

**PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS
SCHEDE ISTRUTTORIA**

PARTE 1 - ANAGRAFICA PIANO	
Denominazione piano/programma	D. Lgs. 08/11/2021, n° 197 “Impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi” Recepimento della direttiva 2019/883/UE Abrogazione del D. Lgs 182/2003 – Aggiornamento del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Taranto.
Codice VAS:	VAS-2027-VER-900132-002
Autorità Procedente	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio
Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio
Data emissione istanza all’Autorità competente	Istanza prot. 8878 del 18/04/2023 pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 10.5.2023 al n. 7536 di protocollo Sezione Autorizzazioni Ambientali
Documentazione presentata dall’autorità procedente ai fini dell’avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VAS	<p>La documentazione è disponibile al seguente link comunicato: https://port.taranto.it/index.php/it/ambiente-2/gestione-rifiuti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Piano dei rifiuti_23_“Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Taranto” - Rev. 9 in data 19/12/2022 ▪ Allegato A_197_21_rev1_“Informazioni sul sistema di raccolta e di gestione dei rifiuti delle navi da fornire agli operatori ed agli utenti del porto di Taranto” ▪ Appunto Piano ▪ Allegato 1 ▪ Allegato 2 ▪ Allegato 3 ▪ Allegato 4 ▪ Allegato 5 ▪ Allegato 6_1 ▪ Allegato 6_2 ▪ Allegato 6_3 ▪ Allegato 6_4 ▪ Allegato 7 <p>L’elenco dei SCMA è stato trasmesso con e-mail del 27/06/2023.</p>
Titolare dell’Approvazione del piano/programma	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio
Tipologia del piano/programma	Aggiornamento del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Taranto.
Localizzazione dell’area direttamente interessata dal piano/programma	TARANTO - Molo San Cataldo PORTO DI TARANTO
Interferenze con le zone ad elevata sensibilità ambientale individuate all’Allegato I al R.R. 18/2013	SI

PARTE 1 - ANAGRAFICA PIANO	
Eventuale Valutazione d'Incidenza	SI
Oneri istruttori	SI

PARTE 2 – ISTRUTTORIA TECNICA RELATIVA ALLA CONSULTAZIONE CON I SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (SCMA) E GLI ENTI TERRITORIALI COMPETENTI

Contributi ricevuti durante la fase di consultazione VAS:

SCMA	Contenuto (estratti fra virgolette)
<p>Ministero della Cultura SOPRINTENDENZA NAZIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO di TARANTO</p> <p><i>Nota prot. n. 6118 del 12.07.2023</i></p> <p>(pervenuta a mezzo PEC e acquisita in data 17/07/2023 al n. 10762 di protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali)</p>	<p>Nota prot. n. 6118 del 12.07.2023</p> <p><i>“Valutazioni ed osservazioni: a) si ritiene poco esaustiva l’illustrazione dei contenuti degli obiettivi principali del Piano medesimo e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi, ritenendo necessaria l’integrazione della verifica della compatibilità del Piano in oggetto con il Piano di Gestione dello Spazio - “Area Marittima: Ionio e Mediterraneo Centrale” [ID_VIP: 7954], risultando attualmente la relativa procedura VAS nella fase di “Istruttoria tecnica CTVA”. Tenendo conto che nel “Rapporto preliminare di scoping” dei Piani è riportato che “la finalità del Piano di gestione dello spazio marittimo è quello di fornire indicazioni di livello strategico e di indirizzo per ciascuna Area Marittima e per le loro sub-aree, da utilizzare quale riferimento per altre azioni di pianificazione (di settore o di livello locale) e per il rilascio di concessioni o autorizzazioni. [...] Il Piano di gestione dello spazio marittimo è stato configurato dal diritto interno di recepimento della direttiva come Piano sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani e programmi capaci di avere effetti sul suo medesimo ambito applicativo – non solo quelli aventi ad oggetto le acque marine, ma anche quelli concernenti attività terrestri che possono avere effetti sulle acque marine – rispondendo agli obiettivi per la pianificazione dello spazio marittimo nazionale posti dalla direttiva 89/2014/UE: dotarsi di un Piano intersettoriale capace di coordinare diverse politiche attraverso un unico atto di gestione, che acquisisce il carattere di “Piano integrato” e di “Piano globale”, idoneo ad identificare i diversi usi dello spazio marittimo. [...] Il carattere sovraordinato del Piano e la sua prevalenza rispetto agli altri atti pianificatori e programmatori, non comporta che questi ultimi vengano meno, ma che debbano essere in sede di prima applicazione “inglobati” nel nuovo Piano, ed eventualmente modificati per garantirne l’armonizzazione, in seguito all’approvazione del Piano di gestione dello spazio marittimo dovranno essere coerenti con gli obiettivi, gli indirizzi, le raccomandazioni e le previsioni in esso contenute. Il Piano non sarà, quindi, derogabile da piani o programmi o da singoli provvedimenti amministrativi, essendo così idoneo a garantire chiarezza e certezza giuridica degli usi dello spazio marittimo per gli operatori economici, conseguenza non poteva affrontare tali tematiche. Tale osservazione che si ritiene accolta viene inserita nel piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi indicando che verranno analizzate e valutate in caso di nuovi impianti e/o strutture le altre pianificazioni, programmi e normativa. attraverso il coordinamento di diversi atti amministrativi di regolazione di attività che si svolgano in mare o che siano comunque capaci di avere un impatto sullo spazio marittimo.” Ricordando che la pianificazione delle aree marittime prevede l’attuazione di azioni in grado di assicurare lo sviluppo sostenibile delle attività economiche in essa presenti, in modo tale che le stesse non pregiudichino l’integrità del paesaggio e del patrimonio culturale, il funzionamento degli ecosistemi e la loro capacità di fornire servizi ecosistemici. Particolare attenzione è rivolta anche all’interfaccia terra-mare, al fine di</i></p>

PARTE 2 – ISTRUTTORIA TECNICA RELATIVA ALLA CONSULTAZIONE CON I SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (SCMA) E GLI ENTI TERRITORIALI COMPETENTI

