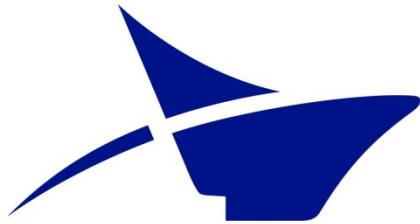




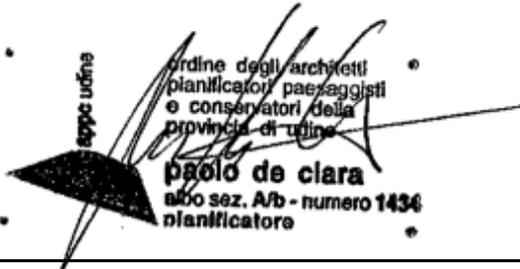
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



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

PROGETTISTA:		 <p>ing. Gianpaolo Stefanutti Albo Ingegneri n. 960 UD</p> <p>STUDIO DE CLARA Architetti AMBIENTE_TERRITORIO_URBANISTICA PPC 1434 UD</p>  <p>Ordine degli architetti pianificatori paesaggisti e conservatori della provincia di Udine paolo de clara albo sez. A/b - numero 1434 pianificatore</p>
Ing. Gianpaolo Stefanutti	Relazione generale ed allegato 1	
Pian. Paolo De Clara	Rapporto preliminare per la verifica assoggettabilità VAS	
RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:		
Ing. Vanna Gentili	Responsabile Area Ambiente e Bonifiche	

NOME FILE: 3_PRRC_PORTO di TRIESTE_Rapporto preliminare VAS	SCALA: ---
TITOLO ELABORATO: VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RAPPORTO PRELIMINARE	ELABORATO: PDd.03

2	25/11/2019	Modifiche dopo DGR 1899/2019			
1	10/05/2019	Modifiche dopo consultazioni			
0	10/10/2018	Prima emissione			
Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato



INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	4
2.1 La verifica di assoggettabilità	7
2.2 Soggetti competenti in materia ambientale	8
2.3 Valutazione di incidenza.....	9
3. PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO	10
3.1 Quadro normativo di riferimento	10
3.2 Contenuti del piano: obiettivi ed azioni	11
4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI TERRITORIALI	19
4.1 Piano Regolatore Portuale di Trieste	19
4.2 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali.....	23
4.3 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani	24
5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI	29
5.1 Ambito di valutazione.....	29
5.2 Contestualizzazione del sito dal punto di vista delle criticità ambientali.....	34
5.3 Individuazione degli effetti ambientali e della relativa significatività	40
5.4 Individuazione degli effetti cumulativi.....	47
5.5 Incidenza sui Siti Natura 2000 e sulle aree protette di interesse regionale.....	48
5.6 Incidenza di natura transfrontaliera	48
6. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	49
7. CONCLUSIONI.....	52



1. PREMESSA

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

Il PRRC del Porto di Trieste prevede l’aggiornamento del PRRC vigente, risalente al 2014, e riguarda una piccola area, ubicata nell’ambito portuale di Trieste, motivo per il quale si intende procedere con una verifica di assoggettabilità a VAS.

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.

Ai sensi della vigente legislazione l’aggiornamento del Piano deve essere redatto periodicamente con una frequenza di norma triennale. L’ultimo aggiornamento risale al 2016 giusta approvazione da parte della Regione Friuli Venezia Giulia.



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.

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 dlgs. 3 aprile 2006, n. 152 individua:

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

La VAS è sempre e direttamente richiesta a:

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



- modifiche ai piani e programmi di cui al comma 2, dell'art. 6, se non si tratta di modifiche minori, le quali sono invece sottoposte a screening di VAS.

Sono sottoposti preliminarmente a verifica di VAS :

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

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

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

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

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



I procedimenti amministrativi di valutazione ambientale strategica e di verifica di assoggettabilità sono ricompresi nel procedimento di adozione e di approvazione del piano urbanistico o di loro varianti non rientranti nelle fattispecie di cui al presente comma”.

Nella procedura di VAS sono coinvolti:

- l'autorità procedente, la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il piano, programma, il proponente, sia un diverso soggetto pubblico o privato, è la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma;
- l'autorità competente, la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato; in sede statale autorità competente è il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che esprime il parere motivato di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali;
- i soggetti competenti in materia ambientale, le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani e programmi.

Secondo le disposizioni del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. la valutazione ambientale strategica deve essere avviata dall'autorità procedente assieme al processo di formazione del piano o programma e prima alla sua approvazione. La valutazione ambientale strategica è un processo che comporta (art. 11 comma 1):

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

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



2.1 La 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 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.

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 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 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.

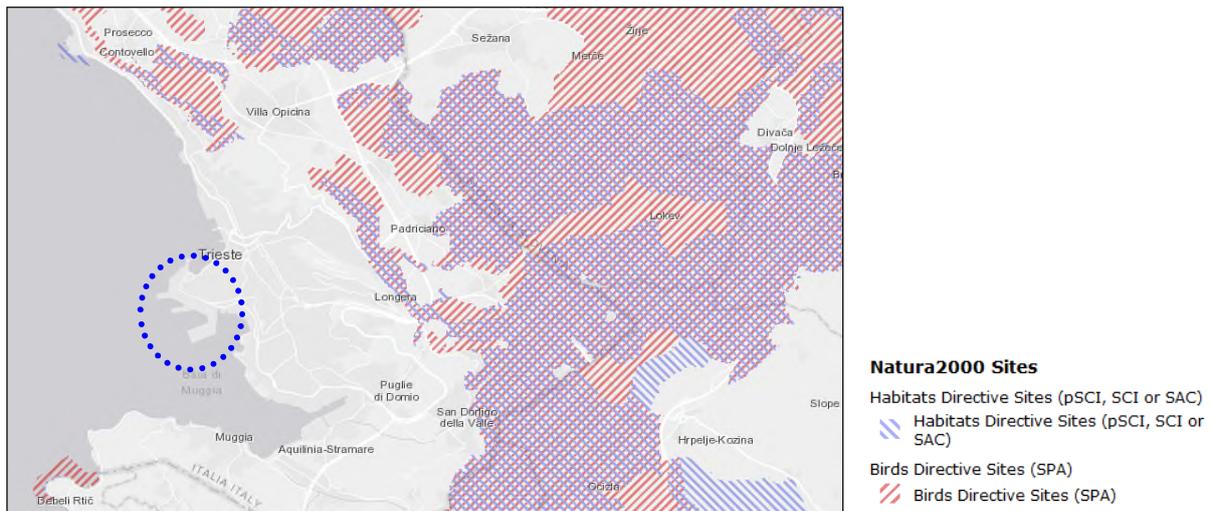
- **Autorità procedente:** AdSP MAO di Trieste
- **Autorità competente:** Regione Friuli Venezia Giulia
- **Struttura di supporto tecnico all'Autorità competente:** Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale ambiente ed energia
- **Soggetto proponente:**
 - ✓ AdSP MAO di Trieste
- **Soggetti competenti in materia ambientale**
 - ✓ Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Presidenza della Regione – Servizi relazioni internazionali
 - ✓ 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 ambiente ed energia – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati
 - ✓ Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale ambiente ed energia – 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 per i Servizi Sanitari n.1 Triestina
 - ✓ Comune di Trieste
 - ✓ Comune di Muggia
 - ✓ Ufficio Sanità marittima di Trieste.



2.3 Valutazione di incidenza

I porti e le aree demaniali trattate in questo aggiornamento del Piano, sotto la competenza dell'AdSP MAO 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", il SIC IT3340006 "Carso triestino e goriziano" ed il SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare"; pertanto gli impianti portuali trattati non sono sottoposti alla valutazione d'incidenza.

Fig. 1.1: Individuazione area di Piano rispetto ai siti della "Rete Natura 2000"



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



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

3.1 Quadro normativo di riferimento

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

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

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

Ai sensi dell'art. 5 del decreto l'AdSP MAO è tenuta, previa consultazione delle parti interessate, ed, in particolare degli Enti competenti, dell'ufficio di Sanità marittima e degli operatori dello scalo, ad elaborare un Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

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

- a) la valutazione del fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze delle navi che approdano in via ordinaria nel porto;
- b) la descrizione della tipologia e della capacità degli impianti portuali di raccolta;
- c) l'indicazione dell'area portuale riservata alla localizzazione degli impianti di raccolta esistenti ovvero dei nuovi impianti eventualmente previsti dal piano, nonché l'indicazione delle aree non idonee;
- d) la descrizione dettagliata delle procedure di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- e) la stima di massima dei costi degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, compresi quelli relativi al trattamento e allo smaltimento degli stessi, ai fini della predisposizione del bando di gara;
- f) la descrizione del sistema per la determinazione delle tariffe;



- g) le procedure per la segnalazione delle eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- h) le procedure relative alle consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, con i gestori degli impianti di raccolta, con gli operatori dei terminali di carico e scarico e dei depositi costieri e con le altre parti interessate;
- i) la tipologia e la quantità dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ricevuti e gestiti;
- l) la sintesi della pertinente normativa e delle formalità per il conferimento;
- m) l'indicazione di una o più persone responsabili dell'attuazione del piano;

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

Infine, la Regione Friuli Venezia Giulia ha approvato la L.R. 20 ottobre 2017 n. 34 “Disciplina organica della gestione dei rifiuti e principi di economia circolare” ed inoltre ha emanato il D.P.G.R. 30 dicembre 2016, n. 0259/Pres di approvazione del “Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali”.

3.2 Contenuti del piano: obiettivi ed azioni

Il Piano disciplina esclusivamente le attività di gestione dei rifiuti e dei residui di carico che, in quanto prodotti dalle navi, permangono a bordo delle stesse.

Il presente Piano costituisce l'aggiornamento, come prescritto dalla normativa vigente, del Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Trieste del 2014.

In ottemperanza al D.Lgs. n° 182 dd 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” del proprio ambito portuale successivamente approvato dalla Regione nel febbraio 2006.

