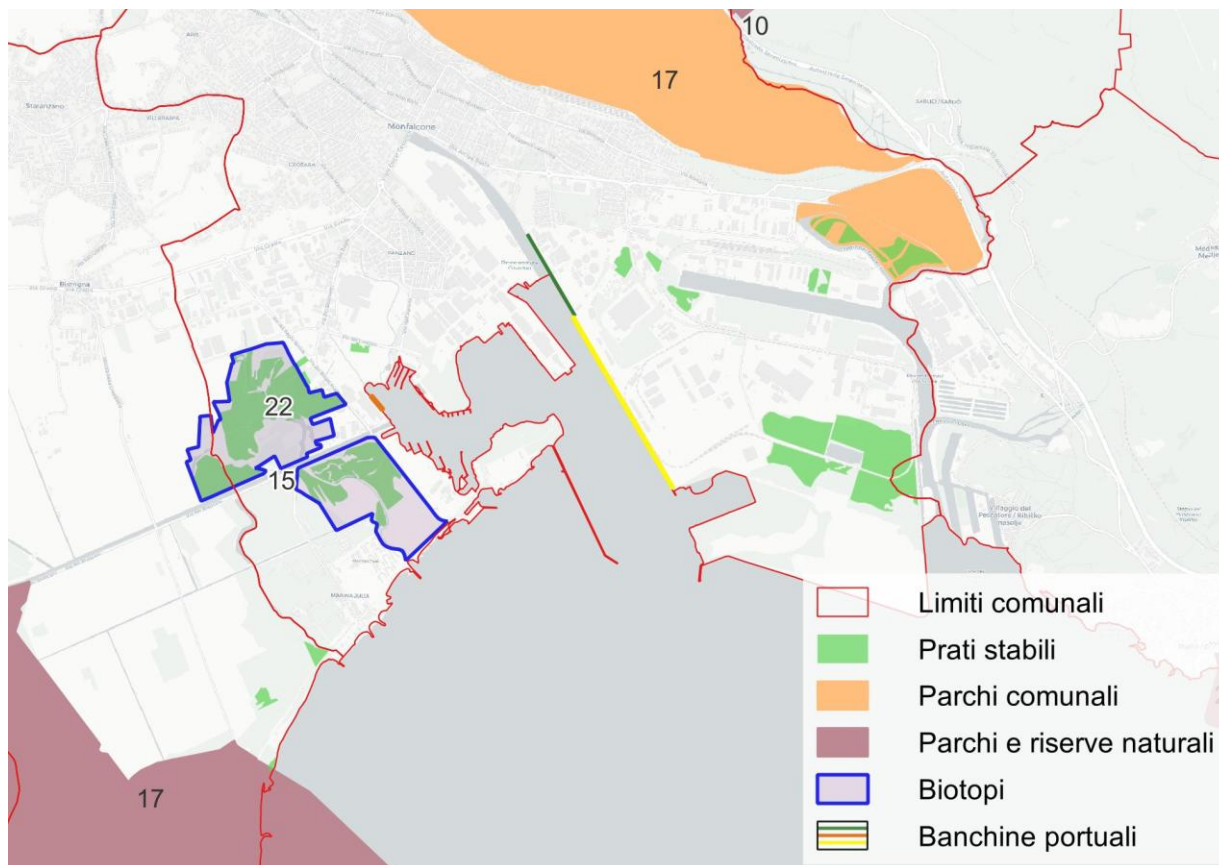
Il territorio limitrofo al Porto di Monfalcone è interessato dalla presenza di due biotopi regionali, Risorgive di Schiavetti e Palude del Fiume Cavana, ricompresi dal perimetro della ZPS/ZSC Cavana di Monfalcone.



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

In Comune di Monfalcone si evidenzia la presenza di superfici a prato stabile naturale, incluse nell'inventario dei prati stabili di cui alla L.R. n. 9/2005.