	<p><i>garantire continuità di pianificazione con una visione del patrimonio culturale come risorsa utile sia allo sviluppo umano, alla valorizzazione delle diversità culturali e alla promozione del dialogo interculturale sia ad un modello di sviluppo economico fondato sui principi di utilizzo sostenibile delle risorse, con particolare riguardo alle aree marino costiere.</i></p> <p><i>b) Si ritiene poco esaustiva, per quanto di competenza, la considerazione dei possibili impatti significativi e negativi sia sul patrimonio culturale subacqueo sia dei beni culturali e paesaggistici negli spazi di interazione terra-mare interessati dal Piano.</i></p> <p><i>Con riferimento all'art. 22 c. 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ai sensi del D. Lgs 42/2004 e della Convenzione Europea del Paesaggio, altresì della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo del 2001, per il Rapporto Ambientale e per le successive fasi attuative del Piano, si dovrà prevedere:</i></p> <p><i>I. l'identificazione, valutazione e comparazione di alternative localizzative, ivi compresa l'alternativa zero, anche attraverso l'illustrazione delle ragioni che hanno motivato la scelta dell'ubicazione dell'opera/opere presenti nel Piano;</i></p> <p><i>II. la descrizione delle misure previste per evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili impatti ambientali significativi e negativi, in fase di cantiere, di esercizio e di dismissione delle opere previste con specifico riferimento all'eventuale presenza di resti sommersi riferibili al patrimonio culturale subacqueo e/o ai beni culturali e paesaggistici negli spazi di interazione terra-mare interessati dal Piano;</i></p> <p><i>III. un progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere previste, con la finalità di seguire nel tempo gli effetti sugli eventuali resti del patrimonio culturale subacqueo derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera stessa.</i></p> <p><i>Nel caso di siti/evidenze riconducibili al patrimonio culturale, in particolare subacqueo, si propone, inoltre, di adottare i seguenti parametri da valutare per il monitoraggio:</i></p> <p><i>I. stato di conservazione del patrimonio culturale, numero di siti/evidenze relativi a beni archeologici noti a seguito di procedure di archeologia preventiva connesse alle fasi attuative del piano;</i></p> <p><i>II. numero di interventi di valorizzazione del patrimonio culturale connessi alle fasi attuative del piano;</i></p> <p><i>III. numero di interventi di restauro del patrimonio culturale effettuati nelle fasi attuative del Piano.</i></p>
<p>AQP <i>Nota prot. 49234/2023 del 19.07.2023</i> (pervenuta a mezzo PEC e acquisita in data 19/07/2023 al n. 10977 di protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali) NULLA OSTA</p>	<p>Con Nota prot. n. 49234/2023 del 19.07.2023 l'Acquedotto Pugliese ha espresso il "nulla osta per il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Taranto". AQP ha rappresentato che "<i>qualora per la realizzazione del Piano di raccolta di cui sopra siano previste opere che potrebbero interferire/interessare le condotte idriche/fognanti gestite da questa società, sarà necessario fornire elaborati di dettaglio esecutivo per l'esame propedeutico degli stessi ai fini del rilascio della consequenziale autorizzazione di questa Società</i>"</p>
<p>ARPA Puglia <i>Nota prot. n. 2023.0055114/162699 del 06.08.2023</i> (pervenuta a mezzo PEC e acquisita in data 10/08/2023 al</p>	<p>Nota prot. n. 2023.0055114/162699 del 06.08.2023</p> <p><i>"...considerando che il Piano in esame, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 5 del D.Lgs. n. 197/21, costituisce un aggiornamento del precedente piano di gestione dei rifiuti portuali, si ritiene debbano comunque essere assicurate le seguenti condizioni:</i></p> <p><i>1. in relazione all'analisi di coerenza esterna del Piano con altri piani e</i></p>

PARTE 2 – ISTRUTTORIA TECNICA RELATIVA ALLA CONSULTAZIONE CON I SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (SCMA) E GLI ENTI TERRITORIALI COMPETENTI

n. 12402 di protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali)

programmi, deve essere verificata la coerenza con il PPTR della Regione Puglia aggiornato dalla D.G.R. n. 652/23, il Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani della Regione Puglia (PRGRU) di cui alla DGR n. 1165/22, il Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali della Regione Puglia (PRGRS) di cui alla DGR n. 673/22, il Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni (PGRA) dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale, il Piano Comunale delle Coste (PCC) adottato con D.G.C. n. 373/20;

2. devono essere discussi e stimati i potenziali effetti cumulativi dovuti alla compresenza, nell’ambito di riferimento oggetto del piano, di altri piani, programmi ecc. come sopra estesamente rappresentato;

3. nel caso di realizzazione di nuovi impianti e/o strutture, relativamente alle misure da adottare in fase di cantiere, si dovrà fare riferimento anche delle “Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale” redatte a cura di ARPAT”.

L’Autorità precedente ha fornito ulteriori elementi conoscitivi e valutativi nei 30 giorni successivi?

Allegato c) alla Nota prot. 0005465 del 26/02/2024 - pervenuta a mezzo PEC e acquisita in data 26/02/2024 al n. 99992 di protocollo regionale.

Con riferimento ai contributi ricevuti durante la fase di consultazione pubblica della documentazione afferente al piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Taranto ai sensi del D. Leg. 197/21, l’Autorità precedente ha fornito le CONTRODEDUZIONI di seguito riportate.

SOPRINTENDENZA NAZIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO di TARANTO

Rif. Nota prot. n. 6118 del 12.07.2023

Osservazione 1:

a) si ritiene poco esaustiva l’illustrazione dei contenuti degli obiettivi principali del Piano medesimo e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi, ritenendo necessaria l’integrazione della verifica della compatibilità del Piano in oggetto con il Piano di Gestione dello Spazio

- “Area Marittima: Ionio e Mediterraneo Centrale” [ID_VIP: 7954], risultando attualmente la relativa procedura VAS nella fase di “Istruttoria tecnica CTVA”. Tenendo conto che nel “Rapporto preliminare di scoping” dei Piani è riportato che “la finalità del Piano di gestione dello spazio marittimo è quello di fornire indicazioni di livello strategico e di indirizzo per ciascuna Area Marittima e per le loro sub-aree, da utilizzare quale riferimento per altre azioni di pianificazione (di settore o di livello locale) e per il rilascio di concessioni o autorizzazioni. [...] Il Piano di gestione dello spazio marittimo è stato configurato dal diritto interno di recepimento della direttiva come Piano sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani e programmi capaci di avere effetti sul suo medesimo ambito applicativo – non solo quelli aventi

ad oggetto le acque marine, ma anche quelli concernenti attività terrestri che possono avere effetti sulle acque marine – rispondendo agli obiettivi per la pianificazione dello spazio marittimo nazionale posti dalla direttiva 89/2014/UE: dotarsi di un Piano intersettoriale capace di coordinare diverse politiche attraverso un unico atto di gestione, che acquisisce il carattere di “Piano integrato” e di “Piano globale”, idoneo ad identificare i diversi usi dello spazio marittimo. [...] Il carattere sovraordinato del Piano e la sua prevalenza rispetto agli altri atti pianificatori e programmatori, non comporta che questi ultimi vengano meno, ma che debbano essere in sede di prima applicazione “inglobati” nel nuovo Piano, ed eventualmente modificati per garantirne l’armonizzazione, in seguito all’approvazione del Piano di gestione dello spazio marittimo dovranno essere coerenti con gli obiettivi, gli indirizzi, le raccomandazioni e le previsioni in esso contenute.

Il Piano non sarà, quindi, derogabile da piani o programmi o da singoli provvedimenti amministrativi, essendo così idoneo a garantire chiarezza e certezza giuridica degli usi dello spazio marittimo per gli operatori economici, conseguenza non poteva affrontare tali tematiche.

Tale osservazione che si ritiene accolta viene inserita nel piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi indicando che verranno analizzate e

valutate in caso di nuovi impianti e/o strutture le altre pianificazioni, programmi e normativa. attraverso il coordinamento di diversi atti amministrativi di regolazione di attività che si svolgano in mare o che siano comunque capaci di avere un impatto sullo spazio marittimo.”

PARTE 2 – ISTRUTTORIA TECNICA RELATIVA ALLA CONSULTAZIONE CON I SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (SCMA) E GLI ENTI TERRITORIALI COMPETENTI

Ricordando che la pianificazione delle aree marittime prevede l'attuazione di azioni in grado di assicurare lo sviluppo sostenibile delle attività economiche in essa presenti, in modo tale che le stesse non pregiudichino l'integrità del paesaggio e del patrimonio culturale, il funzionamento degli ecosistemi e la loro capacità di fornire servizi ecosistemici.

Particolare attenzione è rivolta anche all'interfaccia terra-mare, al fine di garantire continuità di pianificazione con una visione del patrimonio culturale come risorsa utile sia allo sviluppo umano, alla valorizzazione delle diversità culturali e alla promozione del dialogo interculturale sia ad un modello di sviluppo economico fondato sui principi di utilizzo sostenibile delle risorse, con particolare riguardo alle aree marino costiere.

Controdeduzione all'osservazione 1:

“a) Il piano di che trattasi non è stato ancora emanato ed approvato. Attualmente è stato approvato con decreto ministeriale del 05/09/2023 ovvero successivamente alla data con cui il piano è stato redatto e sottoposto all'iter previsto per l'approvazione. Di conseguenza non poteva affrontare tali tematiche. **Tale osservazione che si ritiene accolta viene inserita nel piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi indicando che verranno analizzate e valutate in caso di nuovi impianti e/o strutture le altre pianificazioni, programmi e normativa.**”

Osservazione 2:

b) Si ritiene poco esaustiva, per quanto di competenza, la considerazione dei possibili impatti significativi e negativi sia sul patrimonio culturale subacqueo sia dei beni culturali e paesaggistici negli spazi di interazione terra-mare interessati dal Piano.