L'aggiornamento del piano deve essere redatto periodicamente con una frequenza almeno triennale o in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto (art.5) rispetto all'ultimo aggiornamento.

Con la presente revisione del Piano di Raccolta e Gestione si è voluto 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.

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

Sono inoltre perseguite le indicazioni espresse nella Proposta del Parlamento Europeo di sostituzione della direttiva 2000/59/CE ed aggiornamento delle direttive 2009/16/CE e 2010/65/CE volte a modernizzare la gestione complessiva dell'impianto portuale.

Il Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Trieste

- Aggiornamento 2014

L'aggiornamento del PRRC avvenuto nel 2014 si prefiggeva i seguenti obiettivi:

- OB.1 – predisporre un servizio di gestione dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che risponda a criteri di efficienza, efficacia ed economicità, e rispettoso dell'ambiente attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, ad un soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali;
- OB.2 - implementazione della raccolta differenziata dei rifiuti, in accordo con gli obiettivi indicati dalla pianificazione di settore vigente, nazionale ed internazionale;
- OB.3 - adozione di appositi regolamenti sia per le aree concesse a fini turistici, che per le aree destinate alla pesca, finalizzati ad una maggiore responsabilizzazione dei soggetti coinvolti;
- OB.4 – implementazione delle modalità di rendicontazione del servizio reso immediate ed evidenti.

In base alle stime di traffico per il triennio 2015-18, l'aggiornamento valutava nuovamente il carico di lavoro ed il fabbisogno di mezzi a mare ed a terra, risultando leggermente superiore a quello previsto dal Piano dei rifiuti 2006, secondo quanto di seguito indicato:

- mezzi nautici:
 - n.1 motobarca con cassone da 28 m³ per la raccolta dei rifiuti solidi;
 - n. 1 pontone con capacità di 10 cassoni da 28 m³ per la raccolta dei rifiuti solidi e/o cisterne per liquidi;
 - n. 1 rimorchiatore;
 - n. 1 natante per la raccolta dei rifiuti liquidi (800 m³) con possibilità di ricevere acque oleose ed acque nere in separati tank con capacità di almeno 800 m³ + 200 m³ ovvero in sostituzione n. 2 bettoline con capacità di circa 350 m³ ciascuna;



- automezzi:
 - n. 1 auto compattatore per rifiuti solidi assimilati a quelli urbani da 6,00 m³;
 - n. 1 autocompattatore per rifiuti solidi assimilabili agli urbani da 14 m³;
 - n. 1 autocarro con cassone scarrabile da 28,00 m³;
 - n. 1 autocarro furgonato con massa complessiva di 3,50 t per trasporto rifiuti solidi pericolosi;
 - n. 1 autobotte con capacità 9,00 m³ per raccolta e trasporto utilizzata alternativamente per acque oleose ed acque nere da servizi igienici;
 - n. 1 autocisterna costituita da trattore con semirimorchio da 29 m³ per trasporto acque ed oli di sentina;
 - n. 1 autocarro con attrezzatura per la movimentazione di cisterna scarrabile da 9,00 m³ per ritiro acque oleose ed acque nere.

Gli elementi a terra previsti per rispondere ad eventuali richieste, ovvero per raccolta rifiuti di banchina, risultavano:

- n. 10 cassoni scarrabili da 28,00 m³
- n. 3 cisterne scarrabili da 9,00 m³
- n. 3 cassonetti stradali (da 1.100 l ovvero da 2.400 l)

L'aggiornamento del PRRC del Porto di Trieste confermava sostanzialmente le scelte strategiche già operate per il precedente Piano; infatti, valutando il nuovo carico di lavoro ed il fabbisogno di mezzi a mare ed a terra, non si discostava dal PRRC 2006 per quanto riguarda la realizzazione di nuovi impianti, bensì eliminava la previsione dello sterilizzatore, non più necessario ai sensi di legge; mantiene, invece, quella relativa allo stoccaggio ed il trattamento dei rifiuti liquidi oleosi nuovo con la variante di attuare queste operazioni per mezzo di impianto mobile entro mezzo nautico.

Pertanto, a terra si era previsto:

- n. 1 impianto mobile in mezzo/i nautici /i per il deposito di rifiuti oleosi di capacità complessiva non inferiore a 1.000,00 m³ con posto di ormeggio in ambito portuale;

La struttura mobile, in particolare, permetteva di tenere in deposito e trattare per decantazione i rifiuti:

- 13 04 01* oli di sentina della navigazione interna
- 13 03 02* oli di sentina della fognature dei moli
- 13 04 03* altri oli di sentina della navigazione

L'impianto di deposito preliminare, stoccaggio e separazione acqua/olio per decantazione proposto nel Piano svolgeva le seguenti attività di gestione rifiuti ai sensi dell'Allegato B al D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.: R13 ,R12 e D15 (con esclusione dell'attività D9).

Con la separazione della fase acquosa dalla fase oleosa si potranno ottenere i seguenti rifiuti, da avviare rispettivamente alla depurazione ed al recupero:



- 13 05 06* oli prodotti dalla separazione olio/acqua
- 13 05 07* acque oleose prodotte dalla separazione olio/acqua
- n. 1 area, anche scoperta, da 110,m², destinata ad ospitare gli uffici e parcheggio ad uso del gestore; gli uffici potranno essere eventualmente realizzati entro box prefabbricati;
- n. 1 area coperta ed attrezzata da 240 m² per il raggruppamento ed eventuale raggruppamento preliminare dei rifiuti solidi non pericolosi e pericolosi finalizzati all'ottimizzazione del successivo trasporto a recupero/smaltimento.

Era previsto che l'area a terra scoperta dovesse essere idonea a viabilità e rimessaggio di veicoli ed autocarri e che consentisse una rapida ed efficace pulizia periodica anche con mezzi meccanici.

La stima complessiva degli investimenti per il sistema portuale, compresi gli impianti, gli automezzi e le attrezzature, non variava rispetto a quella del PRRC 2006 ed ammontava a € 3.015.000,00, di cui € 684.000,00 per l'impianto mobile relativo allo stoccaggio e al trattamento di rifiuti liquidi da 800,00 m³.

Analisi dello stato attuale

La gestione dei rifiuti è attualmente regolamentata da:

- Ordinanza n° 90/90 di data 01.09.1990 con il Regolamento del servizio di raccolta dei rifiuti nel Compartimento Marittimo di Trieste;
- Ordinanza n° 17/04 di data 04.06.2004 e succ. modificazione che disciplina la notifica dei rifiuti, il loro conferimento anche in condizioni meteomarine avverse, le disposizioni per le navi di linea, le disposizioni per le navi cisterna; queste disposizioni integrano le precedenti Ordinanze con le disposizioni del D.Lgs. 182/03.
- Ordinanza n° 57/09 di data 15.06.2009 con l'obbligo da parte del Capitano della nave di ripresentare la notifica qualora la sosta in Porto superi i 7 giorni ovvero vengano modificate significativamente le quantità di rifiuti da conferire;
- Ordinanza dell'Autorità Marittima n° 07/2014 di data 27.03.2014 che prevede l'obbligo per gli Utenti del porto di utilizzare il sistema informatico PMIS-2 per effettuare tutte le pratiche relative all'arrivo, alla sosta ed alla partenza delle navi nel/dal porto di Trieste, tra cui le notifiche e richieste di deroga previste dal D.Lgs. 182/03.

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



Il Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Trieste (ora Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico) - aggiornamento 2018

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 Piano approvato dalla Regione FVG con Delibere N. 1482 del 22.07.2015 (aggiornamento del Piano) e N. 2092 del 26.10.2017 (addendum per imbarcazioni da diporto e pescherecci):

Le due variazioni nei criteri per la redazione del Piano hanno 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. 3.1: Criteri adottati e caratteristiche del servizio

Criteri adottati per l'aggiornamento del piano	Piano app. 2015	Agg. piano 2018
a)- ottemperare gli obblighi della direttiva comunitaria che si possono riassumere in “chi inquina paga” e “va premiata la corretta gestione dei rifiuti da parte delle navi”;	SI	SI
b)- struttura della tariffa e copertura dei costi degli impianti portuali di raccolta come stabilito nel D.Lgs 182/03, della proposta di aggiornamento Direttiva 2000/59/CE e raccomandazioni IMO;	SI	SI
c)- mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature;	NO parziale	SI
d)- implementazione della gestione delle raccolte differenziate dei rifiuti sia solidi che liquidi;	SI	SI
e)- previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;	SI	SI
f)- realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;	NO	SI
g)- implementazione dei servizi erogati per le imbarcazioni da diporto ed i pescherecci;	SI	SI
h)- mantenimento, per quanto possibile, dell'attuale assetto tariffario;	SI	SI
i)- obiettivi di uniformità dei servizi di raccolta e gestione rifiuti con i Porti dell'Alto Adriatico	SI	SI



Caratteristiche principali del servizio	Piano app. 2015	Agg. Piano 2018
1) obbligo di ritiro giornaliero dalle navi dei rifiuti solidi ai sensi dell'Ordinanza della Capitaneria n° 90/90;	SI	SI
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
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 galleggiante;	SI	SI
5) individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario;	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 BWM	NO	SI

Pertanto gli obiettivi dell'aggiornamento del Piano si possono così riassumere:

Tab 3.2: Obiettivi aggiornamento 2018 Piano di gestione dei rifiuti delle navi in servizio e dei residui del carico

OB1 - mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">- navi per il traffico commerciale di merci e passeggeri;- imbarcazioni da diporto e pescherecci. <p>I rifiuti solidi non pericolosi possono essere raccolti dalla nave a seconda della tipologia e quantità da conferire con le seguenti modalità:</p> <p>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;</p> <p>mediante recapito in cassone o cassone scarrabile posto in motobarca del servizio raccolta con aiuto di scivoli a tenuta posti da nave a motobarca;</p>
---	--



