



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

PROGETTO AdSP MAO n. 1887

PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI
E DEI RESIDUI DEL CARICO
PORTO DI TRIESTE

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

NOME FILE: <i>PRRC_Porto di Trieste_Rapporto preliminare ambientale</i>	ELABORATO: <i>PDd.03</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. Gentili
0	13/09/2024	Prima emissione	P. De Clara	E. Boscarol	V. Gentili



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	10
3.	PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO	11
3.1	Quadro normativo di riferimento dell'aggiornamento	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.....	29
5.4	Individuazione degli effetti cumulativi	34
5.5	Incidenza sui Siti Natura 2000 e sulle aree protette di interesse regionale	34
5.6	Natura transfrontaliera degli effetti.....	35
6.	LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	35
7.	CONCLUSIONI	37



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 Trieste.

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.

In ottemperanza al D.lgs. n° 182 del 24/6/2003, l’AdSP MAO ha predisposto nell’agosto 2004 il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico nel proprio ambito portuale ed esso, approvato dalla Regione nel febbraio 2006. Il Piano è stato oggetto di successivi aggiornamenti.

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. In precedenza, il PRRC veniva revisionato a cadenza triennale. Le versioni antecedenti del Piano risalgono, infatti, al 2015 ed al 2018. 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 ed un ultimo modificata con il D.L. 77/2021 semplificazioni convertito con L. 108/2021.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è regolata dalla Parte seconda del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e smi. 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 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).

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 predispone 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 per inviare osservazioni e considerazioni sulla coerenza con gli obiettivi di sostenibilità sugli impatti delle previsioni di piano e sulla loro significatività, indicando la necessità o meno di effettuare valutazioni più approfondite su determinati



aspetti e criticità. È 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 di verifica 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 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 di Trieste, i soggetti competenti in materia ambientale sono i seguenti.

- **Autorità procedente:** AdSP MAO di Trieste
- **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 di Trieste
- **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 – ARPA FVG
 - ✓ Azienda sanitaria universitaria Giuliano Isontina (ASU GI)
 - ✓ Comune di Trieste
 - ✓ Comune di Muggia
 - ✓ Ufficio Sanità marittima di Trieste



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

2.4 Valutazione di incidenza ecologica

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

Fig. 2.1: Individuazione area di Piano rispetto ai siti della “Rete Natura 2000”



Fonte: <http://natura2000.eea.europa.eu/#>

I porti e le aree demaniali trattate in questo aggiornamento del Piano, sotto la competenza dell'AdSPMAO di Trieste, non ricadono entro Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) e, considerata la distanza, non interessano la ZPS IT3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia" e la ZSC IT 3340006 "Carso triestino e goriziano"; pertanto l'aggiornamento del PRPC non ricade nella casistica di cui alla Dgr 1183 del 5 agosto 2022 per l'attivazione di procedimenti in materia di Vinca.



3. PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO

3.1 Quadro normativo di riferimento dell'aggiornamento

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 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 in ultimo aggiornato nella versione approvata dalla Giunta regionale con delibera n. 393 del 13/03/2020.

Con tale aggiornamento si era inteso implementare l’efficienza della gestione dei rifiuti scaricati dalle navi nel Porto di Trieste nei seguenti aspetti:

- adeguamento dei servizi alla proposta di direttiva CE 2018/12 ed alla Direttiva 2008/98/EC che implementa il recupero e riutilizzo dei rifiuti e meglio definisce le responsabilità del produttore rifiuti durante la navigazione;
- adeguamento dei servizi per la gestione acque di zavorra alla Convenzione BWM, allo Standard Internazionale ISO 16304-2018 ed alla normativa tecnica approvata dal Governo Italiano;
- qualità dei servizi di asporto di tutte le tipologie di rifiuti dalle navi;
- 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.

Tale aggiornamento del Piano di Raccolta e Gestione teneva conto delle previsioni del Piano Regolatore Portuale approvato con Delibera Giunta Regionale n. 524 / 2016.

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.

Gli Obiettivi specifici (Tab. 3.1) identificati da 1 a 4, già presenti nell’aggiornamento approvato nel 2020, restano i medesimi. Rimangono pertanto confermati gli obiettivi e le relative azioni del PRRC già oggetto di positiva valutazione ambientale, della quale il presente aggiornamento riguarda un contenuto meramente tariffario. Si riportano di seguito, per completezza e richiamo diretto, tali “obiettivi specifici” del vigente PRRC.



Tab 3.1: Obiettivi PRRC aggiornamento 2018

OB1 - Mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta dei rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	Le modalità di conferimento dei rifiuti sono suddivise in base alla tipologia delle imbarcazioni e pertanto, indirettamente, in base alle aree portuali d'approdo loro assegnate: - navi per il traffico commerciale di merci e passeggeri; - imbarcazioni da diporto, pescherecci e, su richiesta, servizi portuali. I rifiuti solidi non pericolosi possono essere raccolti dalla nave a seconda della tipologia e quantità da conferire con le seguenti modalità: ritiro entro sacchi a perdere del colore secondo MARPOL 73/78 Annex V; mediante svuotamento a bordo nave di cassonetti e contenitori entro autocompattatore (per traghetti) ovvero entro big-bags; mediante recapito in cassone o cassone scarrabile posto in motobarca del servizio raccolta con aiuto di scivoli a tenuta posti da nave a motobarca; mediante ritiro di cassoni scarrabili, cassoni e cassonetti che il personale delle navi passeggeri provvedono a riempire a bordo nave e trasbordarli in banchina. I rifiuti solidi pericolosi sono raccolti dalla nave in appositi sacchi a tenuta stagna, o all'interno di contenitori a tenuta ed etichettati ai sensi del D.lgs. 152/2006 e del regolamento 1272/2008CE ("CLP"), per il trasporto su strada saranno etichettati a norma ADR (a oggi è in vigore l'ADR 2023). I rifiuti liquidi sono raccolti mediante pompaggio dalla nave a mezzo nautico ovvero all'interno di autocisterna a seconda della tipologia e quantità da conferire, applicando le modalità e cautele più appropriate per evitare inquinamenti, approvate dall'Autorità Marittima. Il conferimento dei rifiuti deve essere effettuato secondo quanto prescritto dal D.lgs. 197/21 e dalle Ordinanze dell'Autorità Marittima competente, ovvero la Capitaneria di Porto di Trieste, e dalle Ordinanze della Autorità Sanitaria.
--	---