Con riferimento all'art. 22 c. 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ai sensi del D. Lgs 42/2004 e della Convenzione Europea del Paesaggio, altresì della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo del 2001, per il Rapporto Ambientale e per le successive fasi attuative del Piano, si dovrà prevedere:

I. l'identificazione, valutazione e comparazione di alternative localizzative, ivi compresa l'alternativa zero, anche attraverso l'illustrazione delle ragioni che hanno motivato la scelta dell'ubicazione dell'opera/opere presenti nel Piano;

II. la descrizione delle misure previste per evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili impatti ambientali significativi e negativi, in fase di cantiere, di esercizio e di dismissione delle opere previste con specifico riferimento all'eventuale presenza di resti sommersi riferibili al patrimonio culturale subacqueo e/o ai beni culturali e paesaggistici negli spazi di interazione terra-mare interessati dal Piano;

III. un progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere previste, con la finalità di seguire nel tempo gli effetti sugli eventuali resti del patrimonio culturale subacqueo derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera stessa.

Controdeduzione alle osservazioni relative ai punti sopra esposti:

b) I e II e III **Non si ritiene accoglibile tale osservazione in quanto non applicabile al piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che non prevede la realizzazione di alcuna opera**

Nel caso di siti/evidenze riconducibili al patrimonio culturale, in particolare subacqueo, si propone, inoltre, di adottare i seguenti parametri da valutare per il monitoraggio:

I. stato di conservazione del patrimonio culturale, numero di siti/evidenze relativi a beni archeologici noti a seguito di procedure di archeologia preventiva connesse alle fasi attuative del piano;

II. numero di interventi di valorizzazione del patrimonio culturale connessi alle fasi attuative del piano;

III. numero di interventi di restauro del patrimonio culturale effettuati nelle fasi attuative del Piano.

Controdeduzione alle osservazioni relative ai punti sopra esposti:

N.a.

ACQUEDOTTO PUGLIESE

Rif. Nota prot. n. 49234/2023 del 19.07.2023

Osservazione: “Si rappresenta che qualora per la realizzazione del Piano di raccolta di cui sopra siano previste opere che potrebbero interferire/interessare le condotte idriche/fognanti gestite da questa società, sarà necessario fornire elaborati di dettaglio esecutivo per l'esame propedeutico degli stessi ai fini del rilascio della conseguenziale autorizzazione di questa Società”

PARTE 2 – ISTRUTTORIA TECNICA RELATIVA ALLA CONSULTAZIONE CON I SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (SCMA) E GLI ENTI TERRITORIALI COMPETENTI

Controdeduzione: “Si accoglie l’osservazione e si procede all’inserimento della condizione a pag. 65 al punto relativo ai scarichi idrici”.

ARPA

Rif. Nota prot. n. 2023.0055114/162699 del 06.08.2023

Osservazione 1:

1. in relazione all’analisi di coerenza esterna del Piano con altri piani e programmi, deve essere verificata la coerenza con il PPTR della Regione Puglia aggiornato dalla D.G.R. n. 652/23, il Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani della Regione Puglia (PRGRU) di cui alla DGR n. 1165/22, il Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali della Regione Puglia (PRGRS) di cui alla DGR n. 673/22, il Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni (PGRA) dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale, il Piano Comunale delle Coste (PCC) adottato con D.G.C. n. 373/20;

Controdeduzione all’osservazione 1:

“1. Tale osservazione viene **accolta e si provvede ad aggiornare il paragrafo** relativo alla “normativa di riferimento” a pag.8. dove la normativa afferente alla pianificazione regionale dei rifiuti è già inserita. Si ritiene sia poco attinente, in quanto esulano dal campo di applicazione della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, la disciplina del rischio alluvioni e la gestione delle coste. Viene inserito nella pianificazione di che trattasi che si provvederà, come peraltro viene fatto, ad analizzare ogni nuova fattispecie che si dovesse verificare nel rispetto della normativa vigente e di altri piani e programmi.”

Osservazione 2:

“2. devono essere discussi e stimati i potenziali effetti cumulativi dovuti alla compresenza, nell’ambito di riferimento oggetto del piano, di altri piani, programmi ecc. come sopra estesamente rappresentato;”

Controdeduzione all’osservazione 2:

“Si riporta al punto precedente”

Osservazione 3:

“3. nel caso di realizzazione di nuovi impianti e/o strutture, relativamente alle misure da adottare in fase di cantiere, si dovrà fare riferimento anche delle “Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale” redatte a cura di ARPAT”.

Controdeduzione all’osservazione 3:

“tale osservazione che si **ritiene accolta viene inserita nel piano** di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi indicando che nel momento in cui verranno realizzate nuove strutture ed impianti si procederà a fare riferimento alla normativa vigente in campo ambientale”.

Osservazioni relative al rapporto preliminare

Controdeduzione:

“Il rapporto preliminare ha recepito le osservazioni segnalate”.

Sono decorsi i 30 giorni dalla conclusione della consultazione?

SI

Ulteriori modalità di consultazione (extra-VAS):

NO

EVENTUALI PROPRI RILIEVI IN MERITO AGLI ASPETTI TRATTATI

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

A. CARATTERISTICHE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA

Premessa

Il Piano in oggetto scaturisce da un adempimento ex Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n° 197 che recepisce

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

la direttiva 2019/883/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE ed abroga la direttiva 2000/59/CE. Obiettivo del decreto è ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del 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 per i suddetti rifiuti e residui.

Il suddetto piano è stato elaborato ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. che prevede come iter procedurale da applicare al documento in esame al comma 1 che *“entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente decreto le Autorità competenti predispongono, approvano e rendono operativo il piano di raccolta e gestione dei rifiutiè assicurata la consultazione di tutte le parti interessate, tra cui, gli utenti del porto o i loro rappresentanti, le autorità locali, gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile.”*

Detto piano deve essere, ai sensi del comma 2 del già menzionato articolo, “tempestivamente comunicato alla Regione competente che ne valuta la coerenza con il piano regionale di gestione dei rifiuti esprimendosi entro sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione. Il documento è stato redatto oltre che ai sensi della già menzionata normativa anche ai sensi del D. Lgs. 152/06 e nel rispetto della vigente normativa locale emanata dalla Capitaneria di Porto e dalla stessa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio”.

A.1. DESCRIZIONE DEL PIANO

Denominazione e tipologia del Piano

Il **Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Taranto**, oggetto della Verifica di Assoggettabilità a VAS è stato redatto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5 del D. Lgs. 197/21 e rappresenta **l'aggiornamento dei precedenti piani** redatti in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 5 del D. Lgs.182/03 (oggi abrogato) ed approvati dalla Regione Puglia.

“Nell'elaborazione del piano sono state recepite le misure indicate nella D.D. n. 44 del 03/02/2020 della Regione Puglia, con la quale la regionale Sezione Autorizzazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente per la VAS, ha motivatamente escluso dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il precedente piano, a condizione del rispetto di specifiche prescrizioni contenute nella citata determinazione dirigenziale. Mantenendo inalterati i principi che hanno ispirato la precedente versione di questo piano, si è provveduto ad aggiornare i riferimenti normativi ed i dati con quelli relativi agli anni al 2019, 2020 e 2021 delle tipologie di rifiuti trattati nel porto di Taranto.