	<p>mediante ritiro di cassoni scarrabili, cassoni e cassonetti che il personale delle navi passeggeri provvedono a riempire a bordo nave e trasbordarli in banchina.</p> <p>I rifiuti solidi pericolosi sono raccolti dalla nave in apposito sacchi a tenuta stagna ovvero contenitori a tenuta ed etichettati ai sensi D.Lgs. 152/03, per il trasporto su strada saranno etichettati a norma ADR.</p> <p>I rifiuti liquidi sono raccolti mediante pompaggio dalla nave a mezzo nautico ovvero ad autocisterna a seconda della tipologia e quantità da conferire con le modalità e cautele per evitare inquinamenti approvati dall' Autorità Marittima.</p> <p>Il conferimento dei rifiuti deve essere effettuato secondo quanto prescritto dal D.Lgs. 182/03 e dalle Ordinanze dell' Autorità Marittima competente, ovvero la Capitaneria di Porto di Trieste, e dalle Ordinanze della Autorità Sanitaria.</p>
<p>OB2 - previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;</p>	<p>L' impianto di deposito preliminare, 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 esclusione dell' attività D9.</p> <p>Per il primo periodo di applicazione di questo Piano si prevede che vengano mantenuti gli attuali flussi di rifiuti verso gli impianti esistenti ed operativi.</p> <p>Si prevede il conferimento dei soli rifiuti liquidi oleosi in impianti ubicati fuori regione, mentre le restanti tipologie potranno essere smaltite al livello provinciale ed eventualmente regionale per i rifiuti solidi pericolosi.</p> <p>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.</p> <p>Nel periodo di transizione, cioè l' intervallo di tempo dall' assunzione del servizio fino all' entrata in esercizio dell' impianto di deposito con eventuale trattamento di rifiuti oleosi di cui al precedente punto 4.10, 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 concessionario potrà ricercare al fine di garantire il servizio</p>



OB3 - individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario	Nelle more dell'espletamento dell'acquisizione dell'area portuale per la sede definitiva da destinare al Concessionario, 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	<p>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.</p> <p>Si precisa inoltre che il DM 269/2005 <i>“relativo all'individuazione dei rifiuti pericolosi provenienti dalle navi che è possibile ammettere alle procedure semplificate”</i> (per attività di recupero) non prevede il trattamento delle acque di zavorra, le quali non sono identificate come “rifiuto”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Il PRRC non costituisce riferimento per attività esterne al Piano, ed interagisce direttamente ed unicamente con il nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste il quale, nell'ambito delle Norme Attuative, individua l'esigenza di realizzazione di un impianto di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico al fine di dotare il Porto di un servizio efficiente, efficace ed economico.

L'area individuata è attigua all'impianto termovalorizzatore della ACEGASAPS ed in prossimità ad un impianto privato di recupero rifiuti solidi con banchina su tratto del Canale Navigabile; essa è ben connessa alla grande viabilità di Trieste ed alla rete autostradale.

Tale sito, accessibile da Via Errera, potrà permettere la realizzazione anche di un'area coperta ed attrezzata da 150 mq di raggruppamento dei rifiuti solidi non pericolosi e pericolosi per ottimizzare il successivo trasporto a recupero / smaltimento.



4. RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI TERRITORIALI

Nel presente capitolo vengono individuati i piani e i programmi che possono interagire con il PRRC.

Al fine di verificare la coerenza tra questi ultimi ed il PRRC, vengono posti a confronto gli obiettivi specifici di ciascun piano/programma considerato con gli obiettivi del PRRC.

Le coerenze vengono affrontate in forma tabellare assegnando un cromatismo che indica il livello di coerenza. Per riga vengono elencati gli obiettivi di ciascun singolo Piano considerato e ritenuto confrontabile mentre per colonna vengono elencati i quattro obiettivi che costituiscono l'aggiornamento 2018 del Piano di gestione così come elencati nella tabella 3.2.

Coerenza tra obiettivi	
Incoerenza fra obiettivi	
Obiettivi non correlati	

Il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste non è stato considerato “attinente” in quanto l'area e le azioni del PRRC riguardano il Porto di Trieste ed il relativo strumento di pianificazione, il Piano Regolatore del Porto.

4.1 Piano Regolatore Portuale di Trieste

Il Piano Regolatore Portuale promuove lo sviluppo del porto attraverso la configurazione dell'infrastruttura e un l'assetto funzionale del territorio portuale al fine di creare le condizioni favorevoli per lo sviluppo di attività economiche e di generare benefici alla collettività.

La proposta di Piano Piano Regolatore Portuale di Trieste, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94, è stata redatta nel 2008; con delibera n. 36 del 27/04/2009 ha ottenuto l'Intesa con il Comune di Trieste, con delibera n. 35 del 30/04/2009, quella con il Comune di Muggia; è stata adottata dal Comitato Portuale con delibera n. 7/2009 del 19/05/2009.

Sulla suddetta proposta di Piano il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è pronunciato favorevolmente con voto n. 150 del 21/05/2010. Nel 2011 l'AdSP MAO di Trieste ha intrapreso la procedura integrata VIA-VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3ter del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Nel 2014 è stato avviato l'aggiornamento del PRP e del relativo studio ambientale (Studio Ambientale Integrato – Revisione 1); l'aggiornamento del Piano ha ottenuto il parere di conformità urbanistica con il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste adottato con Deliberazione Consiliare n° 15 del 16/04/2014 (nota prot gen. 2014-0130255 dell'08/08/2014), che fa proprie le Intese del 2009, e con la Variante urbanistica generale n° 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia adottata con Deliberazione Consiliare n° 33 del 30/06/2014 (nota n. 0006663/A del 03/07/2014).



La procedura integrata VIA/VAS presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha avuto esito positivo con provvedimento DM-0000173 del 07/08/2015.

Gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale sono:

- OG1 - Recupero del rapporto porto-città
- OG2 - Riorganizzazione e sviluppo del "porto operativo" – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste
- OG3 - Tutela dell'ambiente

A tali obiettivi generali corrispondono i seguenti obiettivi specifici:

- OS1.1 - Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio - Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa
- OS1.2 - Settore 2 – Porto Doganale e Rive - Promozione della fruizione urbana del fronte mare consolidando il processo in atto di conversione delle funzioni portuali a portuali compatibili con quella urbana e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni del PRGC di Trieste
- OS1.3 - Settore 2 – Porto Doganale e Rive - Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana
- OS1.4 - Settore 6 – Litorale di Muggia - Promozione della fruizione urbana del litorale consolidando la destinazione dello stesso a funzioni portuali compatibili con quelle urbane e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni della Variante urbanistica generale n. 31 PRGC di Muggia (marzo 2014)
- OS2.1 - Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo - Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci
- OS2.2 - Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola - Conservazione dell'attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale con particolare riferimento al traffico contenitori e miglioramento del servizio reso alle navi
- OS2.3 - Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale
- OS2.4 - Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste
- OS2.5 - Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città
- OS2.6 - Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali
- OS3.1 - Tutela dall'inquinamento acustico
- OS3.2 - Tutela della risorsa idrica
- OS3.3 - Tutela dell'ambiente marino
- OS3.4 - Tutela del suolo



- OS3.5 - Tutela del paesaggio e dei beni culturali
- OS3.6 - Tutela della aria e del cambiamento climatico
- OS3.7 - Riduzione della produzione di rifiuti

Le azioni che la proposta del Piano Regolatore Portuale individua ai fini del raggiungimento degli obiettivi consistono, per quanto riguarda i primi due obiettivi generali ed i relativi obiettivi specifici correlati, nella realizzazione di nuove opere; si riportano nel seguito, invece, le azioni con le quali l'AdSP MAO intende conseguire il terzo obiettivo, quello di natura ambientale, ed, in particolare, il relativo obiettivo specifico correlato OS3.7 – Riduzione della produzione di rifiuti:

- A3.7.1 - Adozione, da parte dell'AdSP MAO, di appositi regolamenti volti alla riduzione delle quantità e della pericolosità dei rifiuti urbani e speciali, pericolosi e non, prodotti in ambito portuale
- A3.7.2 - Promozione, da parte dell'AdSP MAO, dell'insediamento, in ambito portuale, di attività per il trattamento dei rifiuti (recupero e riutilizzo), al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "secondarie"
- A3.7.3 - Promozione, da parte dell' AdSP MAO, di condizioni di appalto volte all'impiego di materiali recuperati dai rifiuti e di sostanze ed oggetti prodotti, anche solo in parte, con materiali recuperati, tendendo al 70% in termini di peso, al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "secondarie"
- A3.7.4 - Promozione, da parte dell'AdSP MAO, di condizioni di appalto volte al reimpiego delle terre e rocce da scavo e/o dei sedimenti dragati, preferenzialmente nell'ambito dell'opera/intervento da realizzare, tendendo al 100% in termini di volume, al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "secondarie"

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano suddetto e gli obiettivi dell'aggiornamento 2018 del PRRC (cfr tab 3.2).

Tab 4.1: Verifica di coerenza con il Piano regolatore portuale di Trieste

OBIETTIVI PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TRIESTE	OBIETTIVI PRRC			
	OB.1	OB.2	OB.3	OB.4
OG1 - Recupero del rapporto porto-città				
OG2 - Riorganizzazione e sviluppo del "porto operativo" – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste				
OG3 - Tutela dell'ambiente				
OS1.1 - Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio - Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa				



OS1.2 - Settore 2 – Porto Doganale e Rive - Promozione della fruizione urbana del fronte mare consolidando il processo in atto di conversione delle funzioni portuali a portuali compatibili con quella urbana e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni del PRGC di Trieste				
OS1.3 - Settore 2 – Porto Doganale e Rive - Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana				
OS1.4 - Settore 6 – Litorale di Muggia - Promozione della fruizione urbana del litorale consolidando la destinazione dello stesso a funzioni portuali compatibili con quelle urbane e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni della Variante urbanistica generale n. 31 PRGC di Muggia (marzo 2014)				
OS2.1 - Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo - Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci				
OS2.2 - Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola - Conservazione dell'attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale con particolare riferimento al traffico contenitori e miglioramento del servizio reso alle navi				
OS2.3 - Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale				
OS2.4 - Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste				
OS2.5 - Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città				
OS2.6 - Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali				
OS3.1 - Tutela dall'inquinamento acustico				
OS3.2 - Tutela della risorsa idrica				
OS3.3 - Tutela dell'ambiente marino				
OS3.4 - Tutela del suolo				
OS3.5 - Tutela del paesaggio e dei beni culturali				
OS3.6 - Tutela della aria e del cambiamento climatico				
OS3.7 - Riduzione della produzione di rifiuti				



Dalla tabella di verifica della coerenza non emergono situazioni di “conflittualità/incoerenza” tra obiettivi registrando per diversi situazioni di correlazione.