Figura 2.3.2: aree naturali protette nell'area vasta: parchi comunali



Per quanto riguarda l'area vasta, a nord è presente il parco comunale del Carso Monfalconese, mentre a sud ovest è presente la riserva naturale regionale Foce dell'Isonzo.

SEZIONE 3

3 Piano di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi del Porto di Monfalcone

Il "Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico" è stato approvato dalla Regione Fvg con deliberazione della giunta regionale n. 1113 del 17/07/2020.

Rispetto allo strumento vigente si rende necessario un aggiornamento di tale Piano, al fine di assumere i seguenti "obiettivi operativi", che per loro specificità possono essere altresì considerati quali "azioni", proprio perché l'attività che viene condotta riguarda meramente aspetti di carattere tariffario:



- determinazione di una “quota fissa” della tariffa da applicare alle navi che approdano in porto, in modo da assicurare una buona copertura dei costi diretti pur mantenendo una discreta indipendenza dalle quantità di rifiuti effettivamente scaricati da ogni nave;
- impostazione di un sistema tariffario che tenga conto di tutte le voci di costo effettivamente connesse con l'erogazione di un servizio di qualità di asporto dei rifiuti delle navi;
- differenziazione della tariffa in funzione della tipologia e della stazza (dimensione) della nave, per non creare uno squilibrio tariffario, bensì un'equa ripartizione;
- determinare le possibili riduzioni, ma anche le possibili maggiorazioni all'assetto di base della tariffa, derivante da una pluralità di scenari (navi “ecologiche”, navi con scalo frequente in porto, servizio di asporto dei rifiuti in orario notturno e/o festivo, indennizzo per ingiustificato ritardo nell'erogazione del Servizio, ecc..), che sono state opportunamente dettagliate nel presente Piano.

3.1 Contenuti dell'aggiornamento

Rispetto al vigente Piano approvato nel corso del 2020, l'impostazione degli obiettivi e delle azioni, già oggetto di procedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS, rimane la medesima e non viene modificata o variata con il presente aggiornamento. Gli obiettivi operativi del presente aggiornamento, che per loro specificità e caratteristiche possono essere considerati alla stregua di azioni nell'ambito del procedimento di valutazione, hanno un carattere subordinato e trasversale.

Con il presente aggiornamento, non si incide sull'assetto e sulle previsioni di carattere pianificatorio del Piano regolatore del Porto e non si apportano modifiche tali da incidere sulla dotazione impiantistica del Porto ad oggi in servizio. L'aggiornamento non comporta modifiche tali da incidere negativamente sui flussi di navi e sulle merci movimentate ma cerca di migliorare ulteriormente la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dalle navi.



SEZIONE 4

4 Condizioni d'obbligo

Al momento la Regione FVG non ha reso disponibile un elenco delle condizioni d'obbligo. Considerata la natura dell'aggiornamento del Piano, non si avranno incidenze sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario.

SEZIONE 5

5 Cronoprogramma

L'aggiornamento del Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico diventerà operativo con l'approvazione del Piano da parte della giunta regionale.

Conclusioni

Il porto e le aree demaniali trattate in questo aggiornamento del Piano, sotto la competenza dell'AdSPMAO non ricadono entro Siti di Importanza Comunitaria. Nelle aree limitrofe al porto, in ordine di distanza sono presenti i seguenti siti Natura 2000:

- Carso Triestino e Goriziano (ZSC IT3340006) inclusa nella ZPS Aree carsiche della Venezia Giulia (IT3341002);
- Cavana di Monfalcone (ZSC/ZPS IT3330007);
- Foce dell'Isonzo - Isola della Cona (ZSC/ZPS IT3330005);
- Area marina di Miramare (ZPS/ZSC IT3340007).

L'aggiornamento del PRRC del porto di Monfalcone interessa esclusivamente l'ambito portuale, pertanto si ritiene che l'attuazione del Piano non possa influire negativamente sul sistema di aree tutelate per le loro valenze ambientali, 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.