In particolare, sono stati aggiornati ed inseriti i seguenti punti del piano:

- *la statistica dei rifiuti prodotti dalle navi conferiti e dei residui del carico conferiti a terra presso i punti di raccolta e le isole ecologiche e quelli raccolti direttamente da bordo della nave, riferita agli ultimi tre anni;*
- *aggiornamento dei concessionari operanti in porto;*
- *una descrizione del sistema di recupero dei costi secondo il quale il sistema tariffario implementato prevede una tariffa fissa diretta ed una indiretta che le navi devono corrispondere al concessionario per la gestione dell'impianto suddiviso per stazza della nave” (pag. 11 del Piano).*

Ambito di applicazione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Taranto

Il piano ha un ambito Territoriale di interesse Comunale in quanto la circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio va dalla foce sinistra del fiume Tara fino al confine del molo di ponente del Castello Aragonese, giusto il combinato disposto dei DD.MM. 06.04.1994 e 23.06.2004.

Finalità ed obiettivi specifici

Il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Taranto oggetto della presente valutazione **riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi nel porto di Taranto** la cui gestione è in capo al concessionario che deve rispettare i principi della normativa e deve favorire azioni di sensibilizzazione e riduzione della produzione dei rifiuti stessi e definisce le **procedure afferenti alla gestione dei rifiuti prodotti nell'ambito portuale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.**

Tenuto conto delle funzioni portuali e della tipologia di traffico consolidatosi nel porto di Taranto negli ultimi anni, il quadro organizzativo di risposta al fabbisogno si può articolare nei seguenti sottosistemi:

- *raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi da carico che fanno scalo nel porto commerciale di Taranto;*
- *raccolta e gestione dei residui del carico, provenienti dalle navi che fanno scalo nel porto di Taranto.*

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

“I problemi gestionali affrontati nel Piano, oltre alle problematiche legate alla gestione dei rifiuti urbani, si possono ricondurre a:

- *gestione dei rifiuti prodotti dalla nave, con particolare riferimento alle acque reflue, alle acque di sentina, nonché ai rifiuti assimilabili agli urbani;*
- *gestione degli esausti e dei rifiuti al piombo secondo le vigenti disposizioni in materia sui consorzi obbligatori;*
- *gestione degli altri rifiuti prodotti dalle navi (scarti di materiale marinaresco, cavi, reti, ecc.);*
- *gestione dei residui oleosi di macchina (acque di sentina, morchie, ecc.) così come definite dall’Annesso I della Marpol 73/78.*

[...] nel Porto di Taranto sono stati individuati i soggetti preposti alla gestione delle diverse tipologie di rifiuti prodotti dalle navi [...]” (pag. 9 della Valutazione di Incidenza)

Si tratta di un documento descrittivo della gestione dei rifiuti applicata dai concessionari dei servizi di ritiro di rifiuti da bordo delle navi ed in rada e di quelli che svolgono il servizio nelle aree in comune di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Sono stati analizzati la gestione ed il trattamento di tutte le diverse tipologie di rifiuti prodotti e raccolti nell’ambito portuale.

Attuazione del Piano

La norma prevede che nell’elaborazione del piano si debba tenere conto dei rifiuti conferiti dalle navi che approdano in via ordinaria nel porto. Tali dati sono noti essendo rilevabili dalle registrazioni dei rifiuti degli anni precedenti I dati raccolti per le valutazioni e per le considerazioni presenti nel Piano sono quelli relativi al triennio comprendente gli anni 2019, 2020 e 2021.

“I rifiuti, classificabili in rifiuti speciali pericolosi e non, che possono essere conferiti e smaltiti dalle strutture ricettive, possono essere distinti nelle seguenti tipologie:

- 1) prodotti dalla nave;*
- 2) residui del carico che sono costituiti da un qualunque materiale contenuto all’interno delle stive o delle cisterne del carico e che vi è rimasto al termine delle operazioni di scarico e di pulizia.*

A loro volta i rifiuti prodotti dalla nave si suddividono in:

- a) rifiuti urbani di natura domestica (tipo cucina, diversi da residui del carico);*
- b) acque reflue;*
- c) acque di sentina;*
- d) associati al carico.*

Analogamente i rifiuti del carico si possono classificare in:

- a) slop (acque di lavaggio);*
- b) acque di zavorra qualora venute a contatto con carico;*
- c) eccedenze.” (Pag. 16 del Piano).*

“Al fine dell’affidamento dei servizi di raccolta e di ritiro dei rifiuti in ambito portuale l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, anche al fine di raggiungere gli obiettivi ambientali definiti nell’ambito del proprio sistema di gestione ambientale certificato ai sensi della ISO 14001:2015, ha implementato una procedura nella quale sono stati inseriti i criteri ambientali minimi da utilizzare per la stesura degli elaborati progettuali propedeutici all’indizione della procedura ad evidenza pubblica. Nella definizione di tali criteri si prevede di recepire le indicazioni riferibili ai “Criteri Ambientali Minimi” di cui al Piano d’Azione Nazionale per gli acquisti verdi.” (Pagg. 16-17 del Piano).

“Attualmente nel Porto di Taranto opera la [...] che svolge attività di ritiro, trattamento e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi mercantili. Tale attività è rivolta ai rifiuti solidi e/o liquidi, speciali e pericolosi e non, confezionati in colli, ricompresi nella tipologia prodotti dalla nave e dei residui del carico in qualità di concessionario a seguito di svolgimento di procedura ad evidenza pubblica. [...] periodo 29/02/2019 al 27/02/2025.

L’attività di raccolta, trasporto, trattamento, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio, delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60°C e delle acque di zavorra da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto ed in rada è svolta in regime di libera concorrenza previa iscrizione nei Registri ex art. 68 cod. nav. nelle more dello svolgimento della procedura ad evidenza pubblica per l’affidamento del

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

servizio in concessione.

Attualmente nel Porto di Taranto opera [...], società individuata dal consorzio oli usati, la quale svolge attività di ritiro rifiuti speciali dalle isole ecologiche ubicate nelle aree portuali ad uso comune. contratto di stipula del 14.06.2023 per anni tre.” (Pag. 17 del Piano).

Le attività previste nel piano sono attuate dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e dalle Società incaricate della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi. In particolare, l’Ente ha affidato a società autorizzate la gestione dei rifiuti presenti nell’area portuale che derivano:

- dai punti di raccolta (cassonetti) presenti in vari punti dell’area portuale e dalla pulizia delle strade;
- dalle n. 2 isole ecologiche;
- dal servizio di raccolta a bordo nave;

infine, il servizio di ritiro delle acque di sentina, delle acque di lavaggio, delle morchie e delle acque di zavorra dalle navi in sosta nel Porto di Taranto viene svolto in regime di art. 68.

Nel Piano è precisato che, per quanto riguarda la differenziazione dei rifiuti, che rappresenta una parte fondamentale della gestione dei rifiuti, occorre precisare che in ambito portuale avviene principalmente già nel processo di raccolta dei rifiuti. Infatti, dato che a bordo delle navi è previsto che ci siano dei contenitori di colore diverso a seconda del tipo di rifiuti che possono contenere, gli operatori addetti provvedono già nella fase di raccolta ed accettazione ad una prima cernita e differenziazione dei rifiuti stessi. Nella raccolta dei rifiuti a terra, è stato previsto che la raccolta dei rifiuti avvenga in maniera differenziata tramite i cassonetti di colore differenti posizionati ad hoc. La raccolta differenziata ha come obiettivo non solo la diminuzione della produzione dei rifiuti ma anche la diminuzione degli sprechi in quanto la trasformazione del rifiuto stesso, in centri specializzati, fa in modo che essi possano essere riutilizzati in nuovi cicli produttivi. È stato previsto a tal fine un colore diverso per ogni cassonetto a seconda del tipo di rifiuto.