4.2 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali

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

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

Gli obiettivi generali del suddetto Piano sono:

a. OBIETTIVI GENERALI

OG1 Promuovere la prevenzione della produzione dei rifiuti speciali

OG2 Massimizzare il recupero dei rifiuti speciali

OG3 Minimizzare il ricorso allo smaltimento in discarica

OG4 Promuovere il principio di prossimità

OG5 Garantire la migliore opzione ambientale complessiva nella gestione dei rifiuti speciali

OG6 Mantenere un quadro di conoscenze aggiornato della gestione dei rifiuti speciali in regione

b. OBIETTIVI STRATEGICI

OS1 Riduzione della quantità dei rifiuti speciali

OS2 Riduzione della pericolosità dei rifiuti speciali

OS3 Promozione di tecnologie di trattamento innovative volte al recupero di particolari tipologie di rifiuti

OS4 Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti speciali

OS5 Monitoraggio dei flussi e del fabbisogno gestionale di trattamento dei rifiuti promuovendo l’utilizzo degli impianti del territorio regionale

OS6 Applicazione dei Criteri localizzativi regionali degli impianti di recupero e smaltimento rifiuti

OS7 Ottimizzazione ed implementazione dei sistemi informativi SIRR e ORSo.



Tab. 4.2: Verifica di coerenza con il Piano di gestione dei rifiuti speciali

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI SPECIALI	OBIETTIVI PPRC			
	OB.1	OB.2	OB.3	OB.4
OG1: Promuovere la prevenzione della produzione dei rifiuti speciali				
OG2 Massimizzare il recupero dei rifiuti speciali				
OG3 Minimizzare il ricorso allo smaltimento in discarica				
OG4 Promuovere il principio di prossimità				
OG5 Garantire la migliore opzione ambientale complessiva nella gestione dei rifiuti speciali				
OG6 Mantenere un quadro di conoscenze aggiornato della gestione dei rifiuti speciali in regione				
OS1 Riduzione della quantità dei rifiuti speciali				
OS2 Riduzione della pericolosità dei rifiuti speciali				
OS3 Promozione di tecnologie di trattamento innovative volte al recupero di particolari tipologie di rifiuti				
OS4 Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti speciali				
OS5 Monitoraggio dei flussi e del fabbisogno gestionale di trattamento dei rifiuti promuovendo l'utilizzo degli impianti del territorio regionale				
OS6 Applicazione dei Criteri localizzativi regionali degli impianti di recupero e smaltimento rifiuti				
OS7 Ottimizzazione ed implementazione dei sistemi informativi SIRR e ORSo.				

Dalla tabella di verifica della coerenza non emergono situazioni di “conflittualità/incoerenza” tra obiettivi registrando una buona correlazione.

4.3 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani

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



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

In funzione della molteplicità dei contenuti previsti dall'articolo 199 del decreto legislativo 152/2006 si è valutato che l'articolazione del Piano regionale di gestione dei rifiuti in documenti distinti rappresenti uno strumento più flessibile nella gestione dello specifico argomento nonché nell'adeguamento del relativo documento di pianificazione a mutate esigenze operative o di variazioni della normativa vigente. Con *delibera di Giunta regionale n. 40* del 15 gennaio 2016 sono quindi stati definiti i contenuti del Piano regionale di gestione dei rifiuti che risulta composto dai seguenti documenti:

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



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

- prevenzione e riduzione della produzione di rifiuti urbani e promozione del riutilizzo;
- potenziamento dei sistemi di raccolta differenziata;
- massimizzazione del recupero di materia;
- recupero di energia dalle frazioni non recuperate come materia;
- minimizzazione dello smaltimento in discarica.

Gli obiettivi generali del Piano consistono in:

- OG 1 – Prevenzione e riduzione della produzione dei rifiuti urbani e promozione al riutilizzo
- OG 2 - Potenziamento dei sistemi di raccolta differenziata
- OG 3 - Massimizzazione del recupero di materia
- OG 4 – Recupero di energia dalle frazioni non recuperate come materia
- OG 5 – Minimizzazione dello smaltimento in discarica.

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

- OG1 – Attuazione di politiche pianificatorie atte a garantire l'autoefficienza della gestione dei rifiuti urbani nell'Ambito territoriale ottimale regionale, nel rispetto dei criteri di libero mercato e dei principi del Protocollo di Kyoto
- OG2 – Attuazione e gestione dei rifiuti urbani unitari sul territorio regionale
- OG3 – Contenimento dei costi complessivi del sistema di gestione dei rifiuti urbani, comprensivi dei "costi ambientali"
- OG4 – Continuità al processo di presa di coscienza da parte dei cittadini, della necessità di una gestione sostenibile dei rifiuti urbani
- OG5 – Attuazione del principio di corresponsabilità sul ciclo di vita dei rifiuti urbani
- OG6 – Riqualficazione, adeguamento e ruolo degli impianti esistenti del nuovo assetto impiantistico regionale
- OG7 – Messa in rete del sistema impiantistico di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani
- OG8 – Attuazione di campagne di formazione ed informazione sulle tematiche ambientali, con particolare riferimento alla prevenzione della produzione dei rifiuti urbani ed alla raccolta differenziata
- OG9 – Incremento dell'attività di recupero energetico dei rifiuti urbani indifferenziati e del loro trattamento



- SG10 – Avvio, presso gli impianti industriali insediati sul territorio regionale, di politiche incentivanti di riciclaggio, recupero e riutilizzo della materia recuperata
- A1 – Ricorso a sistemi di recupero energetici tecnologicamente evoluti in grado di ridurre le emissioni inquinanti
- A2 – Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti urbani
- A3 – Riduzione della produzione di rifiuti e della loro pericolosità
- A4 – Aumento dei livelli di intercettazione delle frazioni recuperabili dai rifiuti attraverso una riorganizzazione dei servizi di raccolta differenziata
- A5 – Riduzione dello smaltimento finale in discarica
- A6 – Localizzazione prioritaria delle attività di trattamento dei rifiuti urbani in prossimità dei luoghi di produzione

Nella pagina seguente è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano suddetto e gli obiettivi dell'aggiornamento 2018 del PRRC.



Tab 4.3: Verifica di coerenza con il Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI	OBIETTIVI PPRC			
	OB.1	OB.2	OB.3	OB.4
OG1 – Attuazione di politiche pianificatorie atte a garantire l’autoefficienza della gestione dei rifiuti urbani nell’Ambito territoriale ottimale regionale, nel rispetto dei criteri di libero mercato e dei principi del Protocollo di Kyoto				
OG2 – Attuazione e gestione dei rifiuti urbani unitari sul territorio regionale				
OG3 – Contenimento di costi complessivi del sistema di gestione dei rifiuti urbani, comprensivi del “costi ambientali”				
OG4 – Continuità al processo di presa di coscienza da parte dei cittadini, della necessità di una gestione sostenibile dei rifiuti urbani				
OG5 – Attuazione del principio di corresponsabilità sul ciclo di vita dei rifiuti urbani				
OG6 – Riquilificazione, adeguamento e ruolo degli impianti esistenti del nuovo assetto impiantistico regionale				
OG7 – Messa in rete del sistema impiantistico di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani				
OG8 – Attuazione di campagne di formazione ed informazione sulle tematiche ambientali, con particolare riferimento alla prevenzione della produzione dei rifiuti urbani ed alla raccolta differenziata				
OG9 – Incremento dell’attività di recupero energetico dei rifiuti urbani indifferenziati e dei rifiuti del loro trattamento				
SG10 – Avvio, presso gli impianti industriali insediati sul territorio regionale, di politiche incentivanti di riciclaggio, recupero e riutilizzo della materia recuperata				
A1 – Ricorso a sistemi di recupero energetici tecnologicamente evoluti in grado di ridurre le emissioni inquinanti				
A2 – Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti urbani				
A3 – Riduzione delle produzione di rifiuti e della loro pericolosità				
A4 – Aumento dei livelli di intercettazione delle frazioni recuperabili dai rifiuti attraverso una riorganizzazione dei servizi di raccolta differenziata				
A5 – Riduzione dello smaltimento finale in discarica				
A6 – Localizzazione prioritaria delle attività di trattamento dei rifiuti urbani in prossimità dei luoghi di produzione				

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 e i corridoi europei, Adriatico-Baltico e Mediterraneo, il Porto di Trieste è un hub internazionale di snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato del Centro ed Est Europa.

L'intensificarsi degli scambi commerciali e del traffico marittimo tra il Far East e l'Europa, nonché l'allargamento ad Est dell'Unione Europea hanno rilanciato la centralità dell'Alto Adriatico e hanno aperto a Trieste rinnovate possibilità di crescita e sviluppo. In questo quadro 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. L'incontro tra gli assi strategici TEN-T delle "Autostrade del mare del Mediterraneo Orientale" ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo determina la crescita dell'intermodalità e lo sviluppo di soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti.

Trieste è capolinea di collegamenti oceanici regolari e diretti con il Far East, con scali anche in numerosi porti del bacino mediterraneo effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali.