OB2 - Utilizzo di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio ed il trattamento dei rifiuti liquidi oleosi	L'impianto stoccaggio e separazione acqua / olio per decantazione proposto nel Piano per il Porto di Trieste svolge 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 tale impianto si potrà far fronte ad eventuali periodi di indisponibilità (almeno 6 mesi) degli impianti di recupero rifiuti oleosi ubicati fuori regione e contemporaneamente potrà essere avviata ad impianti alternativi a quello attuale la frazione di rifiuto costituita dalle acque separate. Nei periodi di eventuale indisponibilità dell'impianto, i rifiuti liquidi saranno gestiti in maniera analoga a quella attualmente prevista per le Ditte autorizzate, eventualmente integrate con mezzi, dotazioni e/o impianti che il Gestore potrà ricercare al fine di garantire il servizio di ritiro dalle navi.
OB3 - Individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Gestore	Nelle more dell'espletamento dell'acquisizione dell'area portuale per la sede definitiva da destinare al Gestore, l'AdSP MAO mette a disposizione una porzione di piazzale prossimo al Molo 0; l'area, di circa 1.100 mq, è ben accessibile sia dalla viabilità interna del Porto Vecchio sia dal Viale Miramare (SS 14) e potrà permettere l'installazione di box-uffici, di un'area coperta ed attrezzata, di parcheggi e tratto di banchina.
OB4 - Realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra	Si prevede l'adeguamento, per quanto ratificato dal Governo italiano, alla Convenzione BWM (Ballast Water Management Convention) per le acque di zavorra ed allo Standard Internazionale ISO 16304-2018. Si precisa inoltre 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) <u>non prevede il trattamento delle acque di zavorra, le quali non sono identificate come "rifiuto"</u>. La Convenzione mira a prevenire gli effetti potenzialmente devastanti della diffusione di organismi acquatici nocivi trasportati nelle acque di zavorra delle navi da una regione all'altra del globo. È previsto l'utilizzo di un impianto di capacità di trattamento minima di 300 / 350 mc/h, di tipo compatto, installato entro container marittimo da 20' e trasportabile in modo da poter operare sia montato su imbarcazione (chiatta o pontone), sia a terra in banchina.



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

Con il presente aggiornamento, non viene mutata l'impostazione gli obiettivi e relative azioni che stanno alla base del Piano, 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.

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 vigente aggiornamento del Piano approvato dalla Regione FVG con Delibera N. 393 del 13.03.2020.

La revisione dei criteri per l'aggiornamento 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

Tab 3.2: Criteri adottati e caratteristiche del servizio

Criteri adottati per l'aggiornamento del Piano	Piano app. 2018/2019	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 cui segue il rilascio di apposito certificato di esenzione (secondo il modello dell' Allegato 5 del D.Lgs 197/2021); l'esenzione nei porti lungo la rotta della nave riguarda tutti e tre gli obblighi: notifica, conferimento, pagamento, pertanto, ai sensi dell'art. 8, comma 8 del D.Lgs.197/21, come riformulato dal art.3 comma 3 del D.Lgs. 46/2024, AdSP MAO si accorderà con le Autorità competenti presso i porti di scalo per definire adeguati meccanismi di ripartizione dei proventi al fine di assicurare il corretto conferimento dei rifiuti. Ridefinizione dei criteri per la tariffazione e il recupero dei costi e la riscossione della tariffa.	NO	
d) Mantenimento dell'esistente struttura e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature.	SI	SI



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

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) Disponibilità di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra.	SI	SI
h) Implementazione dei servizi erogati per le imbarcazioni da diporto ed i pescherecci;	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) Mantenere obiettivi di uniformità dei servizi di raccolta e gestione rifiuti con i Porti dell'Alto Adriatico.	SI	SI
k) 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
l) 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
m) 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 PMIS 2 , usando l' Allegato 2 del D.Lgs 197/2021).	SI (per notifica ex. Direttiva 59/2000/CE)	SI (aggiornata)

Caratteristiche principali del servizio	Piano appr. 2018/2019	Agg. piano 2024
1) Obbligo di ritiro giornaliero dalle navi dei rifiuti solidi ai sensi dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Trieste n. 90/90 ;	SI	SI (ora anche in virtù del disposto del D.lgs. 197/2021 e del DM Salute 9 maggio 2023)
2) Servizio H24 di asporto rifiuti solidi e liquidi dalle navi, comprese le festività, nelle 24 ore/die.	NO reperibilità festiva e notturna	NO reperibilità festiva e notturna



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

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 provinciale.	SI	SI
4) Conferimento dei rifiuti liquidi oleosi (acque di sentina ed altri rifiuti acqua/olio) in impianto trattamento (separazione) presente in ambito portuale.	SI	SI
5) Disponibilità di un'area da destinare a sede operativa per il Gestore del Servizio.	SI	SI
6) Regolamentazione e tariffazione della gestione rifiuti nei porti turistici e per le unità da pesca.	SI	SI
7) 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 dell'aggiornamento del 2020 giusta delibera della giunta regionale n. 393 del 13/03/2020, 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 quattro obiettivi che costituiscono l'aggiornamento del PRRC approvato con DGR n.393 del 13/03/2020.

