



Regione Toscana

Seduta n. 278/PS/VAS del 06/05/2024
Determinazione n. 4/AC/2024

NURV

(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

Autorità competente per la VAS

Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi porto di San Vincenzo

Verifica di assoggettabilità a VAS

Autorità procedente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale marittimo – Guardia Costiera di Piombino

Autorità Competente: Nucleo Unificato regionale di valutazione e verifica - NURV della Regione Toscana

Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.478/2021 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 137/2021, a seguito del procedimento semplificato previsto dall'art. 10 del Regolamento interno, in qualità di autorità competente per la VAS

visti

- la Direttiva 2001/42 CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- il d.lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda relativa alle "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- il d.lgs. 197/2021 recante "Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE"
- la legge regionale 10/2010 recante "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza";

premessato che

- l'art.5 del d.lgs. 197/2021 disciplina all'art.5 il "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti" (di seguito proposta di Piano) che viene approvato con ordinanza dell'Autorità Marittima competente previa intesa con la Regione Toscana. Il porto di San Vincenzo non ricade tra i piccoli porti non commerciali che, ai sensi dell'art. 5 comma 8, possono essere esclusi dall'obbligo di pianificazione. La proposta di Piano, ai sensi dell'art.5 sopra richiamato, è sottoposta alla verifica di assoggettabilità a VAS per la quale viene individuata quale autorità competente la regione territorialmente interessata la quale dovrà esprimersi anche in merito alla coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti;
- con nota ns prot 0088050 del 07.02.2024 l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino ha inviato al presidente del NURV richiesta di avvio della verifica di assoggettabilità a VAS del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del porto di San Vincenzo e contestualmente ha trasmesso il Rapporto Preliminare di verifica di VAS (di seguito RP) e la proposta di Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi (di seguito proposta di Piano);
- con nota ns prot. 0101766 del 12.02.2024 il presidente del NURV ha avviato il procedimento interno del NURV e ha comunicato ai componenti del NURV la pubblicazione in area riservata del RP ed ha fissato la scadenza del 19.04.2024 per eventuali osservazioni ai fini del perfezionamento dell'istruttoria da approvare in sede di NURV; il presidente del NURV ha inoltre comunicato ai componenti la data del 24.04.2024 per il deposito in Area Riservata e il 29.04.2024 per l'approvazione del Provvedimento di verifica di VAS;
- con nota ns prot. 0102190 del 12.02.2024 il presidente del NURV ha avviato le consultazioni dei soggetti competenti in materia ambientale (di seguito SCA) ai sensi dell'art.22 della l.r. 10/2010 indicando il termine del 13.04.2024 per l'invio di contributi e osservazioni;
- con nota ns prot. 0208141 del 05.04.2024 il presidente del NURV, su segnalazione di ARPAT pervenuta al presidente del NURV con nota ns prot. 0205374 del 04.04.2024, ha inviato all'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino richiesta di chiarimenti e approfondimenti alla proposta di Piano e al RP ai sensi dell'art.22 comma 4 della l.r. 10/2010 fissando il termine per l'invio delle integrazioni nel giorno 22.04.2024;
- con nota ns prot 0210116 del 08.04.2024 il Presidente del NURV ha comunicato, al fine di poter effettuare l'istruttoria della documentazione integrativa inviata, il posticipo delle date di scadenza, deposito e approvazione del Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS; la scadenza per le osservazioni dei componenti è stata fissata il 30.04.2024, la data di deposito in Area Riservata il 03.05.2024 e la data di approvazione della Determina il 06.05.2024;
- con nota ns prot. 0234128 del 22.04.2024 l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino ha inviato i chiarimenti richiesti che sono stati messi a disposizione dei componenti del NURV attraverso la pubblicazione in Area Riservata e l'invio telematico;
- sono pervenute al NURV le seguenti osservazioni/contributi degli SCA e dei componenti del NURV:
1 – ASL Toscana nord ovest - ns prot. 0154601 del 06/03/2024;

- 2 – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale – ns prot. 0158944 del 08/03/2024;
 - 3 – Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio – ns prot. 0212831 del 09/04/2024;
 - 4 – Settore VIA – ns prot. 0222489 del 15/04/2024;
 - 5 - Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria – pervenuta con mail del 24.04.2024;
 - 6 – Settore Transizione Ecologica – ns prot. 0241044 del 24/04/2024;
 - 7 – ARPAT – ns prot. 0246741 del 30/04/2024;
 - 8 - Settore Prevenzione e Sicurezza negli ambienti di vita e di lavoro – ns prot. 0247372 del 30/04/2024.
- non sono pervenuti contributi dai seguenti componenti del NURV:
- Settore Tutela della Natura e del Mare
 - Settore Programmazione e Finanza Locale
 - Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali
 - Settore Tutela Acqua, Territorio e Costa
 - Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio
 - Settore Bonifiche e "Siti Orfani" PNRR

esaminati

- il Rapporto Preliminare ambientale (RP di seguito);
- le integrazioni e i chiarimenti successivamente trasmessi in risposta alle richieste formulate da ARPAT
- le osservazioni e i contributi pervenuti dai soggetti sopra elencati che risultano essere agli atti d'ufficio del NURV e che sono state considerate nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere per gli aspetti pertinenti alle considerazioni ambientali e paesaggistiche, e che sono brevemente sintetizzati nella seguente tabella:

N.	Soggetto	Osservazione
1	ASL Toscana nord ovest	La ASL condivide impostazione metodologica e contenuti. Rileva aspetti migliorativi rispetto all'attuale situazione quali la raccolta differenziata e l'attuazione della corretta gestione dei rifiuti (si veda in proposito la consegna della tessera legata all'imbarcazione che consente il conferimento dei rifiuti alle aree appositamente allestite). La ASL prende atto del quadro previsionale relativo al tipo di imbarcazioni e alla frequenza degli approdi, delle ricognizioni fatte nel triennio 2019-2021 sui quantitativi di rifiuti prodotti utili all'individuazione dei rifiuti da dover gestire nei prossimi 5 anni. Non ritiene di dover avanzare osservazioni sugli impatti ambientali ed esprime parere favorevole ai fini dell'esclusione del Piano dal procedimento di VAS.
2	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Comunica che il piano, poichè prevede di posizionare nelle due aree di raccolta esistenti del porto ulteriori contenitori per la raccolta dei rifiuti (vetro, plastica, carta e frazione organica umida), non riguarda materie di competenza.
3	Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio	L'area portuale risulta interessata dalla presenza del vincolo paesaggistico ex art. 142 c.1 del D.Lgs.142/2004, la cui disciplina è contenuta nella Scheda del Sistema costiero 5 Litorale sabbioso di Cecina. Da questa scheda si evince, in particolare, la prescrizione: <i>"i - Non è ammesso l'insediamento di nuove attività produttive industriali, di centri commerciali, di depositi a cielo aperto di materiali di qualunque natura, di impianti per smaltimento dei rifiuti, depurazione di acque reflue, produzione di energia. Sono escluse le aree ricomprese negli ambiti portuali."</i> In considerazione dei contenuti del Piano (par.3.5 del RP) il Settore non rileva criticità in rapporto alla disciplina del PIT/PPR.
4	Settore VIA	Nell'ambito delle previsioni proposte nel Piano in esame, considerando che quanto proposto attiene ad una diversa modalità gestionale del servizio di raccolta rifiuti finalizzata a garantire un miglioramento dell'attuale sistema di gestione, il Settore non rileva interventi che possano essere oggetto di applicabilità della normativa in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA).
5	Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria	Il Settore richiama le informazioni contenute nel rapporto preliminare che evidenziano una produzione di rifiuti dalle navi su base annua piuttosto contenuta dal punto di vista quantitativo riconducibile, sulla base dell'art. 2 comma 2 del decreto legislativo 197/2021, a rifiuti di natura urbana, derivanti in via prevalente dall'attività diportistica e in misura minore dalla piccola pesca. Le ipotesi contenute nel piano non prevedono pertanto la realizzazione di impianti di stoccaggio, ma solo l'installazione, all'interno delle due aree di raccolta dei rifiuti urbani indifferenziati già esistenti, di contenitori per il conferimento di rifiuti di natura urbana quali vetro, plastica, carta e frazione organica umida, dover le navi potranno conferire attraverso l'uso di un badge, con le modalità già ad oggi in uso. Per quanto riguarda invece la gestione dei rifiuti speciali, si prevede l'attivazione di un sistema a chiamata.