Oltre 200 treni a settimana collegano Trieste con le aree produttive ed industriali del Nord-Est italiano e del Centro Europa, con diverse destinazioni, quali Germania, Austria, Lussemburgo, Slovacchia, Ungheria, Belgio e Repubblica Ceca, servendo un hinterland economico in crescente sviluppo ed estremamente articolato. Per raggiungere i mercati di riferimento nel Centro-Est Europa sono stati sviluppati servizi intermodali ad alta specializzazione con treni diretti organizzati dalla Società Alpe Adria S.p.a., operatore neutrale multicliente, che offre pacchetti "all-in" con resa e frequenza garantite.

Il Porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali; l'efficienza della rete viaria è garantita, invece, da un raccordo diretto e da una strada sopraelevata (interni al Porto) che si immettono nel sistema stradale esterno, in collegamento con la rete autostradale.

I fondali profondi fino a 18 metri, eccellente accessibilità nautica, ottimi raccordi ferroviari e stradali, vicinanza ai mercati di sbocco, fanno del Porto di Trieste uno scalo efficiente e competitivo. Trieste, crocevia naturale tra Oriente e Occidente, si propone quale porta d'accesso preferenziale dell'Europa verso i mercati del Far East. In questo senso il Porto di Trieste può offrire un risparmio di quattro giorni



di navigazione sulle rotte tra Europa ed Asia orientale, rispetto agli scali del Nord Europa. Per una linea di navi portacontainer da 6.000 TEU ciò si traduce in un risparmio economico sui costi di nolo e di carburante di oltre 25 milioni di dollari all'anno.

Per permettere agli impianti portuali di ricevere le moderne tipologie di traffico si ricorre a una più spinta automazione e meccanizzazione del lavoro sulle banchine, si ricerca una sincronia crescente delle attività marittimo-portuali con il trasporto stradale e quello ferroviario (intermodalità e logistica), grazie all'introduzione di moderne innovazioni tecnologiche applicate alla gestione ed al coordinamento dei prodotti di trasporto (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.¹

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.

La Commissione Europea ha inserito il progetto per la realizzazione di un corridoio che colleghi la zona adriatica con quella baltica all'interno delle priorità strategiche dell'intera Unione Europea.

Il Corridoio Adriatico-Baltico attraverserà 19 regioni in 5 Paesi membri (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria e Italia) e conetterà più di 40 milioni di abitanti in Europa collegando i due porti di Danzica e Gdynia, terminali Nord del Corridoio, allo scalo di Trieste, innescando così nuove crescite economiche in tutto il territorio attraversato dalla direttrice.

Il Corridoio Adriatico-Baltico è un progetto chiave per il rilancio dei traffici tra i porti del Baltico e quelli dell'Adriatico perché agevolerà lo smistamento delle merci in arrivo dalla Cina attraverso il

¹ (<http://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/descrizione>)

Canale di Suez verso tutto il Centro Europa. Per Trieste, terminal logistico privilegiato, rappresenterà un'opportunità di grande crescita grazie ad una lunga e importante via di comunicazione che collegherà Trieste con il Nord Europa.

Una parte della merce trasportata potrà essere lavorata durante il transito avviandosi così un flusso “pilotato” di materiale a cui assicurare un substrato di aziende che possano provvedere alla trasformazione delle stesse. La Regione Friuli Venezia Giulia, di cui Trieste è capoluogo, è oggi una delle poche aree dell'Unione Europea ad essere interessate da due grandi direttrici ferroviarie europee.

Oltre al Corridoio Baltico, il Corridoio Mediterraneo è un progetto per il trasporto ferroviario di merci che si snoda, per circa 3000 Km, attraverso cinque paesi dell'Unione Europea: Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria.

In particolare il Corridoio ha origine dal sud della Spagna, percorre il sud della Francia e attraversa l'Italia lungo il tracciato ad alta velocità ed a alta capacità (AV/AC) Torino – Trieste per poi sfociare in Slovenia e proseguire verso l'Ungheria attestandosi al confine con l'Ucraina. Il tracciato è il risultato del prolungamento a sud del progetto prioritario europeo 6 (asse ferroviario Lione – frontiera Ucraina).

Questa nuova linea (AV/AC) permetterà all'Italia di accedere alla Francia ed alla Slovenia e nel tracciato italiano sarà raccordata con altri corridoi Europei. In particolare consentirà di raccordare Trieste con il Corridoio Adriatico – Baltico.

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



Fonte: <http://www.porto.trieste.it>



In relazione al rapporto che sviluppa con la Città e con il territorio retrostante, il Porto può essere suddiviso in due macro-zone:

- il porto urbano che costituisce l'affaccio a mare della Città di Trieste, prossimo alla parte più antica e pregiata della Città. Il porto urbano è destinato prevalentemente a funzioni portuali compatibili con quelle urbane se non unicamente alla funzione urbana. Comprende il Porto Franco Vecchio e la zona delle Rive
- il porto operativo che, per ragioni di operatività e sicurezza interne, non è accessibile alla città, destinato a funzioni portuali commerciali ed industriali. Comprende il Porto Franco Nuovo, l'Arsenale San Marco, lo Scalo Legnami, la Piattaforma Logistica, la Ferriera di Servola, il Punto Franco Oli Minerali (Terminale SIOT e DCT), l'area ex-Esso, le banchine del Canale Industriale e le strutture portuale della Valle delle Noghere.

L'accessibilità stradale è descritta in relazione alle diverse zone in cui è articolabile il Porto di Trieste:

- il Porto Franco Vecchio, struttura a se stante, realizzato nell'Ottocento, di valore storico monumentale, attualmente parzialmente utilizzato per attività prevalentemente commerciali. E' accessibile da Piazza della Libertà e da Corso Cavour;
- il Porto Doganale, rappresentato dal Molo Bersaglieri, terminal crociere, e le Rive, che costituiscono l'affaccio a mare della Città di Trieste, situate in corrispondenza dei luoghi di maggior pregio urbano (es. Piazza dell'Unità), attualmente destinate alla nautica da diporto, a funzioni ed attività urbane varie. Le Rive sono imperniate sull'asse viario costiero di Corso Cavour, Riva del Mandracchio, Riva Nazario Sauro, Riva Gulli, Riva Grumula, Via Ottaviano Augusto e Molo Fratelli Bandiera fino all'ingresso al Porto Franco Nuovo;
- il Porto Franco Nuovo, costituito dalla Riva Traiana, dai Moli V, VI e VII, nel quale si concentra il traffico commerciale del Porto di Trieste, le merci convenzionali ed i contenitori. E' accessibile a Nord da Via Ottaviano Augusto, a Sud dalla Grande Viabilità Triestina, direttamente collegata dalla viabilità autostradale;
- la zona dell'Arsenale di San Marco, comprendente le strutture per la cantieristica e la riparazione navale, accessibile dalla viabilità urbana, accessibile da via Von Bruck e da via d'Alviano;
- la zona dello Scalo Legnami, della Piattaforma Logistica, della Ferriera di Servola, del Terminale SIOT e dei DCT, dell'area ex-Esso, in parte occupata da strutture industriali, in parte non utilizzata, destinata a funzioni portuali ed industriali, che riveste grande importanza ai fini dello sviluppo del Porto, accessibili da via degli Alti Forni, da via Valmaura e da via Caboto/Mancante;
- la zona del Canale Navigabile estesa fino all'estremità orientale del litorale di Muggia, le cui banchine polifunzionali (Riva da Verrazzano e Riva Cadamosto) servono le attività industriali svolte a tergo. Tale zona è accessibile da via Mancante e via Malaspina.



I punti chiave del decreto attuativo n.368, che riconosce all’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale il ruolo di “gestore unico” del regime di porto franco di Trieste, possono essere sintetizzati come segue.

1. Attribuzione all’AdSP MAO del potere di modificare l’area dei punti franchi. Attualizza i principi contenuti nell’Allegato VIII agli artt.18-20. In conformità a quanto previsto negli articoli citati, il regolamento, intendendo la modifica del regime del porto franco come un provvedimento organizzativo necessario nell’interesse del traffico internazionale e dello sviluppo economico del porto, ha ritenuto coerente con tale impostazione, che tale valutazione dovesse concentrarsi in capo al presidente del porto quale soggetto istituzionalmente deputato alla gestione dei punti franchi. Almeno idealmente, il regime di Punto Franco potrebbe essere esteso a diverse aree in tutta la provincia di Trieste, con importanti ripercussioni sul potenziale attrattivo dell’intera zona. In generale, AdSP MAO diviene controllore e gestore dell’intero complesso (attuale e futuro) dei punti franchi, compresi quelli attualmente esistenti, come il Punto Franco Industriale.
2. Attribuzione all’Autorità di Sistema Portuale del potere di autorizzare attività di manipolazione e/o trasformazione industriale nei punti franchi e di fornire informazioni agli investitori
Rappresenta il potere di riorganizzare le aree del Porto Franco per metterlo in grado di rispondere alle molteplici esigenze del commercio internazionale, prevedendo l’individuazione da un lato di aree specifiche da destinare ad attività dedicate alle attività industriali: es. stoccaggio, manipolazione, trasformazione, e dall’altro, di aree in cui concentrare le attività del settore della logistica legate in particolare al transito della merce. Le norme, d’altro canto, si allineano coerentemente con lo spirito della riforma che affida in via esclusiva alle autorità di sistema portuali e alle autorità dei porti regionali laddove istituite, le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti.
3. Attribuzione all’AdSP MAO del compito di potenziare i collegamenti ferroviari e di vigilare sul rispetto delle regole di utilizzo delle infrastrutture Il dispositivo del decreto dà forma e contenuto al principio della libertà di accesso e di transito dell’Allegato VIII, da intendersi riferito non solo alle infrastrutture portuali ma soprattutto alle vie di accesso al porto.
4. Attribuzione del compito della promozione/gestione dell’attività di formazione. Attiva una visione più ampia del ruolo di AdSP MAO come promotrice dello sviluppo e dell’innovazione.