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.

Si tiene di condurre la verifica di coerenza rispetto agli obiettivi del PRRC vigente, in quanto il presente aggiornamento non muta l'attuale impostazione del Piano e gli aspetti che tratta sono prioritariamente di carattere tariffario.

Nel seguito è riportata pertanto la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRGRU suddetto e gli obiettivi del PRRC così come in ultimo aggiornato.



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
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 pro-capite 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.



5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

5.1 Ambito di valutazione

Il PRRC del Porto di Trieste interessa l'ambito portuale di Trieste che coincide, per la parte a terra, con l'area demaniale marittima individuata con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 06/04/1994, cui si aggiungono le aree patrimoniali e le ulteriori aree individuate con zona omogenea L – portuale dal Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste; per la parte a mare, con i limiti stabiliti dall'Ordinanza n 69/2001 del 04/07/2011 della Capitaneria di Porto di Trieste.

Situato nel punto d'incontro fra le rotte marittime ed i corridoi europei delle informazioni, del trasporto e dell'energia TEN, Adriatico-Baltico, Mediterraneo e in Autostrada del Mare, il sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, di cui il porto di Trieste ne è pivot, si configura come un hub internazionale di snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano un retroterra composto sia dai dinamici mercati del Centro-Nord italiano sia dai mercati del Centro ed Est europeo, con un avamare di riferimento aperto al resto del Mondo. La Regione Friuli Venezia Giulia, di cui Trieste è capoluogo, è oggi una delle poche aree dell'Unione Europea ad essere interessata da ben tre corridoi TEN.

L'intensificarsi in epoche più recenti degli scambi commerciali infra-mediterranei e del traffico marittimo d'oltre Suez tra l'Europa ed il Medio Oriente, l'Africa Orientale, l'India ed il *Far East* hanno rilanciato la centralità dell'Alto Adriatico e hanno dischiuso per Trieste rinnovate possibilità di crescita e di sviluppo sia nell'esercizio della funzione di *gateway* per il commercio nazionale ed internazionale sia per la capacità d'attrazione di investimenti nei comparti del manifatturiero e della logistica *sostenibili*.

In questo contesto, e con riferimento alla funzione di *gateway*, Trieste gioca un ruolo decisivo su due distinte catene logistiche: i collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio e le relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee, estese sino al Mar Nero, ad Oriente, e sino all'oltre Gibilterra, ad Occidente.

L'incontro tra i richiamati assi strategici delle Autostrade del mare con i corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo ha determinato, e determina, una crescita dell'intermodalità e uno sviluppo di soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti.

Fondali profondi fino a 18 metri, eccellente accessibilità nautica, buoni raccordi ferroviari e stradali, crescenti investimenti nella digitalizzazione delle operazioni, vicinanza ai mercati di sbocco, fanno del Porto di Trieste uno scalo efficiente e competitivo.

Trieste infatti è capolinea di collegamenti oceanici regolari con il *Far East* di navi *full-container* e funge anche da porto di trasbordo per altri porti Adriatici dotati di fondali meno profondi.

Oltre 200 treni a settimana collegano lo scalo giuliano con le aree produttive ed industriali del Centro-Nord italiano e del Centro ed Est Europeo, con diverse destinazioni quali Germania, Austria, Lussemburgo, Slovacchia, Ungheria, Belgio, Repubblica Ceca e, più di recente, i Balcani Occidentali, servendo un *hinterland* economico in crescente sviluppo ed estremamente articolato.



Per raggiungere l'hinterland di riferimento sopra richiamato sono stati sviluppati servizi ferroviari sia di natura intermodale sia in c.d. convenzionale ad alta specializzazione, con resa e frequenza garantite.

Il porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la rete nazionale ed internazionale che permette di produrre treni direttamente nei vari terminali; l'efficienza della rete viaria è garantita, invece, da un raccordo diretto al sistema stradale esterno (Grande Viabilità Triestina – GVT che, per giunta, separa i flussi pesanti da/per il porto dal traffico urbano), a sua volta collegato con la rete autostradale.

Sempre per restare agli sviluppi più recenti, si evidenzia il ricorso crescente all'automazione e meccanizzazione dei processi per ricercare una sincronia crescente tra le attività marittimo-portuali ed il trasporto stradale e ferroviario (intermodalità), grazie all'introduzione di moderne innovazioni tecnologiche applicate alla gestione ed al coordinamento dei prodotti di trasporto (p.e. tracking & tracing), mediante strumenti telematici di facile accesso ed uso.

Lo scalo è dotato di un'infrastruttura di connettività in banda larga (fibra ottica), integrata con una rete di connessione WI-FI ad alta velocità.

Il porto di Trieste è aperto 24 ore su 24, 365 giorni l'anno.

Ad oggi il quadro generale delle dotazioni è il seguente:

- Aree portuali: circa 2,3 milioni di metri quadrati di cui circa 1,8 milioni di metri quadrati di zone franche.
- Aree di stoccaggio: circa 925.000 metri quadrati di cui coperte circa 500.000 metri quadrati.
- Lunghezza banchine: 12 Km.
- Ormeggi operativi: 58 (per navi convenzionali, polifunzionali, portacontainer, Ro-Ro/ferry, petroliere, chimichiere, passeggeri, ecc.).
- Fondali massimi: 18 m.
- Lunghezza binari ferroviari: 70 km.

Per quanto riguarda l'ancoraggio, la rada di Trieste è suddivisa in tre zone di ancoraggio:

1. Rada A: riservata alle navi cisterna.
2. Rada B: riservata alle navi cisterna e alle navi con merci pericolose.
3. Rada C: riservata alle altre navi.

Non è previsto nessun limite per lunghezza e larghezza. Il pescaggio massimo è di 18 m.