E ‘stata realizzata una campagna informativa di sensibilizzazione mediante la distribuzione di opuscoli all’utenza portuale per rendere noto il posizionamento di 50 cassonetti per la raccolta del vetro, della carta e cartone, della plastica e di un contenitore specifico per il conferimento dei rifiuti in alluminio.

I mezzi di trasporto nautici e terrestri trasferiscono i rifiuti direttamente agli impianti di recupero e/o di smaltimento che provvedono a comunicare all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per i rifiuti prodotti a terra ed alle Società concessionarie per quelli prodotti a mare i quantitativi ritirati portati a recupero e/o a smaltimento.

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, dichiara che, nell’ambito delle attività per migliorare le prestazioni ambientali e di conseguenza quelle del Porto, utilizza anche:

- un sistema di gestione certificato secondo la norma ISO 14001:2015;
- Piano Operativo Triennale 2023 – 2025 nel quale sono stati riportati obiettivi in materia ambientale quali la riqualificazione del water front, avviamento di un processo di riqualificazione ambientale; avviamento di un processo che consenta il ricorso a fonti di energie rinnovabili in tutto il porto.

Il Piano fornisce nel dettaglio (descrizione e procedure):

- a) una panoramica del tipo e dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi e gestiti negli impianti (pagg. 20-23 del Piano);
- b) una valutazione dell’esigenza di impianti portuali di raccolta in funzione delle necessità delle navi che abitualmente fanno scalo nel porto (pagg. 23-26 del Piano);
- c) una descrizione del tipo e della capacità degli impianti portuali di raccolta e la loro localizzazione (pagg. 27 - 30 del Piano);
- d) una descrizione delle procedure di accettazione e raccolta dei rifiuti dalle navi (pagg. 30-41 del Piano);
- e) una descrizione del sistema di recupero dei costi (pagg. 41-44 del Piano).

Sono infine indicati il **Sistema di monitoraggio e la descrizione delle procedure per le consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, le imprese di gestione dei rifiuti, gli operatori dei terminal e le altre parti interessate**

A2. RUOLO DEL PIANO NELLO STABILIRE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PER PROGETTI E ALTRE ATTIVITÀ (IN RIFERIMENTO ALL’UBICAZIONE, LA NATURA, LE DIMENSIONI E LE CONDIZIONI OPERATIVE, OVVERO ATTRAVERSO LA RIPARTIZIONE DELLE RISORSE)

La natura del Piano non stabilisce un quadro di riferimento per progetti ma delle sue finalità e contenuti e

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

ricadute si deve tener conto nella stesura e attuazione di piani e progetti.

A3. INFLUENZA DEL PIANO SU ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI

- o Piano Operativo Triennale 2023 – 2025 nel quale sono stati riportati obiettivi in materia ambientale quali la riqualificazione del water front, avviamento di un processo di riqualificazione ambientale; avviamento di un processo che consenta il ricorso a fonti di energie rinnovabili in tutto il porto.

A4. PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI IL PIANO

Analisi impatti ambientali

La città di Taranto, da 50 anni circa, ospita attività industriali di grande impatto, concentrando in un territorio tutto sommato contenuto, industrie pesanti quali:

- stabilimento siderurgico (la più grande acciaieria europea comprensiva di due centrali elettriche);
- raffineria;
- cementificio;
- zincheria;
- arsenale militare con cantieri navali;
- discariche di varie categorie.

Questi insediamenti sono inseriti in uno scenario cittadino che ha subito un incremento demografico che nel giro di alcune decine di anni ha raggiunto circa 250.000 abitanti senza che essa fosse urbanisticamente pronta a recepire tale popolazione. Le conseguenze sono state inquinamento atmosferico, del suolo e sottosuolo, inquinamento delle acque marine. Non di minore importanza le attività militari, che hanno portato alla realizzazione di una nuova Base Navale nel Mar Grande, quelle turistiche diportistiche che hanno avuto un ulteriore incremento con la costruzione di un approdo per barche da diporto nel vecchio molo di S. Eligio, l'attività di mitilicoltura che, risentendo direttamente della qualità delle acque marine, rischia di entrare in conflitto con eventuali sviluppi del bacino che dovessero comportare un ulteriore degrado delle stesse acque.

Componente aria

La qualità dell'aria nel Comune di Taranto è fortemente influenzata dalla presenza del polo industriale.

In particolare, il polo siderurgico ex ILVA, la raffineria ENI ed il cementificio Cementir contribuiscono in modo rilevante alle emissioni, in particolar modo di polveri.

Nell'area in esame, il monitoraggio della qualità dell'aria avviene attraverso una rete di misura gestita dal Comune di Taranto.

Il quadro generale di qualità dell'aria è così riassumibile:

- l'inquinamento atmosferico non è limitato alla sola area urbana principale, ma si estende con una certa omogeneità all'intero territorio di riferimento, per la presenza della zona industriale, del tasso generale di urbanizzazione e dell'elevata mobilità di persone e merci;
- il settore di territorio che presenta livelli di concentrazione relativamente minori è quello meridionale, contraddistinto da una minore densità abitativa e da un regime di brezze che lo pone sopravento rispetto all'area urbana principale e alla zona industriale;
- gli inquinanti per cui si riscontrano valori significativi di concentrazione sono le Polveri Totali Sospese e il PM10.

Componente paesaggio

Per quanto concerne la componente paesaggistica, l'analisi già svolta per il piano regolatore portuale ha evidenziato una qualità paesaggistica medio bassa in considerazione dei numerosi detrattori presenti quali gli stabilimenti industriali (ACCIAIERIE DI ITALIA, ENI, CEMENTIR ecc.) e dall'assenza nell'ambito portuale di elementi di naturalità a causa della forte antropizzazione subita.

Sono collocati all'interno dell'area portuale:

- n. 1 impianto di autolavaggio per il trattamento dei rifiuti di provenienza U.E. gestito dalla Società concessionaria del servizio di ritiro dei rifiuti da bordo delle navi;
- n. 2 isole ecologiche per il deposito temporaneo degli oli esausti. Sono, all'interno dell'ambito portuale di competenza, posizionate in due luoghi che risultano essere di facile accesso per l'utenza portuale. Sulle isole sono affissi cartelli informativi per l'utenza e il conferimento avviene mediante accesso controllato da parte delle GPG al Varco Est e da parte della Società autorizzata in Darsena Servizi.

Componente acqua

Per quanto riguarda l'analisi già svolta sulla componente acqua ha evidenziato un impatto legato allo

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

sfruttamento delle risorse idriche (aspetto quantitativo). Ciò tenendo conto del fatto che l'approvvigionamento di acque potabili avviene dall'esistente rete dell'AQP. Per quanto riguarda la fogna nera, si prevede l'allacciamento alla rete esistente, con potenziamento del sollevamento e adeguamento del collettore di mandata fino all'impianto di depurazione. Allo stato attuale non essendo ancora stato realizzato l'allacciamento per lo smaltimento delle acque reflue vengono utilizzate delle fosse Imhof e il successivo smaltimento presso impianti autorizzati. Con l'allacciamento alla rete esistente l'impatto sulla componente, che già risulta di poco conto, potrà essere considerato irrilevante dal momento che verrà eliminata la fase relativa alla gestione delle fosse Imhoff e dello smaltimento. Tale tipologia non è afferente alla produzione dei rifiuti da bordo delle navi.

Componente suolo e sottosuolo

Non sono previste costruzioni di impianti nuovi all'interno dell'area portuale.

Ambiente marino

Il piano è stato sviluppato per sviluppato per la tutela dell'ambiente conformemente alla politica dell'Unione Europea caratterizzata essenzialmente da tre principi: l'accesso pubblico alle informazioni, la partecipazione al processo decisionale ed il principio di "chi inquina paga".

I principi enunciati sono stati sanciti mediante diverse direttive emanate dall'Unione Europea. Tali norme sono state, poi, recepite dal nostro Paese con l'emanazione di leggi afferenti alla suddetta materia.