5.2 Contestualizzazione del sito dal punto di vista delle criticità ambientali

Le azioni (che equivalgono agli obiettivi data la specificità di questi) dell'aggiornamento del PRRC del Porto di Trieste si manifestano all'interno dell'ambito portuale di cui la zona è 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:

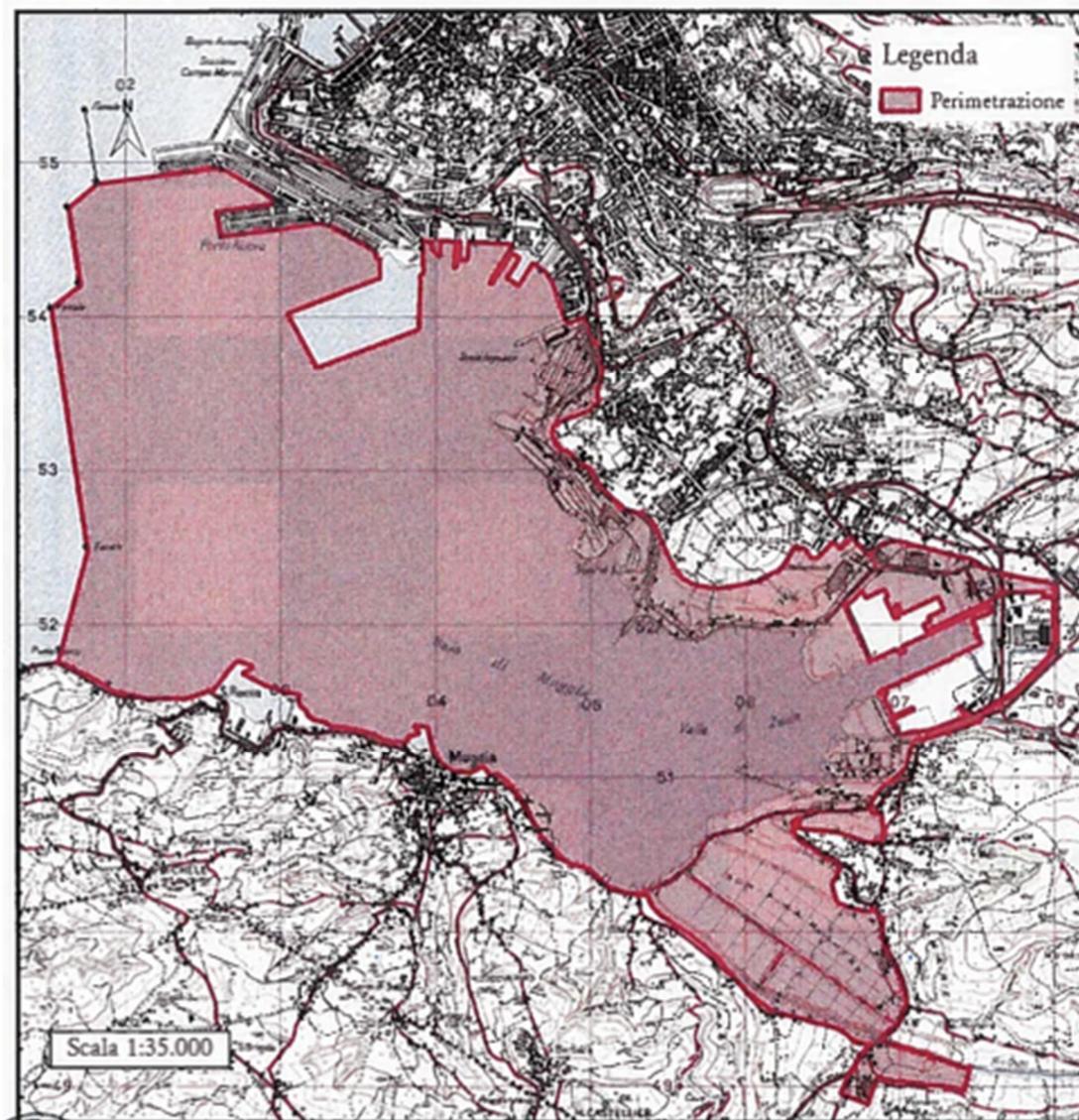
- i siti Natura 2000:
 - o Aree Carsiche della Venezia Giulia (ZPS IT3341002)
 - o Carso Triestino e Goriziano (SIC IT3340006)
 - o Area marina di Miramare (SIC IT3340007)
- le aree protette di interesse regionale:
 - o Riserva Naturale Regionale del Monte Orsario
 - o Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra
- Area marina protetta di Miramare (Ex Riserva naturale marina statale di Miramare)
- area di pregio ambientale Laghetti delle Noghère.

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. 25 del 02.02.2018 a firma del Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Figura 5.2: Perimetro del SIN di Trieste



Fonte: Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 25 del 02/02/2018

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 Noghère, 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 de 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 Petrarossa e separate da una dorsale calcare, 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.

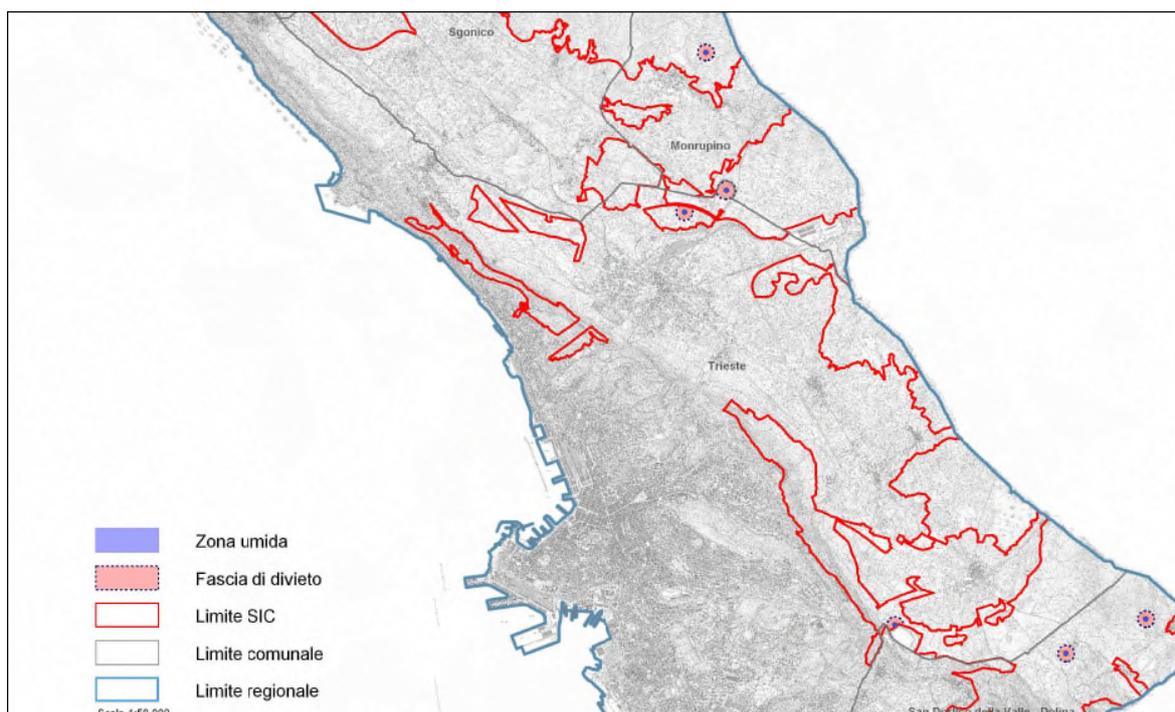
Le cavità carsiche rivestono notevole valore per i Chiriotteri. La tutela delle rare e localizzate raccolte d'acqua esistenti è prioritaria per la conservazione delle risorse bioenergetiche di importanza nazionale, costituite dalle popolazioni di *Hyla a. arborea* e *Rana ridibunda*.



Carso Triestino e Goriziano (SIC 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.

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



Fonte: www.regonefvg.it

Are marina di Miramare (SIC IT3340007)

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha individuato l’Area Marina di Miramare quale sito della Rete Natura 2000 con DGR 1151/2011.

Con decisione 2013/23/EU del 16 Novembre 2012 la Commissione europea ha designato il sito, che è stato incluso nel sesto elenco aggiornato dei SIC continentali pubblicato sulla GUE del 26.01.2013.

Il SIC è parte della Rete Natura 2000 e non è al momento provvisto di misure sito specifiche. Il Sito è sottoposto alla salvaguardia prevista dalla Legge regionale 7/2008 art. 9 - Misure di salvaguardia generale nei pSIC e SIC.

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*. 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 imboscamento 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 DLgs 42/2004 dal D.M. 17.12.1971, pubblicato sulla G.U. n. 140 del 31.05.1972

Area marina protetta di Miramare (ex Riserva naturale marina statale di Miramare)

L'ex Riserva naturale marina statale 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.

Lagheti 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 Ospò.

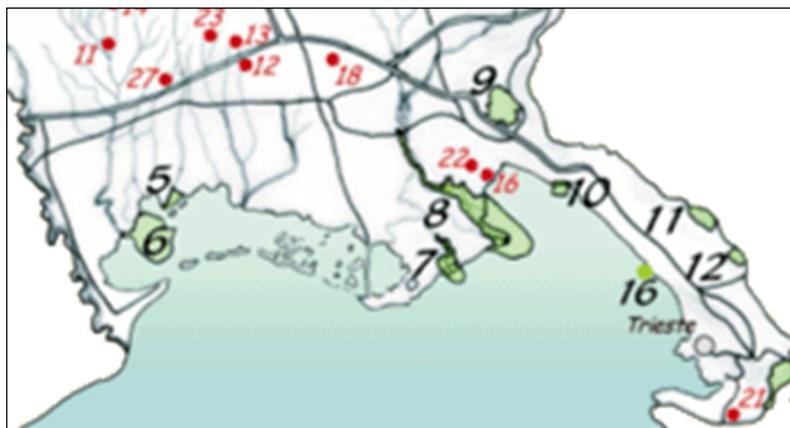
Il Rio Ospò è un piccolo corso d'acqua che nasce a pochi chilometri dal confine di Stato, in territorio sloveno. Esso raccoglie sia acque carsiche (soprattutto della Grotta di Ospò), sia acque di ruscellamento che nascono da sorgenti su terreno flyschoid e sfocia nelle vicinanze di Muggia dopo aver percorso 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 "Lagheti 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 "lagheti", 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 (Rabuiese).