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

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



Fonte: <https://www.adspmao.it>

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

L'aggiornamento del PRRC del Porto di Trieste si manifesta all'interno dell'ambito portuale di cui la zona è anche un Sito inquinato di Interesse Nazionale.

Il territorio circostante comprende la città di Trieste, il litorale di Muggia e le aree più interne (verso Est) ancora prevalentemente conservate nel loro stato naturale.

I siti rilevanti dal punto di vista ambientale sono i seguenti:

- i siti Natura 2000:
 - Aree Carsiche della Venezia Giulia (ZPS IT3341002)
 - Carso Triestino e Goriziano (ZSC IT3340006)
 - Area Marina di Miramare (ZSC ZPS IT3340007)
- le aree protette di interesse regionale:
 - Riserva Naturale Regionale del Monte Orsario
 - Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra
- l'area protette di interesse nazionale:
 - la Riserva Marina di Miramare
- Biotopo
 - Laghetti delle Noghere.



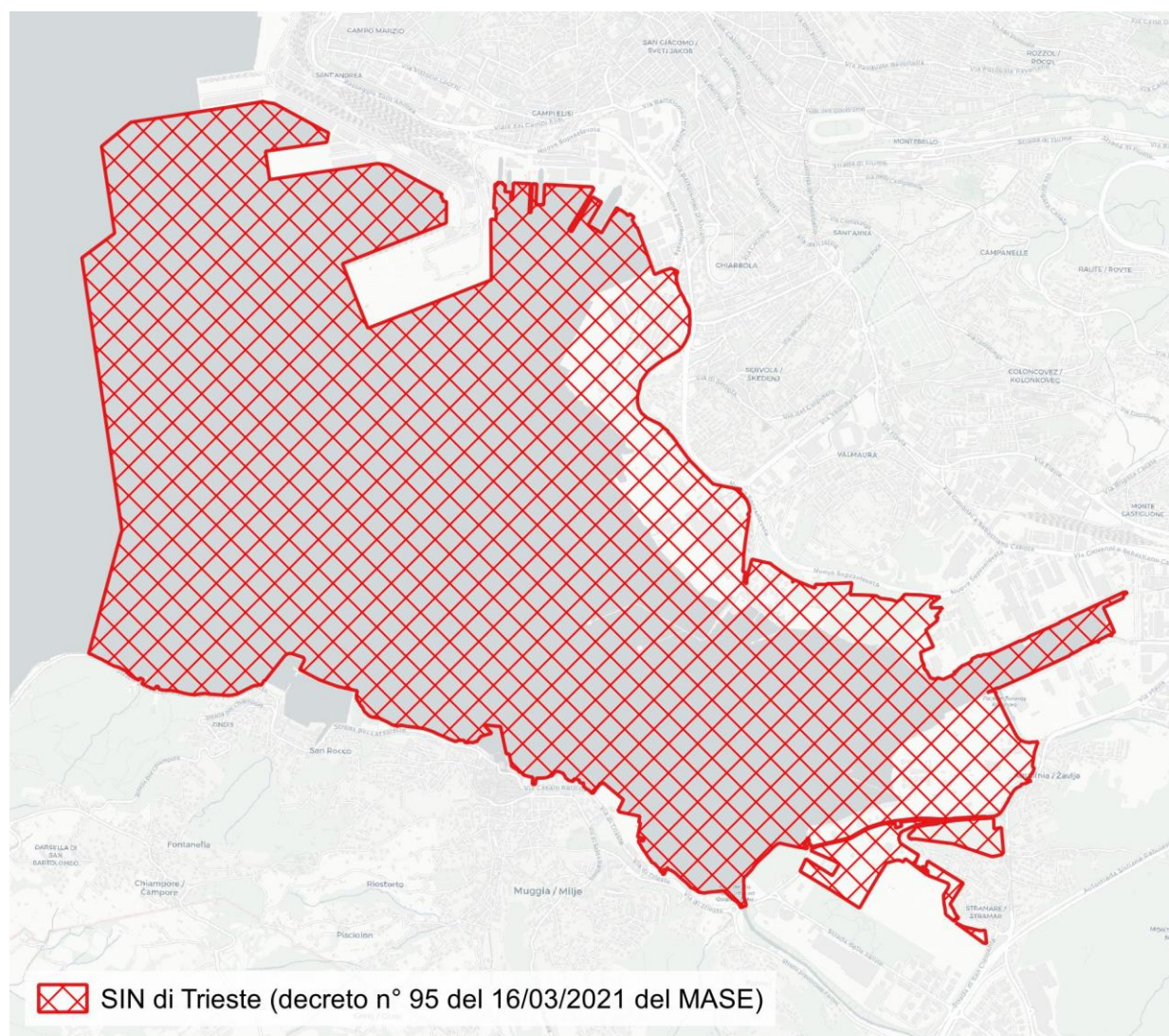
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Sito inquinato di Interesse Nazionale di Trieste

Il D.M. 468/2001 “Regolamento recante Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale” inserisce l’area del porto industriale di Trieste fra i siti inquinati a cui si applicano gli interventi di interesse nazionale ai sensi dell’art. 15 del D.M. 471/99 allora vigente (oggi art. 252 Parte IV, Titolo V del D.lgs. 152/06 e s.m.i.).

Il Sito inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste è stato perimetrato con Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 Febbraio 2003 ed in ultimo ridefinito nella perimetrazione con decreto n. 95 del 16/03/2021 a firma del Ministro dell’Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Fig. 5.2: Perimetro del SIN di Trieste



Fonte: Decreto n. 95 del 16/03/2021

La superficie marina interessa prevalentemente la zona portuale; si estende dal Molo V del Porto Franco



Nuovo a Nord fino a Punta Ronco a Sud ed è delimitata verso il largo dalla diga foranea Luigi Rizzo (quella centrale e quella meridionale). La superficie a terra, invece, è nella quasi totalità compresa all'interno del perimetro dell'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT).