		<p>Nella nota integrativa l'Autorità Marittima chiarisce ulteriormente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualora l'armatore della nave decida di procedere con attività manutentive presso il cantiere navale, i rifiuti derivanti da tali operazioni si inquadrano come prodotti dall'attività del cantiere navale stesso; • qualora invece vi sia necessità da parte della nave di conferire rifiuti diversi da quelli manutentivi, viene previsto il conferimento diretto a ditta privata autorizzata, che sarà precedentemente individuata in fase di affidamento del servizio di gestione rifiuti. Tra le informazioni da fornire obbligatoriamente ai Comandanti delle unità in transito nel porto vi saranno pertanto i contatti degli operatori autorizzati, da interpellare per usufruire di tale servizio. <p>Il Settore ricorda che il vigente piano regionale di gestione rifiuti e bonifica siti inquinati (Prb), approvato con delibera del consiglio regionale numero 94 del 18 novembre 2014, persegue in via prioritaria strategie orientate al riciclo della materia e al recupero, anche energetico, incentiva la prevenzione e la raccolta differenziata dei rifiuti urbani, fissando per quest'ultimi il raggiungimento di obiettivi puntuali; inoltre per quanto riguarda i rifiuti speciali pone obiettivi generali a cui tendere, tra i quali il rispetto del principio di prossimità al fine di ridurre la movimentazione dei rifiuti. Disciplina altresì i criteri di localizzazione da applicare ai nuovi impianti di gestione rifiuti.</p> <p>Le previsioni del piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi del porto di San Vincenzo risultano in linea con i principali obiettivi della pianificazione regionale in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli interventi previsti sono tesi a promuovere la raccolta differenziata da parte delle navi, incentivando il conferimento separato dei rifiuti urbani, attraverso l'implementazione, nelle due aree di raccolta esistenti, di contenitori atti allo scopo; - è prevista l'istituzione di un servizio a chiamata per i rifiuti speciali, regolamentato e pubblicizzato, che assicurerà il conferimento, qualora necessario, da parte delle navi da diporto e dal naviglio minore, anche in modiche quantità, con successivo trasporto presso gli impianti di trattamento; - non sono previste nuove localizzazioni di impianti di gestione rifiuti, ma il solo uso delle due aree di raccolta dei rifiuti urbani già esistenti, per cui non vi sono interventi che devono essere valutati sotto l'aspetto della coerenza con i criteri localizzativi contenuti nel Prb. <p>Il Settore ritiene opportuno che il Piano disciplini in maniera puntuale alcuni aspetti e quindi formula le seguenti raccomandazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. per i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti in mare, equiparati dalla norma di settore ai rifiuti delle navi, il relativo paragrafo del piano dovrà essere integrato con le procedure da seguire per la loro gestione all'interno del porto e con l'indicazione di dove conferire tali rifiuti. Nel piano si rimanda infatti solo alle previsioni di legge, ovvero a quanto previsto dall'art. 7, comma 9, del decreto legislativo n. 197/2021, nonché dall'art. 2 della Legge n. 60/2022 cosiddetta "SalvaMare", senza ulteriori spiegazioni e chiarimenti; 2. dovranno essere riportate all'interno del piano le procedure per il corretto e agevole conferimento dei rifiuti speciali, come sono state indicate nel dettaglio nella nota integrativa protocollo numero 234128 del 22/04/2024; 3. la tabella dei rifiuti prodotti dalle navi, che si prevede di gestire nell'arco di vita del piano, deve essere integrata con i reflui di tipo domestico, indicandone il codice EER; rifiuti che, nella nota integrativa citata al punto precedente, si dichiara di voler assoggettare alle procedure previste per gli altri rifiuti speciali, qualora prodotti dalle navi; 4. nel piano dovrà essere inserita la previsione di indennizzo, da corrispondere alle navi a carico del gestore del servizio, nel caso di ritardo ingiustificato nel conferimento o nella raccolta rifiuti (art. 4 comma 10 del decreto 197/2021). <p>Si ricorda che per gli aspetti non espressamente disciplinati dal decreto legislativo 197/2021, come ad esempio la gestione dei rifiuti al di fuori dell'area portuale, occorre fare riferimento alle disposizioni contenute nella parte quarta del decreto legislativo 152/2006, tra le quali il divieto di smaltire rifiuti urbani non pericolosi in regioni diverse da quelle dove gli stessi sono prodotti, fatti salvi eventuali accordi regionali o internazionali, qualora gli aspetti territoriali e l'opportunità tecnico economica di raggiungere livelli ottimali di utenza servita lo richiedano (articolo 182 comma 3).</p> <p>A tale proposito si raccomanda il coinvolgimento dell'Autorità di Ambito territoriale ottimale competente per territorio ai fini della programmazione dei flussi di rifiuti prodotti dalle navi classificati come urbani ai sensi 2 dell'art. 2 comma 2 del decreto legislativo 197/2021, che trovano la loro destinazione finale al di fuori dell'area portuale, con particolare riferimento a quelli destinati a smaltimento.</p> <p>Si segnala infine la necessità che venga fatta una verifica circa la coerenza dei contenuti del piano in riferimento alle disposizioni contenute nel decreto legislativo 8 marzo 2024 n. 46 recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE" in vigore dal 23 aprile 2024.</p>
6	Settore Transizione Ecologica	Il Settore non rileva profili di competenza.
7	ARPAT	<p>Fornisce il proprio contributo in riferimento a quanto indicato dal proponente in risposta alla richiesta di chiarimenti e integrazioni (in corsivo si riportano gli estratti delle richieste di chiarimenti che erano state formulate da ARPAT con la nota ns prot. 0205374 del 04.04.2024).</p> <p>1. <i>«Si segnala la necessità che, nell'ambito della valutazione della coerenza del Piano con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, venga approfondito il caso del Piano di Gestione delle Acque (PGA), citato al paragrafo 4.5 insieme al Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), ma non sviluppato nella trattazione, nonostante la presenza di porti costituisca la maggiore fonte di pressione sui corpi idrici costieri (cfr. figura 8 pag.84 Relazione di Piano 2021/27).»</i></p> <p>Nella risposta fornita resta non considerata la parte del Piano di Gestione delle Acque che tratta i corpi idrici</p>