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



Fig.5.4: localizzazione Riserve Regionali



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

RISERVE NATURALI REGIONALI

- 9 - LAGHI DI DOBERDÒ E PIETRAROSSA
- 10 - FALESIE DI DUINO
- 11 - MONTE LANARO
- 12 - MONTE ORSARIO
- 13 - VAL ROSANDRA

RISERVE NATURALI STATALI

- 16 - MIRAMARE

BIOTOP

- 21 - LAGHETTI DELLE NOGHIERE

5.3 Individuazione degli effetti ambientali e della relativa significatività

A seguito della contestualizzazione del sito di punto di vista dei possibili siti sensibili e/o critici presenti nelle aree limitrofe al Porto vengono esaminati gli effetti attesi con l'approvazione dell'aggiornamento 2018 del PRRC, al fine di verificarne la sostenibilità ambientale.

L'aggiornamento del PRRC, in linea con le scelte strategiche operate nel precedente Piano definisce le seguenti azioni che di fatto sono riconducibili agli obiettivi (ovvero ai criteri) enunciati nella Tab 3.2 data la loro specificità e dettaglio. In tal senso, vista la declinazione degli obiettivi operata in tale tabella e visto che gli stessi sono riconducibili a interventi mirati, gli stessi sono di seguito trattati alla stregua di azioni:

- mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature;
- previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti liquidi oleosi ed il trattamento delle acque di sentina;
- individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario;
- realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;



La valutazione dei potenziali effetti (natura e significatività) dell'aggiornamento del PRRC sull'ambiente prevede una assegnazione di un grado di significatività, come di seguito rappresentato:

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

Le azioni previste del PRRC sono di seguito valutate in riferimento ai seguenti aspetti ambientali:

5.3.1 Acqua.

AZIONI DEL PIANO	ACQUA	effetto
1.mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	Con oneri a carico del gestore del servizio, ogni porto dovrà essere dotato di impianti e di servizi, adatti alla raccolta dei rifiuti e dei residui di carico, adeguati in relazione alla classificazione dello stesso o in relazione al traffico registrato nell'ultimo triennio. Tutto questo dovrebbe consentire di tutelare le acque da possibili fonti inquinanti ed eventuale gestione adeguata delle emergenze.	++
2. previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;	L'impianto permetterà di tenere in deposito e trattare per decantazione i rifiuti: - 13 04 01* oli di sentina della navigazione interna - 13 04 02*oli di sentina delle fognature dei moli - 13 04 03*altri oli di sentina della navigazione L'impianto di deposito preliminare, 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 esclusione dell'attività D9) Per quanto riguarda il trattamento degli olii, le acque di sentina saranno movimentate utilizzando tutti gli accorgimenti necessari a non creare impatti sul sistema acquatico. L'eventuale rischio di sversamenti a mare durante il conferimento dei rifiuti liquidi dalle navi ai mezzi nautici di raccolta sarà ovviato tramite l'impiego delle panne galleggianti.	+++



	<p>La tutela delle acque superficiali e sotterranee, da sversamenti accidentali e non a terra e dagli scarichi liquidi, sarà perseguita tramite la predisposizione di un'area dedicata per l'impianto di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi, dotata dei necessari accorgimenti per una gestione rispettosa dell'ambiente.</p> <p>Pertanto, in linea con l'obiettivo di sostenibilità fissato dalla Direttiva comunitaria 2000/59/CE consistente nella riduzione degli scarichi a mare, su questa componente l'effetto sarà diretto e positivo, anche per le adeguate mitigazioni.</p> <p><u>Tale effetto positivo, molto significativo, si manifesta per l'intera durata del Piano e tutela la salute umana da eventuali rischi.</u></p>	
3.individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario	<p><u>Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto se non in fase di cantiere, ma si ritiene che impatto sia molto limitato e circoscritto.</u></p>	0
4. realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra;	<p>L'impianto mira a prevenire gli effetti potenzialmente devastanti della diffusione di organismi acquatici nocivi trasportati nelle acque di zavorra delle navi da una regione all'altra.</p>	+++

5.3.2 Suolo

AZIONI DEL PIANO	SUOLO	effetto
1.mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	<p>E' previsto che il Concessionario del servizio metta a disposizione contenitori a terra per servizi su richiesta di raccolta rifiuti ovvero per raccolta rifiuti da banchina.</p> <p>La gestione adeguata dei rifiuti consentirà di limitare possibili contaminazioni dirette o indirette del suolo.</p> <p><u>L'azione quindi viene considerata positiva</u></p>	+
2. previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;	<p>Le misure di mitigazione adottate per la realizzazione dell'impianto di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi <u>consentiranno di evitare o limitare eventuali fenomeni di inquinamento del suolo.</u></p>	+



3.individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto in quanto la sede operativa verrà riproposta in un sito già antropizzato. <u>Il fatto che venga ristrutturato un sito già esistente consente di non consumare nuove risorse e suolo.</u>	0
4.realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra	Non si prevedono effetti relazionabili con la componente suolo.	0

5.3.3 Biodiversità, paesaggio e beni culturali.

AZIONI DEL PIANO	BIODIVERSITA', PAESAGGIO E BENI CULTURALI	effetto
1.mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto in quanto questo tipo di azione si sviluppa in un contesto già antropizzato. <u>Al contrario la buona gestione dei rifiuti può garantire un miglioramento (o perlomeno evitare il peggioramento) dell'habitat marino.</u>	+
2. previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;	L'aggiornamento del Piano prevede la riduzione degli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalla navi che utilizzano porti dello Stato. Prevenendo lo sversamento dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi a mare la popolazione planctonica e bentonica non ne sarà intaccata consentendo una crescita ittica più salubre ed un potenziale incremento del prodotto ittico disponibile Relativamente alla componente paesaggio, inoltre, <u>non ci sarà alcun effetto negativo diretto relativo all'alterazione dello stato dei luoghi, in quanto l'impianto sarà realizzato nel Porto di Trieste, all'interno del porto operativo, già fortemente connotato dal punto di vista infrastrutturale e produttivo.</u>	++
3.individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario	Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto in quanto la sede operativa verrà riproposta in un sito già antropizzato. <u>Il fatto che venga ristrutturato un sito già esistente consente di non consumare nuove risorse e suolo.</u>	0



4.realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra	L'attuazione del PRRC quindi consentirà di proteggere, conservare, ripristinare e favorire il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e della fauna marina, al fine di arrestare la perdita di biodiversità, inclusa quella delle risorse ittiche.	++
---	---	----

5.3.4 Aria

AZIONI DEL PIANO	ARIA	effetto
1.mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	<p>Dovranno essere utilizzati i mezzi su gomma (autocompattatori, autocarri con cassone scarrabile, autobotti, furgoni e motocicli con cassone o furgone) in caso di:</p> <ul style="list-style-type: none">- navi ormeggiate lungo moli / banchine transitabili;- gli autocompattatori potranno essere di norma utilizzati per la raccolta dei rifiuti entro le navi RO-RO ed i traghetti che possono trasportate autocarri;- quantitativi di rifiuti da raccogliere modesti, in special modo per la raccolta di rifiuti pericolosi quali oli esausti, medicinali, contenitori con residui di pitture contenenti solventi pericolosi e/o tossici e nocivi;- l'utilizzo dei mezzi nautici sia ostacolato dalle avverse condizioni meteo, in particolare da vento forte di bora. <p>Questo tipo di attività avrà inevitabilmente un impatto sulla qualità dell'aria, da intendersi comunque limitato e non significativo.</p>	0
2. previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;	<p>Si prevede che vengano mantenute le modalità di deposito e trattamento dei rifiuti oleosi presso gli impianti esistenti ed operativi.</p> <p>E' previsto altresì che il conferimento dei soli rifiuti liquidi oleosi avvenga in impianti ubicati fuori regione, mentre le restanti tipologie potranno essere smaltite al livello provinciale ed eventualmente regionale per i rifiuti solidi pericolosi.</p> <p>In fase di esercizio, il servizio di raccolta e conferimento dei rifiuti quindi comporterà un peggioramento della qualità dell'aria, ma lo si può considerare poco significativo sia per il numero ridotto degli spostamenti, che per il percorso limitato dei mezzi a mare e a terra grazie alla prossimità dell'impianto di raccolta a quelli di recapito finale situati in ambito portuale od urbano, nelle immediate vicinanze del Porto stesso.</p> <p>Un beneficio ambientale poiché con l'ubicazione della sede</p>	



	<p>operativa del concessionario e dell'impianto portuale in area adiacente al termovalorizzatore si minimizzano minimo i trasporti dei rifiuti raccolti dalle navi .</p> <p><u>In fase di cantiere, la movimentazione del numero esiguo di mezzi necessari per la realizzazione dell'impianto di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi produrrà un impatto limitato al periodo di cantiere e quindi trascurabile.</u></p>	
3.individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario	<p><u>Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto se non in fase di cantiere, ma si ritiene che impatto sia molto limitato e circoscritto</u></p>	
4.realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra	<p>L'impianto, utilizzando la fonte di energia elettrica per il suo funzionamento (sterilizzazione con raggi ultravioletti) non si configura come una sorgente di inquinamento puntuale della qualità dell'aria. Gli effetti sono da intendersi nulli.</p>	0