L'inquinamento dell'area risale all'immediato dopoguerra quando gran parte dell'area (Valle delle Noghere, Valle di Zaule, Via Errera, ecc.), fu oggetto di imponenti interventi d'interramento di inerti per lo più provenienti dalla demolizione di civili abitazioni, ma anche di rifiuti industriali misti, di scorie e di ceneri prodotte dall'inceneritore.

Occorre ricordare, inoltre, che in questa area, fino agli anni Settanta del secolo scorso, erano qui operativi due importanti insediamenti industriali per la raffinazione e lo stoccaggio di prodotti petroliferi, che hanno determinato importanti situazioni di inquinamento; attualmente è funzionante un grande stabilimento siderurgico.

Come previsto dal D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., qualsiasi intervento che interessi i fondali ed i terreni interni al Sito di Interesse Nazionale dovrà essere proceduto da idonee attività di caratterizzazione ambientale e, se necessario, dalla bonifica.

Aree Carsiche della Venezia Giulia (ZPS IT3341002)

La Zona a Protezione Speciale "Aree carsiche della Venezia Giulia" investe una superficie totale di 12.189,57 ha e comprende la parte più orientale del Comune di Monfalcone e quella più occidentale del Comune di Duino-Aurisina. Comprende i Comuni di Fogliano Redipuglia, Doberdò del Lago, Ronchi dei Legionari, Monfalcone, Duino Aurisina, Sgonico, Monrupino, Trieste, San Dorligo della Valle.

Nel sito sono attualmente in vigore le Misure di conservazione sito specifiche (MCS) di 32 SIC della regione biogeografica continentale del Friuli Venezia Giulia approvate con DGR 546 del 28.03.13. Le misure saranno superate dall'entrata in vigore del piano di gestione dei siti Natura 2000 (SIC e ZPS) del Carso.

Dall'08.11.2013 il SIC è designato ZSC - zona speciale di conservazione.

L'area è quella tipicamente carsica con rilievi di tipo collinare e presenta 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 di contatto tra calcari e flysh.

Nella porzione più occidentale del sito vi sono, inoltre, due grandi depressioni carsiche parzialmente riempite dei laghi di Doberdò e Pietrarossa e separate da una dorsale calcarea, che costituiscono l'unico esempio di sistema di specchi lacustri carsici, alimentati da sorgenti sotterranee e suscettibili di notevoli variazioni del livello d'acqua.

In termini di vulnerabilità l'imponente sistema idrologico sotterraneo risulta particolarmente esposto all'inquinamento idrico e alla realizzazione di infrastrutture.



I processi di incespugliamento, comuni a tutta l'area carsica, producono una forte contrazione delle praterie termofile ("lande") con il rischio di una notevole perdita di biodiversità sia nella componente floristica che in quella faunistica.

Le cavità carsiche rivestono notevole valore per i Chiriotteri. La tutela delle rare e localizzate raccolte d'acqua esistenti è prioritaria per la conservazione delle risorse bioenergetiche di importanza nazionale, costituite dalle popolazioni di *Hyla a. arborea* e *Rana ridibunda*.

Carso Triestino e Goriziano (ZSC IT3340006)

Il Sito di Interesse Comunitario "Carso Triestino e Goriziano" è compreso all'interno della Zona di Protezione Speciale "Aree carsiche della Venezia Giulia" e copre una superficie totale di 9.648,00 ha. L'area è contenuta nella Z.P.S. "Aree carsiche della Venezia Giulia" e, conseguentemente, presenta le medesime caratteristiche descritte in precedenza.

Area Marina di Miramare (ZPS ZSC IT3340007)

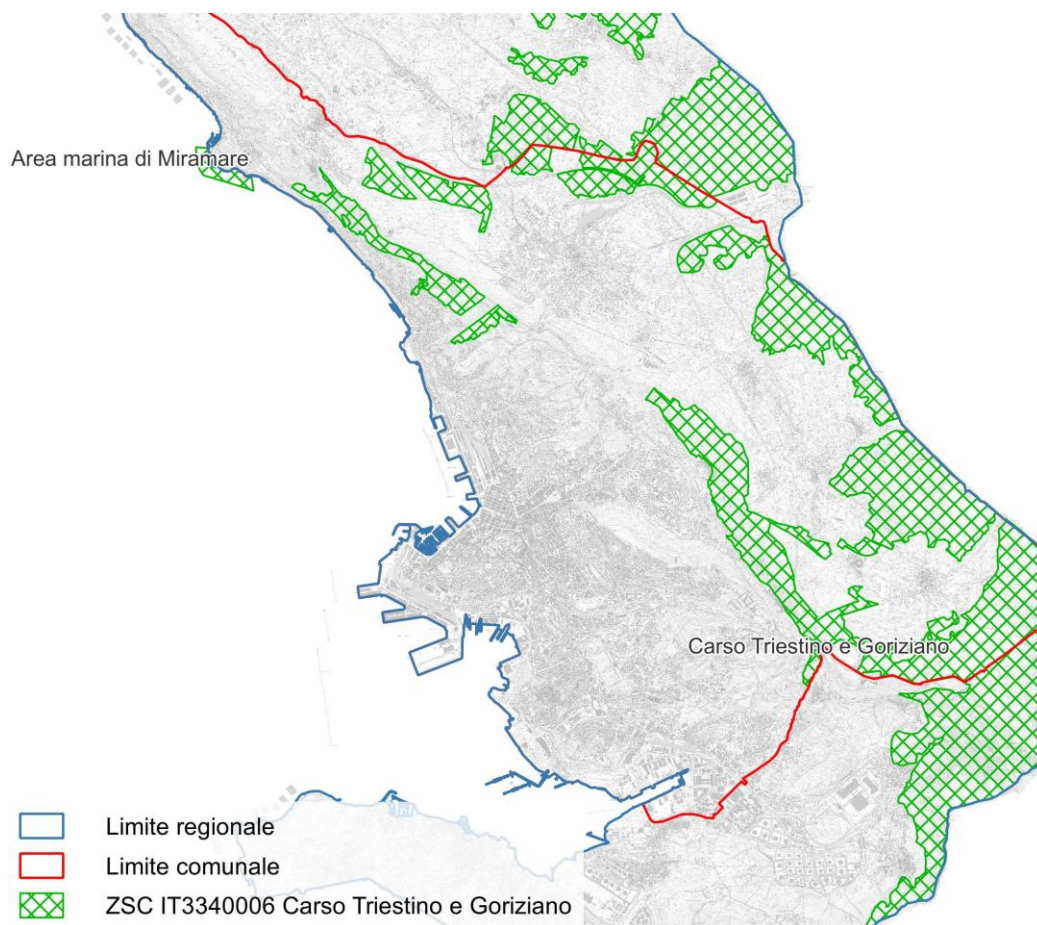
Il sito si sovrappone all'Area marina protetta di Miramare, la quale è circondata da una fascia esterna di protezione parziale (divieto di pesca, tranne che da terra) istituita nel 1994. In precedenza (dal 1973 al 1986) la superficie è sempre stata gestita come una zona di protezione integrale, con divieto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