		<p>costieri, direttamente interessati dalle attività portuali. Si rimanda a pag. 119 della Relazione di Piano, paragrafo Corpi idrici costieri (CW) Piano 2021-2027 III ciclo, dove sono riportate le classificazioni ecologica e chimica dei corpi idrici aggiornate al 2021; quest'ultima in particolare risulta al 100% dei casi non buona per la presenza di contaminanti quali Tributilstagno (TBT – utilizzato come agente biocida nelle vernici antivegetative usate sulle superfici degli scafi), Mercurio e Benzo[a]Pirene (contaminante appartenente alla famiglia degli IPA, presenti negli Idrocarburi e loro derivati). Nel caso specifico il CW di appartenenza è la Costa del Cecina, caratterizzata da stato ecologico "Buono" e da stato chimico "Non Buono" per la presenza di TBT e Mercurio.</p> <p>In considerazione dell'obiettivo di qualità chimica "Buono" da raggiungere nel 2027, nonché della necessità di preservare lo stato ecologico raggiunto, si ritiene che <u>la valutazione di coerenza tra il Piano in esame e il PGA debba fornire elementi indispensabili per la verifica di assoggettabilità a VAS in oggetto</u>. Si ritiene infatti che la consapevolezza dello stato di qualità delle acque marine interessate e dei contaminanti pertinenti alle attività portuali costituisca un importante riferimento per l'implementazione di un Piano di gestione dei rifiuti portuali efficace a minimizzarne la contaminazione.</p> <p>2. <i>«Si osserva ... che l'art. 4, comma 1 del D.Lgs.197/2021 indica che il porto deve dotarsi di un adeguato sistema per la raccolta dei rifiuti, costituito da strutture fisse, mobili o galleggianti, "adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che abitualmente vi fanno scalo in relazione alla classificazione del porto, laddove adottata, ovvero al traffico registrato nei tre anni solari precedenti all'anno di adozione del Piano". Non si fa cenno alla possibilità che lo stoccaggio sia sostituito da un servizio di tipo privato tra utente e ditta esterna, se non all'integrazione del sistema di raccolta portuale con il sistema di gestione dei rifiuti comunale (art. 5, comma 8 del D.Lgs. 197/2021).»</i></p> <p><i>«Si chiede pertanto che la gestione dei rifiuti speciali proposta sia rivalutata alla luce della coerenza con la disciplina di cui al D.Lgs.197/2021 e, in caso positivo, supportata da una verifica della sua adeguatezza sulla base delle caratteristiche del porto, delle esigenze degli utenti e del traffico che abitualmente viene registrato - come richiesto all'art. 4, comma 1 -; in caso contrario dovrà essere prevista una piazzola di raccolta anche per tali rifiuti.»</i></p> <p>La nota del proponente riporta un'analisi del testo normativo, che si basa sul fatto che la capacità degli impianti portuali di raccolta non sono predeterminati, ma devono essere adeguati alle caratteristiche del porto e delle navi che abitualmente vi fanno scalo; il proponente argomenta l'osservanza di tali principi nelle scelte di gestione proposte.</p> <p>Si prende atto della legittima scelta operata dal proponente in accordo con la normativa.</p> <p>Dal punto di vista della tutela ambientale è necessaria tuttavia un'ulteriore considerazione. Sulla base della tabella riportata al punto 3.2, pag. 7 del Rapporto Preliminare, si rileva che la quantità di rifiuti speciali prodotti nel triennio 2019-2021 ha oscillato tra le 3 t del 2020 e le 13 t del 2021, con costante produzione (2+3 t) di oli di sentina e oli per ingranaggi, motore, lubrificazione. Per questi ultimi si rende necessaria una particolare attenzione nelle operazioni di gestione a garanzia della tutela delle acque marine: l'Autorità competente del Porto dovrà disporre di appositi mezzi di contenimento di eventuali sversamenti e dovrà affidare il servizio di raccolta dei rifiuti speciali a soggetti che assicurino che le operazioni di prelievo dei rifiuti avvengano minimizzando le possibilità di contaminazione delle acque, applicando le norme tecniche previste dagli Annessi della Convenzione Marpol. Si suggerisce a tale scopo l'implementazione di apposite procedure operative.</p> <p>3. <i>«Si segnala ... la necessità che il proponente si confronti con l'indicazione all'art. 6, comma 8 del D.Lgs. 197/2021 relativo all'obbligo da parte dell'utente di distinguere i rifiuti alimentari di provenienza UE da quelli di provenienza non UE; tale obbligo si applica alle imbarcazioni che rientrano nell'ambito di applicazione del D .Lgs. 196/2005, cioè aventi stazza lorda pari o maggiore di 300 GT e rimanda a particolari precauzioni per la gestione dei rifiuti non UE nel rispetto delle disposizioni sanitarie stabilite dal D.M. Salute 9/5/2023.»</i></p> <p>Il proponente ha dichiarato che al momento non sono previste unità che abbiano una stazza superiore a 300 GT. Si prende atto che la normativa di cui alla richiesta non è applicabile al caso in esame.</p> <p>4. <i>«Si osserva che eventuali reflui di tipo domestico prodotti dai servizi igienici non sono riconducibili ad alcuno dei codici EER riportati nella tabella a pag. 7 par. 3.2, che elenca le tipologie di rifiuti prodotti dalle navi nel triennio 2019-2021 e i relativi quantitativi. Si ritiene quindi necessario che il proponente fornisca approfondimenti sulle modalità di gestione messe a disposizione per questa tipologia di rifiuti.»</i></p> <p>Il proponente ha dichiarato che, in un'ottica di miglioramento rispetto alla possibilità prevista dalla normativa di conferire in mare in determinate condizioni, saranno ritenute valide anche per i reflui domestici prodotti dai servizi igienici delle imbarcazioni le modalità di gestione previste per i restanti rifiuti.</p> <p>La richiesta è stata soddisfatta.</p> <p>5. <i>«Per quanto riguarda lo stoccaggio di rifiuti pericolosi, il Piano dovrà fornire evidenze dell'applicazione delle norme tecniche di cui alla Convenzione Marpol 73/78 in relazione ai diversi inquinanti.»</i></p> <p>La richiesta è relativa agli eventuali rifiuti pericolosi presenti tra quelli urbani.</p> <p>Si ricorda che sulla base di quanto indicato all'art. 7, comma 1, del D.Lgs. 197/2021, l'osservanza delle norme tecniche fornite negli annessi della Convenzione Marpol costituisce condizione per il conferimento dei rifiuti all'impianto di raccolta; pertanto, si ritiene opportuno che il Piano dettagli le condizioni di conferimento delle tipologie di rifiuti contemplati nei singoli annessi alla stessa Convenzione, con particolare riferimento a quelli pericolosi eventualmente prodotti e raccolti nell'ambito della raccolta differenziata urbana.</p>
8	Settore Prevenzione e Sicurezza negli ambienti di vita e di lavoro	Il Settore non rileva osservazioni per quanto di competenza.

Considerato che

Normativa di riferimento e campo di applicazione

Il RP indica che la normativa di riferimento è contenuta nel d.lgs. 197/2021 che, in accordo con la direttiva europea di riferimento, si pone l'obiettivo di proteggere l'ambiente marino da gli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi, attraverso la messa a disposizione e l'uso, nell'ambito dei porti di approdo, di adeguati impianti di raccolta, sia fissi che mobili, per il conferimento dei rifiuti da parte delle imbarcazioni.

La norma impone pertanto specifici adempimenti a carico delle Autorità competenti (Autorità di Sistema Portuale ove istituita e Autorità Marittima), le quali devono pianificare la gestione di tali rifiuti e garantire la presenza di idonei impianti di raccolta.

Sono inoltre di riferimento le seguenti disposizioni nazionali e internazionali:

- la convenzione Marpol che è stata elaborata per rispondere alla necessità di controllare il rilascio in mare di idrocarburi ed altre sostanze pericolose, fra cui i rifiuti e, in particolare, ridurre gli impatti degli inquinamenti. Le tipologie dei rifiuti prodotti dalle navi sono riconducibili a idrocarburi residui oleosi di sentina, sostanze liquide nocive NLS, acque reflue, rifiuti solidi e rifiuti del tipo normalmente prodotti dalla esigenza di vita dell'equipaggio di bordo c.d. "garbage", rifiuti relativi all'inquinamento atmosferico.
- il DM 17 novembre 2005, n. 269 relativo all'individuazione dei rifiuti pericolosi provenienti dalle navi, che è possibile ammettere alle procedure semplificate;
- la legge 84/1994 concernente l'ordinamento e le attività portuali;
- la legge n. 60/2022, recante "disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare" (Legge cosiddetta "SalvaMare");
- il decreto legislativo 152/2006 al quale occorre fare riferimento per gli aspetti di gestione dei rifiuti delle navi non espressamente disciplinati dal decreto legislativo 197/2021.

Viene inoltre indicato che sono assoggettate alla disciplina del piano tutte le navi che fanno scalo o che operano presso il porto di San Vincenzo, ad esclusione delle navi adibite a servizi portuali e con l'eccezione delle navi militari e da guerra, delle navi ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali. Sono inoltre esclusi dalle previsioni del presente Piano gli aspetti connessi alla gestione dei rifiuti provenienti e derivanti dalle attività svolte da privati nei locali e negli esercizi commerciali all'interno delle aree in concessione alla Marina di San Vincenzo.

Il porto di San Vincenzo

Il porto turistico di San Vincenzo è un porto di interesse regionale ai sensi dell'art. 85 comma 1 della l.r. 65/2014 (funzione turistica) e un Porto di rilevanza economica regionale, categoria II classe III, ai sensi dell'art. 4 della Legge 84/1994.

L'approdo del porto di San Vincenzo può consentire l'ormeggio ordinario di n. 350 unità da diporto, di lunghezza compresa tra i 6 ed i 24 metri e 5 unità di pesca stanziali di taglia ridotta, oltre ad una imbarcazione commerciale destinata al trasporto di passeggeri durante la stagione turistica, che ordinariamente non conferisce i rifiuti, in quanto in possesso di certificato di esenzione ex articolo 9 del decreto legislativo 197/2021.

Nel triennio 2019/2021 le imbarcazioni in transito sono state 1.090 (2019), 941 (2020) e 1.189 (2021).

Il Piano regolatore portuale è stato approvato con DCC n. 52 del 15/6/1996.

I rifiuti prodotti nel porto di San Vincenzo rientrano nel campo di applicazione della convenzione Marpol: i rifiuti urbani (sia da raccolta differenziata che non differenziati) sono riconducibili all'Annesso V, i rifiuti speciali agli annessi I, II e IV.

A pag.7 del RP vengono riportati i rifiuti prodotti nel triennio 2019-2021 secondo i dati forniti dal gestore; viene segnalato che la produzione del porto è limitata e la maggior parte dei rifiuti è riconducibile a urbani non differenziati e il quantitativo medio complessivo gestito si attesta intorno alle 50 tonnellate annue. Viene inoltre segnalato che la produzione di picco si ha nei mesi estivi. I rifiuti speciali nel complesso ammontano a poco meno di 13 tonnellate.

Dal 2016 il gestore del porto ha stipulato un contratto con una ditta specializzata per la gestione dei rifiuti di natura urbana prodotti dalle unità da diporto e pescherecci (c.d. "garbage", Annesso V); nel porto sono quindi state realizzate aree di conferimento accessibili ai soli titolari di imbarcazioni (2 aree ecologiche).

A pag.9 e 10 del RP sono riportate le planimetrie del porto con la localizzazione delle due aree ecologiche (Annesso V) e i relativi percorsi di accesso.

Viene inoltre specificato che per quanto riguarda la gestione dei rifiuti speciali (Annesso I, II e IV), la manutenzione delle imbarcazioni può essere svolta esclusivamente all'interno del Cantiere Navale e pertanto i rifiuti derivanti da tale attività (ad es. vernici, solventi, olii esausti, filtri dell'olio, batterie, rifiuti al piombo), vengono gestiti e smaltiti direttamente dal gestore del Cantiere Navale, che ne è produttore, e non rientrano nel Piano.

Alle aree ecologiche accedono i singoli conduttori delle imbarcazioni attraverso tessera-badge consegnata all'arrivo in porto. I rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti in mare, al fine di assicurarne la tutela ambientale, sono conferiti all'impianto di raccolta portuale.

I contenuti del Piano

Gli obiettivi del Piano sono i seguenti come indicati a pag.11 del RP:

1. organizzare un servizio che sia improntato sui criteri di efficienza ed economicità e garantisca la facilità di accesso agli impianti portuali di raccolta, attraverso adempimenti e modalità operative semplici e rapide che non determinino ingiustificati ritardi alle navi per il conferimento;
2. assicurare il raggiungimento di standard adeguati di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo, oltre ad un buon livello di igiene e di decoro nell'ambito portuale;
3. promuovere la raccolta differenziata e attuare la corretta gestione dei rifiuti fino agli impianti di destinazione finali.

A pag.11 viene riportata, anche sulla base della ricognizione effettuata, una tabella con le tipologie di rifiuti che si prevede di dover gestire nell'arco dei prossimi 5 anni. Per i rifiuti urbani (che si prevede restino sempre le quantità maggiori) dovranno essere gestite le seguenti tipologie: carta e cartoni, vetro, organico, plastica e rifiuti misti non differenziati.

Vengono pertanto confermate le due aree di raccolta con un diverso sistema di raccolta atto a incentivare la raccolta differenziata. Il gestore garantisce il trasporto periodico ad idoneo impianto di recupero o smaltimento, nel rispetto della vigente normativa ambientale.

Per i rifiuti speciali non viene previsto un impianto di raccolta fisso all'interno del porto, le imbarcazioni dovranno ormeggiare alle banchine del cantiere per conferire il rifiuto che sarà inviato ad impianti di smaltimento/recupero in via diretta ricorrendo ad apposita ditta terza autorizzata.

Le due aree ecologiche (sud e nord) saranno dotate di appositi contenitori per la raccolta differenziata, il loro dimensionamento è riportato a pag.12 del RP.

Viene inoltre indicato che la proposta di piano prevede una apposita procedura per il conferimento di rifiuti urbani e speciali per navi commerciali in ingresso al porto.

Analisi del rapporto con altre pianificazioni settoriali e valutazione degli effetti

Vengono presi in esame nel RP: il PIT-PPR, il PTCP, il PS e il PO comunale, il PRP, il PGRA e il PGA, il PRQA, il PRB e il Piano d'ambito Toscana Costa. Non vengono rilevate criticità.

Vengono quindi analizzati gli effetti del piano sulle seguenti componenti ambientali: acqua, aria, suolo, paesaggio e beni architettonici, clima acustico, energia, rifiuti, biodiversità. Si conclude che non sono attesi effetti negativi significativi.

La sintesi degli effetti è riportata in tabella a pag.18-19 del RP.

Nelle integrazioni trasmesse in data 19.04.2022 il proponente evidenzia, in relazione al PGA e al PGRA, che:

- il Porto di San Vincenzo non è realizzato nell'ambito di un alveo fluviale né in contatto diretto con corpi idrici interni e, pertanto, esclude ogni eventuale rischio di incidenza su tali risorse. Indica comunque le aree ecologiche predisposte per la raccolta ed il deposito dei rifiuti "di tipo urbano" sono state appositamente previste al riparo di adeguate coperture nonché sopra un pavimento impermeabile, atto al contenimento di eventuali sversamenti accidentali;
- l'ubicazione delle due aree ecologiche non ricade in aree individuate a pericolosità da alluvione fluviale e costiera.

Sempre nelle integrazioni viene fornito un approfondimento in relazione alla gestione dei rifiuti speciali.

Il proponente richiama i contenuti dell'art.4, comma 1 del D.Lgs.197/2021 circa i contenuti del Piano con particolare riferimento al fatto che le esigenze impiantistiche per la gestione dei rifiuti debbono essere commisurate all'entità del porto e alle sue esigenze operative strettamente connesse alla tipologia delle navi che vi fanno abitualmente scalo. Viene quindi evidenziato come non sia a priori necessaria la presenza di predeterminate tipologie di impianti portuali volti a garantire l'immediata trattazione di qualsivoglia tipologia di rifiuti, ma sia altresì necessaria un'attenta valutazione delle esigenze locali, con la conseguente predisposizione di impianti portuali adeguati rispetto alla realtà locale ed alla tipologia del traffico, con

procedure in grado di consentire la corretta gestione delle tipologie di rifiuti prodotti dalle navi che abitualmente scalano il porto.

Nel porto di San Vincenzo le unità prevalenti sono costituite da imbarcazioni da diporto di media dimensione, con numeri globali in assoluto contenuti; è presente, in maniera consolidata, una sola unità adibita al traffico passeggeri, che peraltro tradizionalmente risulta coperta da provvedimento di esenzione ex art. 9, con obbligo di conferimento in altro porto, e poche unità (massimo 5) dedite alla piccola pesca. Valutando i dati dei rifiuti che sono stati prodotti nel triennio, coerentemente, si evince che il 66,7% risulta rientrare in quelle tipologie che, ex art. 2, comma 2, sono da considerare “urbani”.

Alla luce di tali valutazioni, il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi del Porto di San Vincenzo ha previsto il mantenimento di due differenti punti di raccolta, destinati ai soli rifiuti previsti dall'annesso V della Convenzione Marpol, richiedendone – in ottica migliorativa rispetto all'assetto previgente – la differenziazione per le varie categorie di “vetro, plastica, carta, frazione organica umida e rifiuti urbani indifferenziati”. Le caratteristiche dei contenitori riservati alla raccolta dei rifiuti, inoltre, sono state valutate nell'ottica di consentire il trattenimento – con un sicuro margine ed efficienza di raccolta – del massimo quantitativo producibile in una singola giornata.

Per le categorie di rifiuti riconducibili agli altri Annessi Marpol, in considerazione delle tipologie di unità in transito e dei modesti quantitativi prodotti, nell'ottica di favorire il corretto e tempestivo conferimento da parte degli utenti e l'approntamento di un assetto commisurato alle esigenze portuali, è stata effettuata la scelta di prevedere due distinte opzioni di gestione.

La prima riguarda la fattispecie in cui l'armatore della nave decida di portare la stessa in prossimità delle aree di cantiere per procedere, attraverso personale di quest'ultimo, all'esecuzione di lavorazioni manutentive in seguito alle quali avvenga la produzione di rifiuti speciali inclusi quelli definiti dagli allegati Marpol I, II, IV e VI: in questo caso i rifiuti prodotti non possono definirsi come rifiuti prodotti dalle “navi”, così come regolamentati dal D. Lgs. n. 197/2021, quanto piuttosto di rifiuti speciali prodotti dall'attività del cantiere navale e come tali disciplinati dal T.U. Ambientale, D. Lgs. n. 152/2006. Tale ricostruzione, è appena il caso di precisare, è stata inserita in quanto è quella che allo stato attuale trova applicazione nella quasi totalità dei casi, anche alla luce della notevole componente “stanziale” dell'usuale utenza diportistica.

La seconda ipotesi, invece, riguarda il caso in cui l'armatore intenda procedere esclusivamente al conferimento dei rifiuti speciali di cui agli annessi Marpol (escluso il V), senza effettuare alcuna tipologia di manutenzione in cantiere. Per questa fattispecie nel Piano, nell'ottica di consentire un miglioramento del sistema e di prevedere procedure concrete per il celere e corretto trattamento dei rifiuti, viene contemplato il conferimento diretto a ditta privata autorizzata, che opportunamente attivata procede alla raccolta, trasporto e smaltimento a norma di legge. Tra le informazioni da fornire obbligatoriamente ai Comandanti delle unità in transito nel porto sarà data indicazione dei contatti degli operatori autorizzati da interpellare per usufruire di tale servizio.

Le ipotesi sono ritenute adeguate per il porto di San Vincenzo in coerenza con i dati di rifiuti prodotti nell'ultimo triennio.

In riferimento all'art. 6, comma 8 del D.Lgs. 197/2021 relativo all'obbligo da parte dell'utente di distinguere i rifiuti alimentari di provenienza UE da quelli di provenienza non UE che si applica alle imbarcazioni che rientrano nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 196/2005, cioè aventi stazza lorda pari o maggiore di 300 GT, il proponente indica che nel porto di San Vincenzo non sono previste allo stato attuale unità che abbiano una stazza lorda pari o superiore a 300 GT, né sono in programma modifiche che ne agevolino l'approdo; l'unità di maggiori dimensioni che ad oggi scala il porto di San Vincenzo – ovvero l'unica adibita al traffico passeggeri – raggiunga solamente di 248 GT.

In relazione ai reflui di tipo domestico prodotti dai servizi igienici viene precisato che l'attuale regolamento del porto turistico di San Vincenzo vieta lo sversamento nelle acque della Marina di detta tipologia di rifiuti; il proponente ricorda che, in accordo con la Direttiva del Ministro dell'Ambiente n. GAB/2005/6759/B01 in data 29.07.2005, vi è la possibilità di conferire in mare tale categoria di reflui, al ricorrere di ben determinate condizioni espressamente individuate (3 miglia dalla costa, rotta costante, massima velocità).

In ogni caso il proponente sottolinea che anche per tale tipologia di rifiuti, in un'ottica migliorativa e volta a contemplare una concreta possibilità di conferimento da parte dell'utenza, possono essere ritenute valide le modalità di gestione previste per i rifiuti illustrate nel RP.

esprime il seguente provvedimento di verifica

**il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi
porto di San Vincenzo**

**non ha impatti negativi significativi sull'ambiente e pertanto
è ESCLUSO da Valutazione Ambientale Strategica con le seguenti raccomandazioni**

1. Per i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti in mare, equiparati dalla norma di settore ai rifiuti delle navi, il Piano, oltre al richiamo alle normative specifiche (art. 7, comma 9, del decreto legislativo n. 197/2021 e art. 2 della Legge n. 60/2022 cosiddetta "SalvaMare"), dovrà dettagliare le procedure da seguire per la loro gestione all'interno del porto dando anche indicazione di dove conferire tali rifiuti.

2. Si ricorda che sulla base di quanto indicato all'art. 7, comma 1, del D.Lgs. 197/2021, l'osservanza delle norme tecniche contenute negli annessi della Convenzione Marpol costituisce condizione per il conferimento dei rifiuti all'impianto di raccolta; si ritiene pertanto opportuno che il Piano dettagli le condizioni di conferimento delle tipologie di rifiuti contemplati nei singoli annessi alla stessa Convenzione, compresi quelli pericolosi eventualmente prodotti e raccolti nell'ambito della raccolta differenziata urbana. Dovranno essere riportate all'interno del Piano anche tutte le procedure previste per il corretto e agevole conferimento dei rifiuti speciali.

3. Sulla base della tabella riportata al punto 3.2, pag. 7 del Rapporto Preliminare, si rileva che la quantità di rifiuti speciali prodotti nel triennio 2019÷2021 ha oscillato tra le 3 t del 2020 e le 13 t del 2021, con costante produzione (2÷3 t) di oli di sentina e oli per ingranaggi, motore, lubrificazione. Per questi ultimi si rende necessaria una particolare attenzione nelle operazioni di gestione a garanzia della tutela delle acque marine: l'Autorità competente del Porto dovrà disporre di appositi mezzi di contenimento di eventuali sversamenti e dovrà affidare il servizio di raccolta dei rifiuti speciali a soggetti che assicurino che le operazioni di prelievo dei rifiuti avvengano minimizzando le possibilità di contaminazione delle acque, applicando le norme tecniche previste dagli Annessi della Convenzione Marpol. Si suggerisce a tale scopo l'implementazione di apposite procedure operative da indicare nel Piano.

4. Visto che nella nota integrativa prodotta in risposta alle richieste di chiarimento di ARPAT e richiamata nelle premesse del presente parere (prot. Regione Toscana 0234128 del 22.04.2024) si dichiara di voler assoggettare i reflui di tipo domestico alle procedure previste per gli altri rifiuti speciali, qualora prodotti dalle navi, appare necessario inserirli tra quelli che si prevede di gestire nell'arco di vita del piano indicandone il codice EER.

5. Nel piano dovrà essere inserita la previsione di indennizzo, da corrispondere alle navi a carico del gestore del servizio, nel caso di ritardo ingiustificato nel conferimento o nella raccolta rifiuti (art. 4 comma 10 del decreto 197/2021).

6. Si ricorda che per gli aspetti non espressamente disciplinati dal decreto legislativo 197/2021, come ad esempio la gestione dei rifiuti al di fuori dell'area portuale, occorre fare riferimento alle disposizioni contenute nella parte quarta del decreto legislativo 152/2006, tra le quali il divieto di smaltire rifiuti urbani non pericolosi in regioni diverse da quelle dove gli stessi sono prodotti, fatti salvi eventuali accordi regionali o internazionali, qualora gli aspetti territoriali e l'opportunità tecnico economica di raggiungere livelli ottimali di utenza servita lo richiedano (articolo 182 comma 3).

A tale proposito si raccomanda il coinvolgimento dell'Autorità di Ambito territoriale ottimale competente per territorio ai fini della programmazione dei flussi di rifiuti prodotti dalle navi classificati come urbani ai sensi 2 dell'art. 2 comma 2 del decreto legislativo 197/2021, che trovano la loro destinazione finale al di fuori dell'area portuale, con particolare riferimento a quelli destinati a smaltimento.

7. Nel Rapporto Preliminare di verifica viene indicato che, ad oggi, il ritiro, vista la capacità dei contenitori, non viene effettuato su base giornaliera; per i prossimi 5 anni non viene specificata la frequenza del ritiro dei rifiuti urbani. Considerato che verranno predisposti appositi contenitori per la raccolta differenziata tra cui anche l'organico, considerato inoltre che le maggiori quantità di rifiuti urbani differenziati sono attesi per il periodo estivo in corrispondenza del quale le alte temperature possono favorire la creazione di maleodoranze generate soprattutto dai rifiuti organici, si raccomanda di individuare nel Piano una frequenza di ritiro congrua a prevenire tali fenomeni indipendentemente dalla capacità dei contenitori.

8. Si segnala la necessità che venga fatta una verifica circa la coerenza dei contenuti del piano in riferimento alle disposizioni contenute nel recente decreto legislativo 8 marzo 2024 n. 46 recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di

raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE” in vigore dal 23 aprile 2024.

f.to Luigi Idili

f.to Renata Laura Caselli

f.to Gilda Ruberti

f.to Marco Carletti

f.to Domenico Bartolo Scrascia

f.to Sauro Mannucci

f.to Giovanna Bianco

f.to Andrea Rafanelli

f.to Marco Masi

f.to David Tei

f.to Antongiulio Barbaro

f.to Carla Chiodini

Il Presidente
Dott. Enrico Vignaroli