Nel piano si ribadisce che la gestione dei rifiuti costituisce un'attività di pubblico interesse ed ha l'obiettivo di indicare come priorità la riduzione della produzione degli stessi. In quest'ottica il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti persegue la valorizzazione dei rifiuti prodotti spingendo al recupero, al riciclaggio ed al riutilizzo dei rifiuti rispetto al loro smaltimento.

Vegetazione

Il territorio interessato dall'estensione dell'area portuale di Taranto comprende differenti unità ambientali con diversa valenza floristico-vegetazionale: l'area degli sporgenti, gli incolti all'interno dell'area portuale, l'area di Punta Rondinella, l'area del nuovo Molo Polisettoriale con i terminal containers e l'area della foce del Tara, sebbene quest'ultima sia al di fuori dell'ambito portuale ma a contatto con esso.

L'area degli sporgenti è del tutto priva di vegetazione mentre le aree incolte presentano una vegetazione di tipo ruderale ed infestante. Tutta l'area dei terminal containers risulta occupata da infrastrutture e mancano spazi per consentire l'insediamento di una vegetazione spontanea.

Nessun habitat di importanza prioritaria o comunitaria è presente nel sito d'intervento né sono state rinvenute specie vegetali riportate negli allegati della Direttiva Habitat e nelle Liste rosse nazionali o regionali.

Fauna ed ecosistemi

L'ambito portuale, considerato l'elevato grado di antropizzazione, risulta quasi del tutto privo di vegetazione naturale, né sono presenti habitat di particolare interesse per la fauna. All'interno dell'ambito portuale soltanto "Punta Rondinella" riveste una grande importanza per la fauna, per la presenza di un contesto ambientale ancora non completamente antropizzato ma anzi in via di rinaturalizzazione.

Con riferimento specifico a quanto contenuto documento di valutazione di incidenza, redatta ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. n° 357/97 e s.m.i. si rileva che *"il Piano prevede una serie di indicazioni per la modalità di raccolta e gestione dei diversi rifiuti volte a migliorare lo svolgimento delle attività connesse alla gestione degli stessi. Se opportunamente rispettate, tali indicazioni possono contribuire a contenere il rischio di impatto sugli habitat e le specie presenti nel limitrofo SIC.*

Ad esempio, come forma di cautela generale, nel Piano è indicato che il personale di bordo dovrà adottare ogni cautela possibile affinché, durante la produzione ed il confezionamento dei rifiuti non si verifichi la dispersione anche accidentale degli stessi a bordo e nell'ambiente circostante. Inoltre, si citano le azioni di Piano enunciate al paragrafo 2.3.2 che dettano le caratteristiche e le modalità di gestione dei cassonetti/contenitori ubicati nei pressi degli ECOPUNTI.

A tal riguardo nel Piano si prevede che il prelievo dai cassonetti dovrà avvenire evitando comunque la lunga permanenza dei rifiuti nei cassonetti, in particolare nel periodo estivo, e secondo frequenze prestabilite di una o due volte a settimana. Inoltre, il Piano prevede di trattare i rifiuti con modalità di gestione diverse in base all'appartenenza alle tipologie trattate di seguito.

Data anche la natura locale delle infrastrutture che si trovano all'interno del SIC, nel Piano si propone che i mezzi adibiti al trasporto dei rifiuti pericolosi dal Porto ai siti di smaltimento, evitino il transito all'interno dell'area tutelata" (Pag. 14 Valutazione di Incidenza).

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, il corrispettivo è a carico dell'utenza portuale il cui pagamento va a contribuire a quanto previsto dalla normativa stessa. La AdSP non interviene con risorse finanziarie proprie ma provvede ad incamerare un canone per la concessione del servizio di che trattasi.

A5. PERTINENZA DEL PIANO PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE

L'Ente ha conseguito la certificazione ambientale secondo le norme UNI EN ISO 14001 e ha svolto campagne di sensibilizzazione verso gli utenti portuali e ha dichiarato nel Piano di avere in programma attività di sensibilizzazione verso gli stessi al fine di favorire la raccolta differenziata. Elemento questo ribadito nella gestione delle gare in materia di gestione dei rifiuti richiedendo ai partecipanti fra gli elementi qualificanti dell'organizzazione del servizio proposto anche quelli finalizzati al miglioramento della sostenibilità ambientale del servizio in conformità al sistema di gestione ambientale, certificato ai sensi della ISO 14001:2015, adottato dall'Ente.

In relazione a quanto precedentemente riportato l'Ente ha precisato nel piano che per la procedura di valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del DPR 357/97 e smi, secondo quanto previsto dall'allegato G del medesimo DPR, le caratteristiche del piano non provocano effetti negativi né vi è la possibilità di interferenza tra quanto previsto dal piano e le risorse tutelate dai siti Natura 2000.

Ciò in relazione al fatto che le caratteristiche del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del porto di Taranto è stato sviluppato in relazione alla:

- tipologia delle opere presenti nell'ambito portuale di competenza;
- dimensione dell'ambito portuale;
- complementarità con il piano regolatore portuale;
- utilizzo di risorse naturali non presente;
- produzione dei rifiuti;
- inquinamento eventualmente prodotto.

A.6. ATTINENZA DEL PIANO ALL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE

Il Piano in oggetto scaturisce da un adempimento ex Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n° 197 che recepisce la direttiva 2019/883/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE ed abroga la direttiva 2000/59/CE. Obiettivo del decreto è ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del 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 per i suddetti rifiuti e residui.

EVENTUALI PROPRI RILIEVI IN MERITO AGLI ASPETTI TRATTATI

In base a quanto precede occorre specificare che l'applicazione del piano, così come indicato nello stesso, riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi nel porto di Taranto la cui gestione è in capo al concessionario che deve rispettare i principi della normativa e deve favorire azioni di sensibilizzazione e riduzione della produzione dei rifiuti stessi.

B. CARATTERISTICHE DELLE AREE INTERESSATE DAL PIANO

B1. INQUADRAMENTO AMBIENTALE TERRITORIALE

Inquadramento geografico del Porto di Taranto

Il Porto di Taranto è situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo, è costituito da un'ampia rada denominata Mar Grande, da un'insenatura interna chiamata Mar Piccolo e da una parte fuori rada al di là di punta Rondinella.

Le installazioni portuali sono distribuite lungo il settore nordoccidentale del Mar Grande (Porto Mercantile e Porto Industriale) e immediatamente fuori di esso in direzione ovest (Terminal contenitori e 5° Sporgente).

L'ambito portuale si estende per 3.408.560 m². La lunghezza complessiva delle banchine è pari a 9.995 m, di cui 1.310 m ad uso pubblico e 8.685 m in concessione.

Esso comprende:

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

- Terminal siderurgico
- Terminal petrolifero
- Terminal cemento
- Banchine commerciali libere (non assentite in concessione) disponibili per la movimentazione di merci varie e alla rinfusa. Le merci movimentate sono: alluminio, bobine di alluminio, cemento (Cementi Centrosud S.p.A.),
- carpenteria metallica, macchinari, impiantistica, componenti di aerogeneratori, minerale di ferro, clinker, fertilizzanti e merci varie.
- Porto turistico
- Collegamenti ferroviari.

B2. EVENTUALE VINCOLISTICA**Sito di Interesse Nazionale (SIN)**

Con la Legge n. 426/98 “Nuovi interventi in campo ambientale” i territori di Brindisi e Taranto, già ricadenti nell’area dichiarata ad “elevato rischio ambientale” (di cui alle leggi n. 349/86 e n. 305/89), sono stati riconosciuti tra i 14 siti di interesse nazionale destinati alla realizzazione dei primi urgenti interventi di bonifica i cui ambiti sono stati perimetrati, sentiti i comuni interessati, dal Ministero dell’Ambiente con DM del 10.01.2000.

Tale perimetrazione, per il sito di Taranto, comprende aree industriali e specchi acquei marini e salmastri, con superfici interessate agli interventi di caratterizzazione, bonifica e ripristino ambientale pari a circa: 22 km² di aree private, 10 km² di aree pubbliche, 22 km² nel Mar Piccolo, 51,1 km² nel Mar Grande e 9,8 km² nella Salina Grande. Lo sviluppo costiero è di circa 17 km. Nel corso degli ultimi anni sono state realizzate numerose campagne di caratterizzazione ambientale, allo scopo di definire lo stato di contaminazione, di aree pubbliche e private sia a terra che a mare interne al perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Taranto (SIN).

1. Per le aree a terra di competenza del porto sono state eseguite attività di caratterizzazione da parte della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Amministrazioni pubbliche e/o privati concessionari.

In particolare, si segnalano le caratterizzazioni ambientali delle aree strada dei moli, piattaforma logistica e yard ex Belleli, nonché le aree libere del porto in rada. Le attività di bonifica della strada dei moli e della piattaforma logistica sono inserite nel cd. progetto di piastra logistica, in istruttoria, per l’approvazione del CIPE, da parte della struttura tecnica di missione del Ministero infrastrutture.

2. Per le aree a mare di competenza del porto è stata eseguita l’attività di caratterizzazione da parte della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e/o Amministrazioni pubbliche. In particolare, si segnalano le caratterizzazioni ambientali dei fondali di pertinenza delle opere portuali relative all’ampliamento del 4° sporgente, alla vasca di contenimento in area adiacente lo yard ex Belleli ed alla darsena molo Polisetoriale (eseguite dalla Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio).

<i>Tipologia area/vincolo</i>	<i>NO/SI</i>	<i>Se SI indicare quale</i>
Aree naturali protette	NO	
Zone umide di importanza internazionale (Convenzione di Ramsar)	NO	
SIC e ZPS	NO, limitrofi	
Importanza avifaunistica IBA (Important Birds Areas)	NO	
Siti UNESCO	NO	
Beni culturali	SI	Territori Costieri – art. 142.1.a
Aree ad alta (AP) e media (MP) pericolosità idraulica e aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (PG3)	NO	
PTA	SI	Aree soggette a contaminazione salina
SIN	SI	

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

Aree soggette a risanamento della qualità dell'aria

SI

C. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI POTENZIALI SULL'AMBIENTE DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE**Impatto sulla componente aria**

"L'impatto sulla qualità dell'aria da parte del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è rappresentato in particolare, dagli eventuali spostamenti dei camion e delle motobarche adibiti alla raccolta all'interno della area portuale (a terra e a mare) per la raccolta dei rifiuti. Tale impatto risulta irrilevante dato che gli spostamenti avvengono in maniera limitata nel tempo e per un percorso comunque breve data la distanza da percorrere per il raggiungimento degli impianti di smaltimento.

Al fine di incentivare la riduzione delle emissioni il piano prevede di inserire quale elemento migliorativo per lo svolgimento del servizio di gestione dei rifiuti da bordo nave anche mezzi di tipo elettrico o alimentati con fonti energetiche alternative". (Pag. 66 del RAP)

Impatto sulla componente paesaggio

"Il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti non prevede la realizzazione di alcuna nuova opera all'interno dell'area portuale e pertanto lo stesso non produce impatti sulle componenti paesistico-ambientali, non modificando l'assetto paesaggistico complessivo" (Pag. 67 del RAP)

Impatto sulla componente acqua

"Per quanto riguarda l'analisi già svolta sulla componente acqua ha evidenziato un impatto legato allo sfruttamento delle risorse idriche (aspetto quantitativo). Ciò tenendo conto del fatto che l'approvvigionamento di acque potabili avviene dall'esistente rete dell'AQP" (Pag. 67 del RAP)

Impatto sulla componente suolo e sottosuolo

"Non essendo previste costruzioni, l'impatto nei confronti del suolo rimane ininfluente". (Pag. 67 del RAP)

Impatto sulla componente rumore

In considerazione delle attività analizzate nel piano nello stesso nel RAP si dichiara che "non sono presenti impatti significativi legati al rumore" (Pag.68 del RAP).

Impatto sull'ambiente marino

"Gli impatti sull'ambiente marino sono considerati dal piano positivi dal momento che viene svolta la raccolta dei rifiuti in ambito portuale a bordo delle navi proprio per evitare il fenomeno di inquinamento delle acque marine" ((Pag.68 del RAP).

Il piano in questione si è sviluppato infatti a tutela dell'ambiente conformemente alla politica dell'Unione

Impatto sulla vegetazione

"[...] l'impatto sulla vegetazione è irrilevante dal momento che nessun intervento progettuale è previsto dal piano di raccolta e di gestione dei rifiuti" (Pag.68 del RAP).

Impatto sulle componenti fauna ed ecosistemi

L'ambito portuale, considerato l'elevato grado di antropizzazione, risulta quasi del tutto privo di vegetazione naturale, né sono presenti habitat di particolare interesse per la fauna. All'interno dell'ambito portuale soltanto "Punta Rondinella" riveste una grande importanza per la fauna, per la presenza di un contesto ambientale ancora non completamente antropizzato ma anzi in via di rinaturalizzazione.

"[...] poiché non sono previsti alcun tipo di intervento, non sono ravvisabili impatti sulle componenti in questione" (Pag.69 del RAP).

Da quanto riportato nello STUDIO DI INCIDENZA si rileva che:

- "le modalità attuative del servizio di raccolta, ritiro, trasporto e del successivo trattamento, recupero/smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi sono concepite in un'ottica di corretta gestione ambientale;
- nell'ambito del piano sono previste una serie di misure prudenziali volte al contenimento dei rischi di incidente e alla mitigazione dei possibili impatti;
- le attività connesse al Piano si svolgono all'esterno del SIC.

Le attività previste dal piano sono esterne delle aree protette e non hanno alcun tipo di incidenza sulle stesse" (Pag. 14 del documento relativo alla Valutazione di incidenza).

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

EVENTUALI PROPRI RILIEVI IN MERITO AGLI ASPETTI TRATTATI

/

D. ANALISI DI SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI E DECISIONE IN MERITO ALL'ASSOGGETTAMENTO ALLA PROCEDURA DI VAS

Nell'elaborazione del piano sono state recepite le misure indicate nella D.D. n. 44 del 03/02/2020 della Regione Puglia, con la quale la regionale Sezione Autorizzazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente per la VAS, ha motivatamente escluso dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il precedente piano, a condizione del rispetto di specifiche prescrizioni contenute nella citata determinazione dirigenziale.

Nel piano aggiornato sono stati mantenuti inalterati i principi che hanno ispirato la precedente versione del piano di cui la presente Verifica di Assoggettabilità a VAS, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha provveduto ad aggiornare i riferimenti normativi ed i dati con quelli relativi agli anni al 2019, 2020 e 2021 delle tipologie di rifiuti trattati nel porto di Taranto.

In particolare, sono stati aggiornati ed inseriti i seguenti punti del piano:

- la statistica dei rifiuti prodotti dalle navi conferiti e dei residui del carico conferiti a terra presso i punti di raccolta e le isole ecologiche e quelli raccolti direttamente da bordo della nave, riferita agli ultimi tre anni;
- aggiornamento dei concessionari operanti in porto;
- una descrizione del sistema di recupero dei costi secondo il quale il sistema tariffario implementato prevede una tariffa fissa diretta ed una indiretta che le navi devono corrispondere al concessionario per la gestione dell'impianto suddiviso per stazza della nave.

Sono inoltre recepite le osservazioni pervenute dai SCMA durante la fase di consultazione VAS e inserite nel Piano.

Stante tutto quanto sopra esposto, tenuto conto dei pareri resi dai soggetti competenti in materia ambientale, dei contenuti del rapporto preliminare di verifica e della documentazione di progetto disponibile sul sito, delle risultanze dell'istruttoria tecnica svolta in applicazione dei criteri all'allegato I alla Parte II del D.Lgs. 152/06 "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12", si sintetizza quanto di seguito:

- la capacità del Piano di incidere e trasformare il territorio e l'ambiente, tenendo conto degli interventi previsti dallo stesso, è *medio*;
- il livello di sensibilità ambientale riscontrato nell'area interessata è *medio/alto*;
- il grado di significatività dei possibili impatti sull'ambiente determinati dall'attuazione del piano è *basso*.

Inoltre, in ossequio al principio di proporzionalità:

- le conoscenze e le informazioni rese dai SCMA, negli elaborati del Piano e nel rapporto preliminare, non necessitano di ulteriori approfondimenti al fine di definire gli impatti sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano;
- risulta possibile mettere in atto/proporre sin d'ora misure che riconducano i possibili impatti sull'ambiente entro limiti di sostenibilità;
- non è necessario sottoporre a consultazione pubblica le scelte di piano e le relative possibili alternative;
- è improbabile che possano manifestarsi ulteriori fattori di criticità nel corso dell'attuazione del Piano, tali da essere necessario predisporre fin d'ora il monitoraggio delle finalità di cui all'art. 1 co. 3 della L.R. 44/2012 e smi.

E. ISTRUTTORIA TECNICA VINCA

Con riferimento al procedimento in oggetto la presente nota è da intendersi quale contributo endo-procedimentale al parere di VAS.

Il Piano oggetto della presente valutazione contiene le procedure afferenti la gestione dei rifiuti prodotti nell'ambito portuale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Il Piano in esame interessa l'ambito territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio compreso tra la foce del fiume Tara ed il molo di ponente del Castello Aragonese nel Comune di Taranto.

Il proponente dichiara che *"l'Ente ha affidato a società autorizzate la gestione dei rifiuti presenti nell'area portuale che derivano:*

- *dai punti di raccolta (cassonetti) presenti in vari punti dell'area portuale e dalla pulizia delle strade;*
- *dalle n. 2 isole ecologiche;*
- *dal servizio di raccolta a bordo nave".*

Il Piano prevede il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- la fornitura di un servizio completo alle navi, che preveda tutto il ciclo di gestione dei rifiuti urbani di natura

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

domestica e speciali di ogni genere e tipo, sia solidi che liquidi: ritiro, trasporto, recupero e/o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso alla discarica in mare;

- l'organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità;

La gestione dei rifiuti viene implementata mediante le seguenti dotazioni di mezzi ed impianti:

- n. 3 motobarche attrezzate per il ritiro via mare di rifiuti solidi e liquidi
- n. 1 bettolina attrezzata per il ritiro via mare di acque nere conferite alla rinfusa
- n. 1 autocompattatore o autoveicolo attrezzato con compacttatore semplice per il ritiro via terra e per il trasporto dei rifiuti a impianto di recupero/smaltimento autorizzato
- n. 1 autospurgo attrezzato per il ritiro via terra dei rifiuti liquidi alla rinfusa
- n. 1 mezzo per trasporto ADR per il trasferimento dei rifiuti a rischio infettivo
- n. 1 automezzo cassonato per il trasporto di rifiuti speciali non pericolosi
- n. 1 impianto di autoclavaggio (già realizzato) per il trattamento di sterilizzazione dei residui e dei rifiuti alimentari prodotti dalle navi provenienti da paesi extra U.E.

L'area interessata dal Piano in oggetto, si posiziona a circa 500 m dalla ZSC "Pinete dell'arco Jonico" (IT9130006) ed a circa 200 m dal PNR "Mar Piccolo", oltre che dalla ZSC IT9130004 "Mar Piccolo".

Il Piano prevede che nel porto avvenga esclusivamente la raccolta, il carico e il trasporto all'esterno di diversi tipi di rifiuti. Tali azioni, se svolte correttamente non dovrebbero comportare inquinamento e disturbi ambientali significativi.

Tra le possibili emissioni si potrebbero considerare quelle dovute ai gas di scarico dei mezzi adibiti al trasporto dei materiali raccolti, ma considerati i flussi previsti, questi non modificano sostanzialmente i livelli di traffico che interessano normalmente il porto.

Per quanto riguarda le emissioni legate alla presenza delle isole ecologiche all'interno del porto (biogas, emissioni odorigene ecc.), a fronte di una corretta progettazione e gestione dei punti di raccolta, queste possono essere definite trascurabili.

Il Piano prevede una serie di indicazioni per la modalità di raccolta e gestione dei diversi rifiuti volte a migliorare lo svolgimento delle attività connesse alla gestione degli stessi.

Nel Piano è indicato che il personale di bordo dovrà adottare ogni cautela possibile affinché, durante la produzione ed il confezionamento dei rifiuti non si verifichi la dispersione anche accidentale degli stessi a bordo e nell'ambiente circostante.

Inoltre si citano le azioni di Piano enunciate al paragrafo 2.3.2 che dettano le caratteristiche e le modalità di gestione dei cassonetti/contenitori ubicati nei pressi degli ECOPUNTI.

A tal riguardo nel Piano si prevede che il prelievo dai cassonetti dovrà avvenire evitando comunque la lunga permanenza dei rifiuti nei cassonetti, in particolare nel periodo estivo, e secondo frequenze prestabilite di una o due volte a settimana.

Inoltre, il Piano prevede di trattare i rifiuti con modalità di gestione diverse in base all'appartenenza alle tipologie trattate di seguito. Relativamente alle acque marine, deve essere contemplato l'eventuale rischio di sversamenti a mare durante il conferimento dei rifiuti liquidi dalle navi ai mezzi nautici.

La tutela delle acque superficiali e profonde da sversamenti accidentali può essere perseguita tramite una corretta gestione delle procedure e dei dispositivi tecnologici disponibili allo scopo.

Da quanto riportato nello Studio di Incidenza si rileva che:

- le modalità attuative del servizio di raccolta, ritiro, trasporto e del successivo trattamento, recupero/smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi sono concepite in un'ottica di corretta gestione ambientale;
- nell'ambito del piano sono previste una serie di misure prudenziali volte al contenimento dei rischi di incidente e alla mitigazione dei possibili impatti;
- le attività connesse al Piano si svolgono all'esterno del SIC.

Il piano in oggetto risulta generico e dotato di valutazioni sulle componenti ambientali di tipo qualitativo piuttosto che quantitative.

Pertanto per quanto sopra rappresentato, considerando che il Piano in esame, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 5 del D.Lgs. n. 197/21, costituisce un aggiornamento del precedente piano di gestione dei rifiuti portuali, appare in linea generale, coerente con gli obiettivi di conservazione della Rete Natura 2000 della Regione Puglia e, ai sensi del DPR 357/97, della L.R. n. 26/2022 e della DGR 304/2006, si esprime parere favorevole ai fini della sola valutazione d'incidenza, ritenendo che debbano comunque essere assicurate le seguenti condizioni, ed in particolare, che vengano rispettate le misure di conservazione contenute nel R.R.

PARTE 3 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

6/2016, che riguardano in special modo la gestione dei rifiuti e gli interventi sull'ambiente marino e costiero.

F. ESITO

Esclusione dalla VAS con eventuali raccomandazioni:

Sulla base degli elementi emersi nel corso dell'istruttoria tecnico-amministrativa e non essendo intervenute significative modifiche rispetto agli elementi oggetto dell'aggiornamento del Piano, si ritiene di escludere da VAS l'Aggiornamento del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Taranto.

Il Funzionario istruttore

Dott. Giacomo Sumerano

Il Responsabile del procedimento amministrativo

Avv. Rosa Marrone