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

Fig. 5.3: ZPS - IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia / ZSC- IT3340006 Carso triestino e goriziano



Fonte: www.regonefvg.it

Riserva Naturale Regionale del Monte Orsario

La Riserva Naturale Regionale del Monte Orsario (Medvedjak in sloveno), istituita nel 1996 con la legge regionale n.42 "Norme in materia di parchi e riserve naturali regionali", comprende 156 ettari interamente nel territorio del Comune di Monrupino (Repentabor) in provincia di Trieste ed è limitata a nord dal confine con la Slovenia.

Oggi l'intero territorio della Riserva risulta incluso nella ZPS IT3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia" e nella ZSC IT 3340006 "Carso triestino e goriziano" e ne costituisce un elemento di grande pregio. Assieme alla vicina Riserva del Monte Lanaro, è rappresentativa dell'altopiano carsico.

Superfici estese sono occupate dalla boscaglia carsica a carpino nero e roverella (*Ostryo-Quercetum pubescentis*), ma sono presenti anche boschi a rovere e cerro (*Seslerio-Quercetum petraeae*). Nel sito sono presenti alcune aree a landa carsica (*Carici humilis- Centaureetum rupestris* e il *Chrysopogono-Centaureetum cristatae*). Fra le specie della landa carsica sono da ricordare *Centaurea rupestris*, *Onosma arenaria*, *Cytisus pseudoprocumbens*, *Genista sericea*, *G. sylvestris*, *Euphrasia illyrica*, *Centaurea cristata* ed *Euphorbia fragifera*, *Crocus reticulatus*, *Potentilla acaulis* ssp. *tommasiniana*, *Gentiana tergestina*.



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

L'intenso incespugliamento della landa ha reso possibile la presenza di alcune rare specie di mantello di bosco quali Rosa gallica e Trifolium ochroleucon. Tra la fauna, da segnalare la presenza nell'area del gatto selvatico, e molto più irregolarmente quelle dell'orso bruno e dello sciacallo. Tra i rettili di queste zone si citano la lucertola muraiola, l'algiroide magnifico, il saettone, il biacco e la vipera dal corno. Dal punto di vista avifaunistico, l'attuale fase di imboschimento spontaneo ha favorito la presenza di alcuni rapaci, quali l'astore e lo sparviere, nonché l'arrivo di specie tipiche di boschi montani come il picchio nero. In Riserva sono presenti specie di Insetti interessanti quali i Coleotteri Lucanus cervus e Morimus funereus. La riserva è parzialmente compresa nella ZSC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano e nella ZPS IT3341002 Aree Carsiche della Venezia Giulia. L'area è inoltre interamente vincolata ai sensi dell'Art.136 DLgs 42/2004 dal D.M. 17.12.1971, pubblicato sulla G.U. n. 140 del 31.05.1972.

Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra

La Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra si trova a pochi chilometri da Trieste, proprio al confine con la Slovenia, nel comune di San Dorligo della Valle – Dolina.

L'altipiano carsico viene inciso da un solco vallivo, la Val Rosandra-Dolina Glinščice, oggi Riserva Naturale, nel centro del quale scorre l'unico corso d'acqua superficiale del Carso triestino, il Torrente Rosandra-Glinščica, che da sempre ha nutrito le sue piante, ha ospitato i suoi animali ed ha rappresentato un elemento di attrazione per l'uomo e le attività antropiche.

La variabilità degli ambienti all'interno della Riserva determina la presenza di un numero elevato di specie: tra quelle più interessanti si citano tottavilla, calandro, gufo reale, gheppio e passero solitario. In autunno e inverno si possono osservare alcune specie di uccelli legate di norma a distretti montano-continentali quali il picchio muraiolo e il sordone sulle pareti, e nei boschi il picchio nero, la bigiarella e la cincia dal ciuffo.

Tra gli Insetti, sono presenti il cervo volante Lucanus cervus e altri Coleotteri come Morimus funereus e Cerambyx cerdo.

La riserva è parzialmente compresa nella ZSC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano e nella ZPS IT3341002 Aree Carsiche della Venezia Giulia. L'area è inoltre interamente vincolata ai sensi dell'Art.136 D.lgs. 42/2004 dal D.M. 17.12.1971, pubblicato sulla G.U. n. 140 del 31.05.1972

Riserva Marina di Miramare

La Riserva Marina di Miramare è stata istituita nel 1986 con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 12/11/1986, con il quale si affidava la gestione all'Associazione Italiana. La Riserva copre una superficie di 30 ha ed è circondata da un tratto di mare di 90 ha regolamentato da un'Ordinanza della Capitaneria di Porto (n° 28/98).

L'area protetta è situata ai piedi del promontorio di Miramare, propaggine litoranea incastrata tra il



porticciolo turistico di Grignano e la riviera di Barcola. Si tratta di una porzione marino-costiera, rocciosa, di natura calcarea.

All'interno della Riserva Marina risultano presenti i seguenti habitat Natura 2000: 110 Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina, 1120* Praterie di posidonie (*Posidonium oceanicae*) e 1170 Scogliere.

Laghetti delle Noghere

Gran parte della Provincia di Trieste, giacendo su un substrato costituito da rocce carbonatiche, è largamente interessata da fenomeni di carsismo.

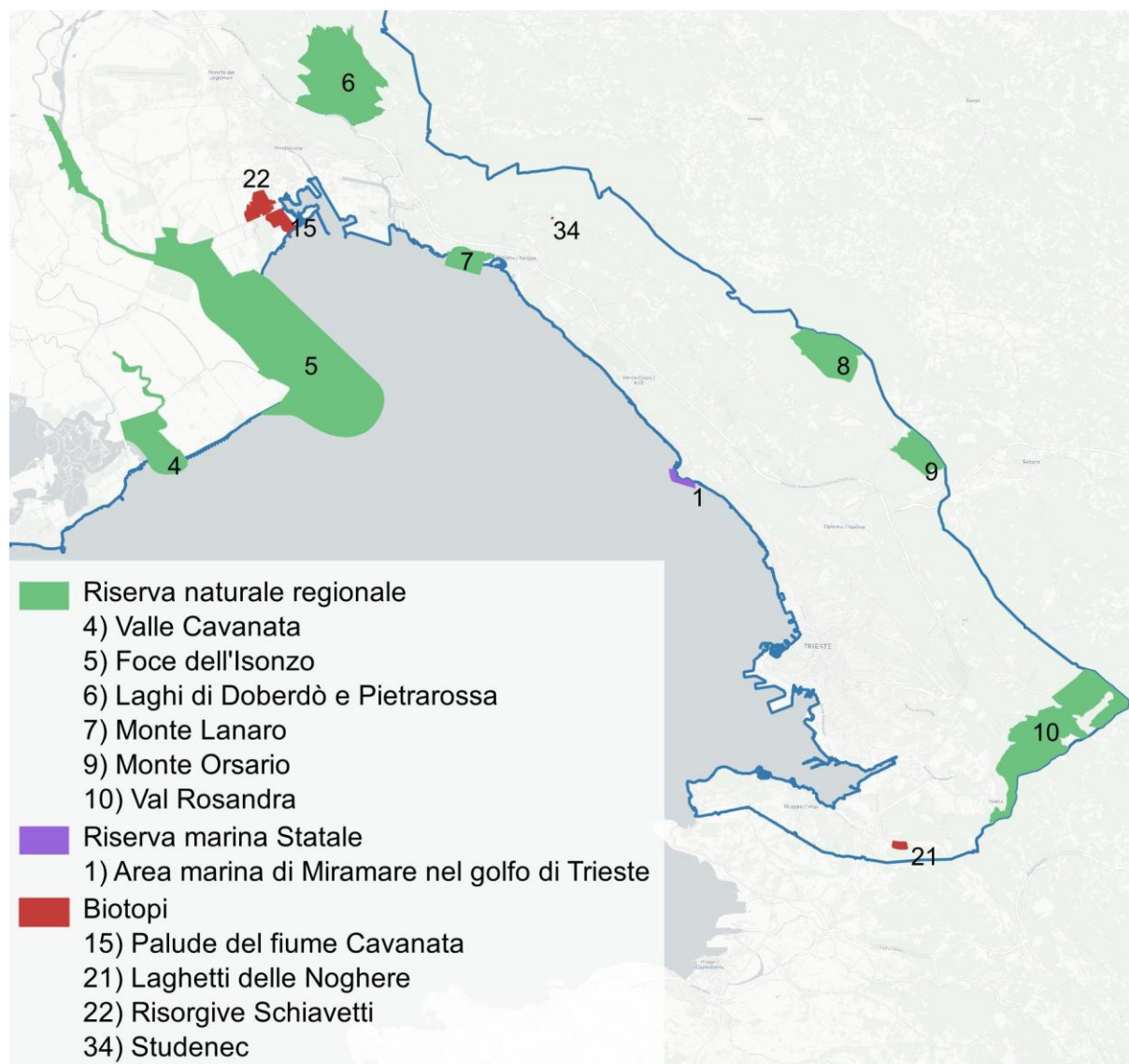
La presenza di terreni con una ricca componente argillosa ai margini di tale territorio ha tuttavia consentito la formazione di una serie di zone umide, tra cui la valle alluvionale del Rio Ospo.

Il Rio Ospo è un piccolo corso d'acqua che nasce a pochi chilometri dal confine di Stato, in territorio sloveno. Esso raccoglie sia acque carsiche (soprattutto della Grotta di Ospo), sia acque di ruscellamento che nascono da sorgenti su terreno flyschoidale e sfocia nelle vicinanze di Muggia dopo aver percorso circa 8 km in direzione Est-Ovest.

La valle solcata da questo corso d'acqua è delimitata dal Monte d'Oro e dai rilievi coperti dal Bosco di Vignano ed è formata da terreni alluvionali recenti con ricca componente argillosa. Il Biotopo dei "Laghetti delle Noghere" (incluso nell'elenco dei "biotopi naturali" della Regione Friuli Venezia Giulia, di cui al DPGR 015200) è caratterizzato da una ventina di stagni, comunemente detti "laghetti", che comprendono vegetazione e fauna di elevato valore ambientale. L'area è localizzata nella Valle delle Noghere, l'unica valle alluvionale in tutta l'Istria, a pochi chilometri dal confine con la Slovenia (Rabuiiese).

Il biotopo si estende per circa 12 ha e ricade territorialmente nel Comune di Muggia.

Fig.5.4: 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 36/2020, 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 Trieste, 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 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 in essere 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 Trieste interessa esclusivamente l'ambito portuale; infatti, si ritiene che l'attuazione del Piano non possa influire negativamente sulla ZPS IT3341002 “Aree carsiche della Venezia Giulia”, sulla ZSC IT3340006 “Carso Triestino e Goriziano”, sulla ZPS/ZSC IT3340007 Area marina di Miramare, sulla Riserva Naturale Regionale del Monte Orsario, sulla Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra e sulla Riserva Marina di Miramare, in ragione dell'assoluta assenza di effetti negativi che lo stesso comporta.



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

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.

5.6 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. L'aggiornamento del PRRC del Porto di Trieste interessa esclusivamente l'ambito portuale e pertanto non genera impatti di natura transfrontaliera, se non in modo indiretto in quanto il sistema di tariffazione previsto può portare benefici all'intero sistema idrico connesso al Golfo di Trieste.

6. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Con delibera della Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia n. 524 del 1° aprile 2016 è stato approvato il Piano Regolatore Portuale. Tale strumento è corredato di un Piano di monitoraggio ai fini della Valutazione ambientale strategica.

Il monitoraggio, secondo l'art. 10 della direttiva 2001/42/CE, ha una duplice funzione:

- fornire le informazioni necessarie per valutare gli effetti ambientali delle azioni di Piano, consentendo di verificare se esse sono effettivamente in grado di conseguire i traguardi di qualità ambientale che la direttiva si pone;
- permettere di individuare tempestivamente le misure correttive che eventualmente dovessero rendersi necessarie;
- Il monitoraggio ha lo scopo di valutare l'efficacia ambientale delle misure del PRP è quindi di controllare gli effetti ambientali significativi, che comprendono in linea di principio tutti i tipi di effetto (positivi, negativi).

Per il controllo periodico dell'efficacia del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti dalle navi e per attuare contestualmente anche il monitoraggio previsto dal Piano Regolatore Portuale, sono adottati i seguenti indicatori della gestione e di VAS, che saranno pubblicati dall'AdSP MAO sulla base dei dati raccolti a cura del Gestore sia con le "ricevute di conferimento" (Allegato 3 del D.Lgs 197/2021), sia con i documenti di accompagnamento a destino dei rifiuti (formulari) e trasmessi in copia all'AdSP MAO.



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

ID	Indicatori della gestione rifiuti e di VAS del Porto
1.	Quantità annua di rifiuti raccolti a bordo suddivisa per CER, per ciascuna classe di stazza e tipologia nave (ton/anno).
1bis.	Quantità di rifiuti (ton) raccolti a bordo, suddivisi su base mensile per CER e per impianto di destino.
2.	Entità del servizio medio di ritiro rifiuti notificato prima dell'arrivo da navi (mediante notifica anticipata) per classe di stazza e tipologia nave (ton/servizio).
3.	Entità del servizio medio di ritiro rifiuti effettuato per le navi durante la permanenza nel Porto suddiviso per classe di stazza e tipologia nave (ton/servizio).
4.	Quantità annua di rifiuti differenziati di bordo e dei residui del carico per passeggero raccolti dalle navi crociere e ro-pax (ton/passeggero*anno).
5.	Percentuale dei rifiuti solidi raccolti in maniera differenziata e percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti solidi assimilabili agli urbani) avviati al recupero (escluso termovalorizzazione) (percentuale in peso).
6.	Numero servizi di raccolta rifiuti dalle navi effettuati mensilmente sia per i rifiuti solidi che per i rifiuti liquidi n° attestazioni servizio/ mese).
7.	Percentuale di servizi non effettuati per avverse condizioni meteomarine.
8.	Carico medio delle spedizioni rifiuti ad impianti di recupero / smaltimento esterni all'area portuale, suddivisi per tipologia (ton/formulario).
9.	Media giornaliera di rifiuti prelevati dalle navi (ton/ giorno).

Il popolamento degli indicatori sopra richiamati e riferiti al Piano di Monitoraggio della VAS del Piano regolatore Portuale, costituisce un importante contributo alla gestione dell'attività di verifica e di valutazione degli strumenti di Pianificazione e programmazione.



7. CONCLUSIONI

L'aggiornamento del Piano mantiene inalterate le scelte strategiche già presenti nell'aggiornamento del PRRC approvato con Dgr 393 del 13/03/2020 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, l'aggiornamento del PRRC del porto di Trieste interessa esclusivamente l'ambito portuale e si ritiene che non possa influire negativamente rispetto alle esigenze di tutela sulla ZPS IT3341002 “Aree carsiche della Venezia Giulia”, sulla ZSC IT3340006 “Carso Triestino e Goriziano”, sulla ZPS/ZSC IT3340007 Area marina di Miramare, sulla Riserva Naturale Regionale del Monte Orsario, sulla Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra e sulla Riserva Marina di Miramare, in ragione dell'assoluta assenza di effetti negativi che lo stesso comporta.

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

Si ritiene quindi che l'aggiornamento del PRRC non interferisca con i siti di interesse comunitario, con le zone di protezione speciale o altri habitat protetti.

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 precedente aggiornamento del 2018, anche 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 s.m.i, intervenendo nel caso in esame con azioni tese a raggiungere 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*”.