5.3.5 Rumore.

AZIONI DEL PIANO	RUMORE	effetto
1.mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	<p>I contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi saranno aggregati in relazione all'utenza da servire ovvero alla frequenza degli svuotamenti degli stessi da parte della ditta concessionario del servizio. <u>L'inquinamento acustico derivante da questo tipo di attività, anche in relazione al contesto portuale considerato, è da considerarsi poco significativo e quindi trascurabile.</u></p>	0
2. previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;	<p>L'inquinamento acustico derivante da questo tipo di attività sarà da considerarsi poco significativo, anche in relazione al contesto portuale e pertanto trascurabile</p>	
3.individuazione di una sede operativa temporanea e di una	<p><u>Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto se non in fase di cantiere, ma si ritiene che impatto sia molto limitato e circoscritto</u></p>	0



sede definitiva per il Concessionario operativa		
4.realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra	<u>L'inquinamento acustico derivante da questo tipo di attività sarà da considerarsi poco significativo, anche in relazione al contesto portuale e pertanto trascurabile</u>	0

5.3.6 Popolazione e salute umana.

AZIONI DEL PIANO	POPOLAZIONE SALUTE UMANA	effetto
1.mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature	Una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi ha un effetto indiretto positivo sulla salute delle persone in quanto <u>permette di limitare l'inquinamento da rifiuti sia in mare che a terra e i conseguenti effetti negativi sul mare e sulle catene trofiche.</u>	0
2. previsione di un impianto portuale a terra ovvero entro mezzo nautico per lo stoccaggio dei rifiuti oleosi e per il trattamento delle acque di sentina;	Tale componente beneficia direttamente dell'effetto diretto relativo ad una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi. Infatti lo stoccaggio dei rifiuti oleosi ed il trattamento delle acque di sentina entro il mezzo nautico posto nell'ambito portuale riduce il numero di trasbordi di tali rifiuti dalla nave che li detiene agli impianti di destinazione finali per la frazione acquosa e quella oleosa: si riducono così i rischi per la salute umana.	0
3.individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario	<u>Non si prevede ci sarà alcun effetto negativo diretto.</u>	0
4.realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra	Un effetto positivo diretto è riconducibile ad una maggior tutela della biodiversità e della qualità delle acque, in particolare quelle di balneazione i cui riflessi sono diretti anche sul turismo.	+



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

Oltre a quanto sopra detto si evidenzia che sono previsti i seguenti effetti positivi trasversali:

- un effetto positivo significativo sulla gestione dei rifiuti in quanto contribuirà alla implementazione di un sistema organico territorialmente e funzionalmente integrato di raccolta, trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti al contempo sostenibile in termini ambientali ed economicamente efficiente.
- un effetto positivo significativo riguardante il conferimento dei rifiuti solidi indifferenziati al termovalorizzatore di via Errera per la conseguente produzione di energia;

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

5.4 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 delle previsioni 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 delle previsioni verso le altre componenti è stata valutata come "nulla" o "poco significativa".

Oltremodo, l'aggiornamento del Piano ha fatto propri dei "criteri minimi ambientali", che si elencano di seguito e che contribuiscono a incrementare ulteriormente la sostenibilità delle previsioni.

In tal senso i criteri minimi ambientali assunti risultano essere così formulati:

- 1) gli automezzi necessari alla raccolta e trasporto di rifiuti devono avere motorizzazione non inferiore ad Euro 5, ovvero essere alimentati a GPL / metano.



2) è previsto che il Concessionario del servizio metta a disposizione i contenitori a terra per servizi su richiesta di raccolta rifiuti ovvero per raccolta rifiuti da banchina; queste attrezzature dovranno recare il logo dell'AdSP MAO, dovranno essere costruiti con almeno il 30% di materiale riciclato, e dovranno recare indicazione della frazione dei rifiuti cui sono destinati, dovranno essere dotati di codice identificativo del contenitore ed eventualmente essere colorati in modo uniforme per le varie tipologie di rifiuti cui sono destinati.

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", sul SIC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano", 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.

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 Incidenza di natura transfrontaliera

L'aggiornamento del PRRC del Porto di Trieste interessa esclusivamente l'ambito portuale quindi nessun impatto ha natura transfrontaliera, se non in modo indiretto in quanto il trattamento delle acque di zavorra 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).

Con l'aggiornamento del presente *Piano di gestione dei rifiuti delle navi in servizio e dei residui del carico*, saranno successivamente disponibili le informazioni utili a popolare gli indicatori di monitoraggio previsti nel Piano regolatore del Porto, ed in particolare:

Nome indicatore	Rifiuti di bordo e dei residui del carico differenziati per passeggero
Descrizione	Rilevamento della quantità di rifiuti di bordo e dei residui del carico differenziati per passeggero raccolti dalle navi crociere e ro-pax;
Unità di misura	ton differenziata / passeggero*anno
Area tematica/questione ambientale	Tutela dell'ambiente marino
Tipologia di indicatore	Indicatore di CONTESTO



Nome indicatore	Variazione dei rifiuti di bordo e dei residui del carico differenziati per passeggero
Descrizione	Illustra la variazione della quantità di rifiuti di bordo e dei residui del carico per passeggero differenziati raccolti dalle navi crociere e ro-pax nell'anno in esame rispetto all'ante operam;
Unità di misura	%
Area tematica/questione ambientale	Tutela dell'ambiente marino
Tipologia di indicatore	Indicatore di CONTRIBUTO

Nome indicatore	Rifiuti di bordo e dei residui del carico raccolti da navi merci
Descrizione	Rilevamento della quantità di rifiuti di bordo e dei residui del carico raccolti in maniera differenziata dalle navi merci;
Unità di misura	t differenziata/t merci*anno
Area tematica/questione ambientale	Tutela dell'ambiente marino
Tipologia di indicatore	Indicatore di CONTESTO

Nome indicatore	Variazione dei rifiuti di bordo e dei residui del carico raccolti in modo differenziato dalle navi merci
Descrizione	Illustra la variazione della quantità di rifiuti di bordo e dei residui del carico raccolti in modo differenziato dalle navi merci nell'anno in esame rispetto all'ante operam;
Unità di misura	%
Area tematica/questione ambientale	Tutela dell'ambiente marino
Tipologia di indicatore	Indicatore di CONTRIBUTO

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.



L'aggiornamento del PRRC, rispetto a quanto sopra riportato riguardo al Piano regolatore portuale è corredato di un set di indicatori della gestione dei rifiuti raccolti dalle navi (Imbarcazioni da diporto e pescherecci) al fine di evidenziare l'efficacia del servizio a cura del Gestore. Tali indicatori, così come riportati nell'allegato 1 del PRRC risultano essere i seguenti:

1	Raccolta annua di rifiuti in ciascuna area in concessione (ton/anno).
2	Raccolta annua di rifiuti suddivisa per area in concessione e per tipologia rifiuti di cui all'Elenco Europeo Rifiuti (ton/ anno per ciascuna area).
3	Numero di servizio di raccolta e smaltimento su chiamata (n° servizi).
4	Percentuali di rifiuti (calcolata sul peso) solidi e liquidi avviati al recupero di materia e di energia (termovalorizzazione) (ton a recupero/ton totali rifiuti raccolti).
5	Quantitativi mensili di rifiuti prelevati dalle imbarcazioni (ton/mese).



7. CONCLUSIONI

L'aggiornamento del Piano mantiene sostanzialmente le scelte strategiche già operate nel PRRC approvato nel 2015 proponendo comunque delle variazioni migliorative dal punto di vista ambientale non sostanziali.

L'aggiornamento del PRRC definisce le seguenti azioni:

- mantenimento dell'esistente struttura del servizio e delle modalità di raccolta rifiuti con l'utilizzo di mezzi nautici, automezzi ed attrezzature
- individuazione di una sede operativa temporanea e di una sede operativa definitiva per il Concessionario
- realizzazione di un impianto portuale entro mezzo nautico per il trattamento delle acque di zavorra
- servizio di trattamento acque di zavorra per le navi che non hanno adottato il piano gestione BWM

Per quanto riguarda le acque e il suolo, il trattamento degli oli e l'eventuale rischio di sversamento sarà evitato adottando tutti gli accorgimenti necessari a non creare impatti.

La tutela delle acque superficiali e sotterranee da sversamenti accidentali a terra e dagli scarichi liquidi sarà perseguita grazie alla predisposizione dell'area dedicata per l'impianto di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi, dotata dei necessari accorgimenti per una gestione rispettosa dell'ambiente.

Per quanto riguarda le componenti aria e rumore, le azioni sopra citate non comporteranno un aggravio significativo degli attuali livelli di inquinamento, sia perché sono ridotti al minimo gli spostamenti dei mezzi coinvolti nella raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, che per il percorso limitato degli stessi, grazie alla prossimità degli impianti di recapito finale.

Per quanto riguarda la biodiversità, le azioni del Piano consentiranno di proteggere, conservare, ripristinare e favorire il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e della fauna marina, al fine di arrestare la perdita di biodiversità, inclusa quella delle risorse ittiche.

Relativamente alla componente paesaggio, non ci sarà alcun effetto negativo diretto relativo all'alterazione dello stato dei luoghi degli interventi saranno realizzati all'interno del porto operativo, già fortemente connotato dal punto di vista infrastrutturale e produttivo.

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.



L'aggiornamento del PRRC del porto di Trieste interessa esclusivamente l'ambito portuale e si ritiene che non possa influire negativamente sulla ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia", sul SIC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano", sul SIC IT3340007 "Area marina di Miramare" che si sovrappone all'Area marina protetta di Miramare (ex Riserva naturale marina statale di Miramare), sulla Riserva Naturale Regionale del Monte Orsario, sulla Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra 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 non interferisca con i siti di interesse comunitario, le zone di protezione speciale o altri habitat protetti.

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

Si valuta pertanto che, analogamente al precedente aggiornamento del 2014, anche il presente l'aggiornamento del Piano non debba essere assoggettato a procedura di VAS di cui agli artt. 13-18 del D.lgs 152/2006 e smi.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE