



**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)
del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti
dalle navi e dei residui di carico nel porto di Cervia
ai sensi del D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 197**

Rapporto Preliminare Ambientale per la Verifica di
Assoggettabilità a V.A.S.
Ai sensi dell'articolo 12 del D.Lgs 152/06 e ss. mm. ii.



Sommario

Premessa	2
1. Normativa di riferimento.....	4
2. Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui di carico nel porto di Cervia.....	7
2.1 Obiettivi e azioni di Piano	7
2.2 Caratteristiche delle aree portuali interessate dal Piano.....	8
2.3 Utenze coinvolte.....	8
2.4 Modalità e gestione del servizio.....	9
3. Il Piano nei confronti della pianificazione esistente	15
4. Considerazioni relative alla procedura di VAS.....	22
4.1 Inquadramento normativo per la procedura di VAS	22
4.2 Rapporto ambientale preliminare	23
4.3 Componenti ambientali interessate dal Piano	23
4.4 Criteri per la verifica di assoggettabilità.....	25
5. Conclusioni	28

Premessa

Con l'entrata in vigore del D. Lgs. 197/2021 l'Ufficio Locale Marittimo di Cervia, così come previsto dall'art. 5, comma 1 del decreto, ha redatto il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Cervia (di seguito: "Piano"). Il D. Lgs. 197/2021, reca specifiche disposizioni relative agli impianti di raccolta dei rifiuti delle navi, tra cui si riportano i seguenti commi, specifici per l'attività di pianificazione:

- Art. 5, comma 1 del D. Lgs. 197/2021 - Le Autorità competenti (l'Autorità di Sistema Portuale ove istituita o l'Autorità marittima) predispongono, approvano e rendono operativo il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti nel rispetto delle disposizioni del decreto e dei criteri indicati nel relativo Allegato 1;
- Art. 5, comma 2 D. Lgs. 197/2021 - Ai fini della approvazione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti e dell'integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, con il Piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del D. Lgs. n.152 del 2006, il Piano è tempestivamente comunicato alla regione competente, che ne valuta la coerenza con il Piano regionale di gestione dei rifiuti;
- Art. 5, comma 4 D. Lgs. 197/2021 - Nei porti in cui l'Autorità competente è l'Autorità marittima, la stessa d'intesa con la Regione competente emana una propria ordinanza che costituisce piano di raccolta di gestione dei rifiuti. Lo stesso costituisce integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, al piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Nei porti di cui al presente comma, la Regione predispone lo studio di cui all'articolo 19 della Parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006, e acquisisce ogni altra valutazione di compatibilità ambientale inerente al piano di raccolta. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Rilevato il fatto che, in questo caso specifico, la valutazione ambientale deve essere effettuata per un piano elaborato per la gestione dei rifiuti, non si può procedere a predisporre lo studio di cui all'art.19 del D.Lgs. 152/2006, che è invece relativo alla verifica di assoggettabilità a valutazione d'impatto ambientale di progetti.

Risulta invece possibile acquisire ogni altra valutazione di compatibilità ambientale: in quanto attività di pianificazione, il piano deve essere sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS), prevista dall'art. 12 del D. Lgs. 152/2006.

La normativa in materia di VAS, secondo le disposizioni dell'art. 6, commi 3 e 3-bis del D. Lgs. 152/2006, stabilisce che per i piani soggetti a VAS che utilizzino piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani, tra cui anche quelli relativi alla gestione dei rifiuti, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere effetti significativi sull'ambiente, attivando una procedura di Verifica di Assoggettabilità – Screening secondo le disposizioni dell'art. 12.

Ai sensi dell'art. 12 comma 1 del D. Lgs. 152/06, l'autorità procedente deve trasmettere all'autorità competente il rapporto preliminare ambientale comprendente una descrizione del piano e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006.

Dall'analisi combinata delle disposizioni previste dal D. Lgs. 197/2021 e dal D. Lgs. 152/2006, si sono potuti indicare i soggetti coinvolti nel procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla VAS del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Cervia:

1. **Autorità procedente** è l'Ufficio Locale Marittimo di Cervia;
2. Predisposizione del rapporto preliminare ambientale da parte del *Settore Tutela dell'Ambiente ed Economia Circolare Area Rifiuti e bonifica siti contaminati, servizi pubblici dell'ambiente* della Regione Emilia-Romagna;
3. **Autorità competente** è l'*Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni* della Regione Emilia-Romagna.

Il presente documento, che ottempera a quanto richiesto dalla normativa di Valutazione Ambientale Strategica e dal D. Lgs. 197/2021, rappresenta lo strumento sulla base del quale l'autorità competente alle valutazioni potrà esprimere il proprio parere in merito alla necessità di svolgimento o di esclusione della valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 (Valutazione Ambientale Strategica).

Il rapporto preliminare ambientale è articolato in due sezioni:

1. Inquadramento generale, che comprende l'inquadramento normativo per la pianificazione dei rifiuti portuali, la descrizione del piano e l'inquadramento nell'ambito territoriale e la relazione con altri atti di pianificazione (capitoli 1, 2 e 3).
2. Procedura di screening di VAS, che comprende gli elementi fondamentali del rapporto preliminare ambientale (capitolo 4).

1. Normativa di riferimento

La materia inerente alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi è disciplinata dai seguenti atti legislativi:

- D. Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia Ambientale” - Parte IV;
- Direttiva (UE) 2019/883 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;
- D.Lgs. n. 182/2003 “Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico”.
- D. Lgs. 197/2021 “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”.

Inoltre, sono state prese come riferimento anche le seguenti norme:

- Convenzione Internazionale MARPOL 73/78;
- Legge n. 60 del 17/5/2022 n°60 (legge Salvamare);
- Piano regionale di gestione dei rifiuti e per la bonifica delle aree inquinate 2022-2027, approvato con Delibera del 12/7/2022 della Regione Emilia-Romagna.

La norma specifica per i rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, secondo l’art. 232 del D.Lgs. 152/2006, è il D.Lgs. 182/2003, che recepisce la direttiva 2000/59/CE. Il 17 aprile 2019 l’Unione Europea ha emanato la Direttiva Europea n.2019/883/UE sugli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che ha abrogato la vecchia Direttiva 2000/59/CE.

La Direttiva n.2019/883/UE ha recepito le nuove indicazioni della Convenzione Marpol 73/79, la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi. L’articolo 5 della Direttiva prevede la predisposizione e l’attuazione di un piano di raccolta e di gestione dei rifiuti per ciascun porto.

La Direttiva Europea n.2019/883/UE è stata recepita in Italia con il D.Lgs. 197 dell’8 novembre 2021 che è entrato in vigore il 15/12/2021 e che ha sostituito il D.Lgs. 182/2003.

Il D.Lgs. 197/2021, disciplina la materia relativa agli impianti di raccolta dei rifiuti delle navi, che si applica a tutte le navi a prescindere dalla loro bandiera che fanno scalo o operano in un porto dello Stato, ad esclusione di specifiche categorie di navi; in particolare si richiamano le seguenti disposizioni del decreto:

- il porto è dotato, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti delle navi adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che vi fanno abitualmente scalo (art. 4 comma 1 D.Lgs. 197/2021);
- l'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del relativo servizio di raccolta dei rifiuti, avviene in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni, con particolare riferimento al regolamento (UE) 352/2017 (art. 4 comma 7 D.Lgs. 197/2021);
- le Autorità competenti (l’Autorità di Sistema Portuale ove istituita o L’Autorità marittima) predispongono, approvano e rendono operativo il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti nel

rispetto delle disposizioni del decreto e dei criteri indicati nel relativo Allegato 1 (art. 5 comma 1 D.Lgs. 197/2021);

- ai fini della approvazione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti e dell'integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, con il Piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del decreto legislativo n.152 del 2006, il Piano è tempestivamente comunicato alla regione competente, che ne valuta la coerenza con il Piano regionale di gestione dei rifiuti (art. 5 comma 2 D.Lgs. 197/2021);
- nei porti in cui l'Autorità competente è l'Autorità marittima, la stessa d'intesa con la Regione competente emana una propria ordinanza che costituisce piano di raccolta di gestione dei rifiuti. Lo stesso costituisce integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, al piano regionale di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 199 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Nei porti di cui al presente comma, la Regione predispone lo studio di cui all'articolo 19 della Parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006, e acquisisce ogni altra valutazione di compatibilità ambientale inerente al piano di raccolta. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. (art. 5 comma 4 D.Lgs. 197/2021);
- in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, almeno ogni cinque anni e, comunque, in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto, il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è soggetto a nuova approvazione (art. 5 comma 7 D.Lgs. 197/2021);

Il Piano è stato predisposto sulla base delle prescrizioni contenute nell'allegato 1 del D.Lgs. n. 197/2021; in particolare, i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti devono includere i seguenti elementi:

- a) una valutazione dell'esigenza di impianti portuali di raccolta in funzione delle necessità delle navi che abitualmente fanno scalo nel porto;
- b) una descrizione del tipo e della capacità degli impianti portuali di raccolta;
- c) una descrizione delle procedure di accettazione e raccolta dei rifiuti delle navi;
- d) una descrizione del sistema di recupero dei costi;
- e) una descrizione della procedura per la segnalazione delle presunte inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- f) una descrizione della procedura per le consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, le imprese di gestione dei rifiuti, gli operatori dei terminal e le altre parti interessate;
- g) una panoramica del tipo e dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi e gestiti negli impianti.

I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti possono includere:

- una sintesi del diritto nazionale pertinente, la procedura e le formalità per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta;
- l'identificazione di un punto di contatto nel porto;
- una descrizione degli impianti e dei processi di pretrattamento per eventuali flussi specifici di rifiuti nel porto;
- una descrizione delle modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta;
- una descrizione delle modalità di registrazione dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi;
- una descrizione delle modalità di gestione nel porto dei diversi flussi di rifiuti.

Le prescrizioni riportate nel Piano di gestione rifiuti si applicano a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano presso i porti e presso gli approdi del Circondario Marittimo di Rimini, ad esclusione delle navi adibite a servizi portuali ai sensi dell'art. 1, paragrafo 2, Reg. (UE)



r_eni.ro.Giunta - Prot. 17/07/2023.0708611.F

2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio e delle disposizioni di cui all'art. 3, comma 1, D.M. Infrastrutture e Trasporti del 27 aprile 2017. Ulteriore eccezione è rappresentata dalle navi militari e da guerra, nonché delle Forze di Polizia ad ordinamento civile, dalle navi ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali (art. 3 del D.Lgs. 197/2021).

2. Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui di carico nel porto di Cervia

2.1 Obiettivi e azioni di Piano

L'attuazione del piano è preordinata ad assicurare il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) fornitura di un **servizio completo** alle navi che preveda **l'intero ciclo di gestione dei rifiuti** assimilabili agli urbani, speciali pericolosi e non pericolosi (ritiro, trasporto, trattamento), in modo da scoraggiare il ricorso all'illecito sversamento in mare;
- b) organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, a un **unico soggetto concessionario** di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali;
- c) attuazione della **raccolta differenziata dei rifiuti**, in accordo con gli obiettivi indicati dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti;
- d) approntamento di adeguati **strumenti di controllo per il monitoraggio** del rispetto degli standard qualitativi del servizio.

A seguito di un'analisi delle funzioni portuali e della tipologia di traffico scalante degli ultimi anni, gli obiettivi del piano vengono realizzati attraverso azioni specifiche finalizzate alla raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dai motopescherecci, dal diportismo nautico, dalle motonavi trasporto passeggeri e da qualsiasi nave in scalo/transito.

Il piano prevede la gestione di rifiuti sia urbani che speciali divisi principalmente in:

- 1) il garbage, ovvero i rifiuti normalmente prodotti dall'esigenza di vita di bordo così come definiti dall'annesso V della Marpol, e i rifiuti derivanti dalle attività di pesca e acquacoltura;
- 2) i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti;
- 3) I rifiuti pericolosi derivanti dalla manutenzione dei motori di bordo quali oli esausti, filtri, stracci unti d'olio, batterie al piombo ecc.; i residui oleosi di macchine (acque di sentina, morchie ecc.) così come definiti dall'annesso I della Marpol; le acque biologiche nere o acque reflue, così come definite dall'annesso IV della Marpol.

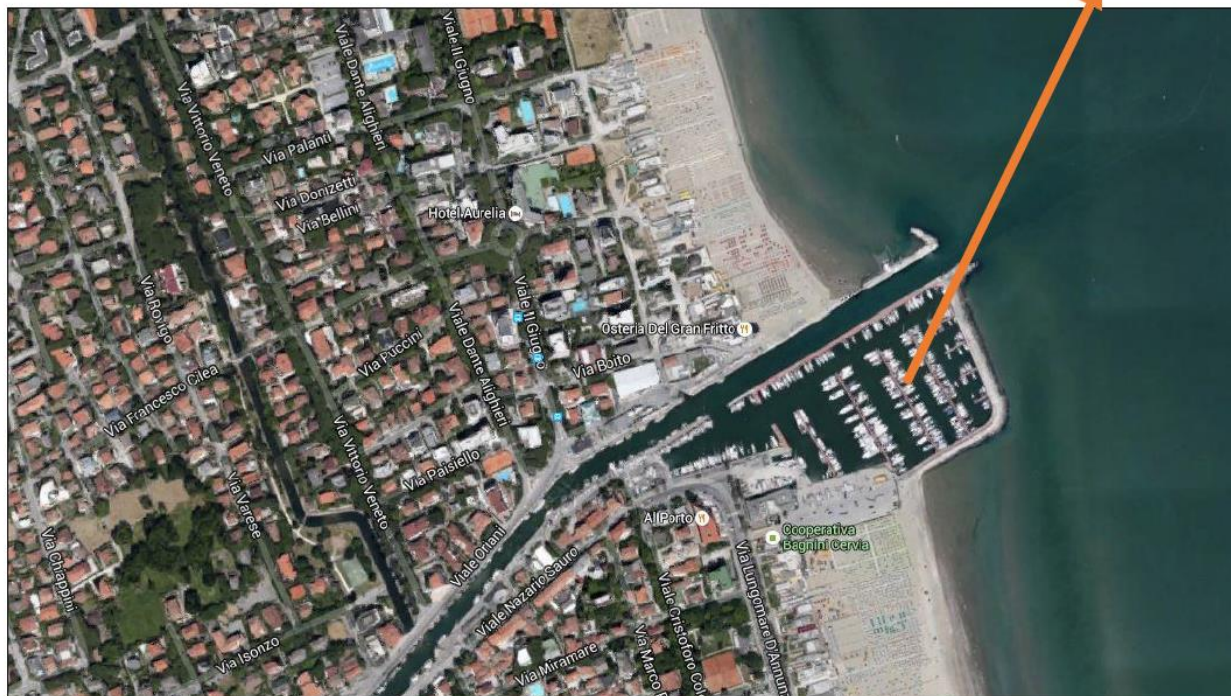
Vengono previste tre diverse modalità di gestione dei rifiuti, in relazione alla tipologia:

- 1) **conferimento** in **cassonetti** e **contenitori** ubicati in varie aree portuali, con meccanismo di chiusura/apertura a chiave a carico di ciascun Comandante di unità (per rifiuti solidi assimilabili agli urbani e materiale marinaresco);
- 2) **conferimento** presso le **2 isole ecologiche**, gestite (apertura/chiusura) secondo un preciso calendario a cura del gestore (oli, batterie, filtri ecc.);
- 3) **ritiro direttamente da bordo** a mezzo autocisterna (acque nere/grigie di bordo).



2.2 Caratteristiche delle aree portuali interessate dal Piano

Porto turistico Marina di Cervia



PREMESSA

Il porto canale di Cervia è situato a circa 25 km a Sud del porto di Ravenna, in posizione “Latitudine 44° 16’,10 N – Longitudine 12° 21’,69 E”; ai sensi dell’art. 4, comma 1, lettera d) e comma 5 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, è un porto di II categoria, IV classe.

DESCRIZIONE

Il porto è caratterizzato dalla presenza dell’abitato cittadino immediatamente a ridosso delle banchine e, si estende verso l’interno della città risultando navigabile sino al porto delle ferrovie. Lungo il percorso vi sono regolari punti di ormeggio che permettono lo stazionamento di unità da pesca professionale e da diporto. Vi è un porto turistico, gestito dalla Società “Arco Marina S.r.l.” ed una darsena comunale destinata all’ormeggio delle unità che svolgono attività di mitilicoltura e pesca associate alle Cooperative “Penso Luigi” e “La Fenice”. Nel periodo compreso tra il mese di maggio e settembre, vi è l’approdo di unità “motonavi” adibite al trasporto passeggeri, che effettuano brevi gite turistiche giornaliere. Nel porto non è presente traffico mercantile.

2.3 Utenze coinvolte

MOTONAVI TRAFFICO PASSEGGERI

Nel porto di Cervia non stazionano stabilmente motonavi adibite al trasporto passeggeri. Nel periodo estivo (maggio – settembre) vi operano due unità, la Motonave “New Ghibli” – 4RM680 (con ormeggio nel porto di Cervia) e saltuariamente la Motonave “Tritone” – 4RM609 (con ormeggio nel Porto di Cesenatico).

UNITA' ADIBITE ALLA PESCA

Ad ottobre 2022, risultano stazionanti n° 22 unità da pesca, così distribuite:

- 15 piccole unità per "Attrezzi da posta" con TSL (valore medio) 4;
- 07 unità adibite agli "Impianti di Mitilicoltura" con TSL (valore medio) 11.

UNITA' DA DIPORTO

Cervia è dotata di un porto turistico affidato in gestione alla società "Arco S.r.l.", la capienza dei posti barca risulta pari a 260. Le rimanenti unità stazionano lungo tutto il canale di Cervia ed i relativi posti di ormeggio sono gestiti dal Circolo Nautico Amici della Vela di Milano Marittima e dalla Società Adria Boat di Paolo Sarti.

L'ammontare complessivo degli ormeggi disponibili per unità da diporto nel porto di Cervia è pari a n. 397. Il dato medio rimane invariato per tutto l'anno; gli ormeggi sono così ripartiti:

- 260 posti nell'Approdo turistico Marina di Cervia;
- 47 posti presso il Circolo Nautico Cervia;
- 90 posti presso la Soc. Adria Boat di P. Sarti.

UNITA' TRAFFICO COMMERCIALE

Nel porto di Cervia non sono presenti unità di traffico commerciale.

2.4 Modalità e gestione del servizio

Tenendo conto delle funzioni portuali e della tipologia di traffico scalante degli ultimi anni, il quadro organizzativo del servizio di raccolta si può articolare, in coerenza con le tipologie di navi presenti nel porto di Cervia, in 4 sottosistemi:

2. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dai motopescherecci;
3. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dal diporto nautico;
4. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti da motonavi trasporto passeggeri;
5. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti da qualsiasi nave in scalo/transito.

Le tipologie di rifiuto gestite (urbani e speciali) sono:

- 1) il garbage, ovvero i rifiuti normalmente prodotti dall'esigenza di vita di bordo così come definiti dall'annesso V della Marpol, e i rifiuti derivanti dalle attività di pesca e acquacoltura;
- 2) i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti;
- 3) I rifiuti pericolosi derivanti dalla manutenzione dei motori di bordo quali oli esausti, filtri, stracci unti d'olio, batterie al piombo ecc.; i residui oleosi di macchine (acque di sentina, morchie ecc.) così come definiti dall'annesso I della Marpol; le acque biologiche nere o acque reflue, così come definite dall'annesso IV della Marpol.

Per tipologia dei traffici e considerata la vocazione operativa e le caratteristiche del porto di Cervia, non sussistono esigenze legate all'arrivo di navi di bandiera extracomunitaria, la trattazione dei cui rifiuti richiederebbe ulteriori e più accurate procedure di smaltimento (D.M. 22 maggio 2001 e ss.mm. e ii.: trattamento attraverso impianti di incenerimento o di sterilizzazione). In tali casi, comunque, il servizio verrà effettuato direttamente dal gestore che, previa segnalazione dell'Ufficio Locale Marittimo, attiverà le necessarie procedure di smaltimento.

CLASSIFICAZIONE

Ai fini di una consultazione schematica, i rifiuti che potrebbero essere gestiti nel sistema individuato dal Piano sono riportati nella seguente tabella, che contiene la denominazione del rifiuto, una sua descrizione e il relativo annesso MARPOL.

DENOMINAZIONE RIFIUTO	DESCRIZIONE	ANNESSO MARPOL 73/78
SLOPS	Residui di carico liquido	I
SLUDGE (MORCHIE)	Fanghi /miscugli fangosi	I
SEWAGE	Acque nere, grigie	IV
BILGE WATER (ACQUE OLEOSE DI SENTINA)	Residui oleosi miscelati ad acqua	I
FOOD WASTE (RESIDUI DI ALIMENTI)	Tutte le sostanze alimentari avariate o incontaminate, comprende frutta, verdura, prodotti lattiero-caseari, pollame, prodotti a base di carne e avanzi di cibo generati a bordo nave	V
COOKING OIL	Qualsiasi tipo di olio o grasso commestibile destinati a essere utilizzati per la preparazione o la cottura dei cibi, escluso il cibo stesso che viene preparato utilizzando questi oli.	V
RESIDUI DEL CARICO DIVERSI DALLE SLOPS	Residui di carico non liquidi (residui polverosi, caolino, frammenti d'acciaio, avanzi di carico solido, residui ferrosi, carbone e polveri di carbone, catrami ecc.)	III
FARDAGGIO (RESIDUI ASSOCIATI AL CARICO)	Pallets, imballaggi plastici metallici e cartacei, supporti e pianali dei colli	V
RIFIUTI SANITARI	Residui di detersivi, saponi, prodotti di pulizia, stracci, polveri solventi, biodegradabili e non, acidi e sgrassanti da cucina, materiale sanitario solido ecc.	V
VERNICI E SOLVENTI NON DEL CARICO	Polveri di sverniciatura, residui di vernici, pitture, calci, sode, materiali di	II-V

	trattamento delle superfici, levigatura, inchiostri, limature ecc.	
RESIDUI PLASTICI, LEGNOSI, VETROSI, FERROSI NON DEL CARICO	Residui di fili elettrici, tubi in PVC, involucri di plastica, lampade, bottiglie, nastri isolanti, chiodi	V
BATTERIE	Residui piombosi di batterie al Cr, Ni e Cd, accumulatori esausti, batterie per apparati elettrici, elettronici, elettrodomestici portatili e apparecchi TLC esaurite	V
FISHING GEAR	Qualsiasi dispositivo fisico o parte di esso o di una combinazione di elementi che possono essere immessi sopra l'acqua, in acqua o sul fondo marino con la funzione di cattura, o di controllo per successiva cattura o raccolta di organismi marini o di acqua dolce	V
OIL (OLII ESAUSTI)	Residui di cambio lubrificanti da motori, generatori, ecc.	I

Altra tipologia di rifiuti che deve essere gestita nel sistema individuato Piano e che non viene disciplinata dalla convenzione MARPOL sono i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti, che vengono considerati rifiuti urbani ai sensi dell'articolo 183 comma 1 lettera b-ter del D.Lgs. 152/2006.

GESTIONE DELLE DIFFERENTI TIPOLOGIE DI RIFIUTO

Le diverse categorie di rifiuti prevedono una triplice modalità di gestione, a seconda della tipologia:

- 1) conferimento in cassonetti e contenitori ubicati in varie aree portuali, con meccanismo di chiusura/apertura a chiave a carico di ciascun Comandante di unità (per rifiuti solidi assimilabili agli urbani e materiale marinaresco);
- 2) conferimento presso le isole ecologiche, gestite (apertura/chiusura) secondo un preciso calendario a cura del gestore (oli, batterie, filtri ecc.);
- 3) ritiro direttamente da bordo a mezzo autocisterna (acque nere/grigie di bordo).

In ragione della forte commistione in ambito portuale tra attività portuali e attività cittadine, dovrà essere individuata da parte del gestore – in accordo con l'Ufficio Locale Marittimo – una configurazione ottimale del servizio che consenta, anche modificando l'ubicazione dei contenitori, di realizzare una divisione netta del ciclo dei rifiuti, escludendo i rifiuti prodotti dalle navi da quelli provenienti dal circuito cittadino e viceversa, ai fini della corretta attribuzione dei costi e nel rispetto delle relative competenze.

Si riportano nel dettaglio la gestione delle varie tipologie di rifiuto.

Gestione dei rifiuti Garbage e materiale marinaresco (CER 20 03 01, CER 20 01 01, CER 20 01 02, CER 20 01 39, CER 020104, CER 020110, CER 020199, CER 17 04 11, CER 17 04 05 e altri)

- da Unità da PESCA / DIPORTO / MOTONAVI T.P.

Gli armatori/comandanti di tali unità devono procedere alla raccolta differenziata dei rifiuti di bordo, opportunamente confezionati, e al conferimento presso gli idonei cassonetti posizionati in prossimità degli approdi come di seguito specificato:

LOCALIZZAZIONE	TIPOLOGIA RIFIUTI	Quantità	DESCRIZIONE	FREQUENZE SVUOTAMENTO
Banchina lato Cervia	Rifiuti indifferenziati	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Carta	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Plastica/lattine	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Vetro	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Materiale marinaresco	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Scarti da mitilicoltura	4	cassonetto lt 1700 (ubicazione nell'area del piazzale adibito allo sbarco del pescato, corrispondente in viale Nazario Sauro 35)	3 x week da ottobre a maggio 4 x week da giugno a settembre
ISOLA ECOLOGICA CON CISTERNA DA LT 500 PER OLII ESAUSTI – CONTENITORE PER FILTRI , BATTERIE, STRACCI SPORCHI, LATTE DI OLIO, LATTE DI VERNICE, ECC. - frequenza di ritiro presso le isole ecologiche, tale da evitare la saturazione della capacità di ricezione degli stessi, in funzione della quantità di rifiuti effettivamente conferiti				
Porto turistico DI MARINA CERVIA	Rifiuti indifferenziati	7	cassonetto lt 360	2 x week da ottobre a maggio 4 x week da giugno a settembre
	Carta	3	cassonetto lt 360	1 x week da ottobre a maggio 3 x week da giugno a settembre
	Plastica/lattine	4	cassonetto lt 360	1 x week da ottobre a maggio 3 x week da giugno a settembre
	Vetro	3	cassonetto lt 360	1 x week da ottobre a maggio 3 x week da giugno a settembre
	Materiale marinaresco	1	cassonetto lt 360	1 x week

	Organico	4	cassonetto lt 360	1 x week da ottobre a maggio 3 x week da giugno a settembre
	ISOLA ECOLOGICA CON CISTERNA DA LT 500 PER OLII ESAUSTI – CONTENITORE PER FILTRI, BATTERIE, STRACCI SPORCHI, LATTE DI OLIO, LATTE DI VERNICE, ECC. - <u>frequenza di ritiro presso le isole ecologiche, tale da evitare la saturazione della capacità di ricezione degli stessi, in funzione della quantità di rifiuti effettivamente conferiti.</u>			
Circolo Nautico Cervia (Lato Milano Marittima)	Rifiuti indifferenziati	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Carta	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Plastica/lattine	1	cassonetto lt 360	1 x week
	Vetro	1	cassonetto lt 360	1 x week

Al fine di ottimizzare il servizio di raccolta e previa comunicazione all'Autorità Marittima motivata da specifiche esigenze degli utenti o del gestore, saranno possibili aggiustamenti di dettaglio agli schemi sopra riportati in merito a numero e ubicazione dei contenitori e frequenza di svuotamento.

Il sistema sopra descritto sarà la base per la costruzione del capitolato tecnico di gara e costituisce un'indicazione di massima per garantire un sistema ottimizzato per la gestione dei rifiuti portuali.

Gestione di altri rifiuti speciali NON PERICOLOSI e PERICOLOSI (CER 15 01 10*, CER 16 06 01*, CER 16 06 02*, CER 16 06 03*, CER 16 06 04, CER 16 01 07*, CER 15 02 02* e altri)

- da Unità da PESCA / DIPORTO / MOTONAVI T.P.

Conferimento all'interno degli appositi contenitori collocati nelle isole ecologiche.

Gestione rifiuti speciali PERICOLOSI da idrocarburi (OIL) (CER 13 02 04*, CER 13 02 05*, CER 13 02 06*, CER 13 02 08*, CER 13 04 01*, CER 13 04 02*, CER 13 04 03* e altri)

- da Unità da PESCA / DIPORTO / MOTONAVI T.P.

Conferimento all'interno degli appositi contenitori collocati nelle isole ecologiche.

In caso di impiego di manichette per il pompaggio degli oli, le stesse dovranno essere regolarmente collaudate e revisionate in conformità alle normative vigenti, sia all'atto della fornitura che periodicamente (almeno ogni 12 mesi). Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato riportante le condizioni massime di esercizio; le stesse condizioni devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta.

Le manichette devono essere mantenute costantemente integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento di materiali. Il Comandante dell'unità e gli addetti al servizio di raccolta devono verificare che lo specchio acqueo circostante sia e rimanga sempre pulito, informando immediatamente l'Autorità Marittima qualora si verificano fuoriuscite.

Gestione acque reflue (SEWAGE) (CER 20 03 04 e altri)

- da Unità da PESCA / DIPORTO / MOTONAVI T.P.

Il servizio, vista la tipologia di traffici portuali presenti al Porto di Cervia, verrà svolto occasionalmente e su richiesta espressa da parte delle unità.

Il servizio può essere effettuato mediante apposita autocisterna con pompaggio dei liquidi direttamente dal bordo della nave o tramite i mezzi del gestore. In tal caso gli operatori del gestore devono prendere in consegna le manichette di bordo e collegarle al bocchettone della cisterna. Una volta riempita la cisterna, gli operatori addetti al controllo interrompono le operazioni di pompaggio, riconsegnano la manichetta a bordo e chiudono il bocchettone della cisterna. Comunque, sia tramite autocisterna che attraverso mezzi del gestore, le operazioni di pompaggio, ritiro e trasporto fuori dal porto dei rifiuti liquidi sono svolte sotto la diretta responsabilità del personale del gestore.

Isole ecologiche

La gestione dei rifiuti portuali sarà garantita anche attraverso l'operatività di n. 2 (due) Isole Ecologiche, da realizzarsi da parte del gestore.

Scopo delle isole ecologiche è garantire il conferimento da parte di tutte le tipologie di utenti e il deposito temporaneo di alcune tipologie di rifiuti. La gestione dovrà essere impostata in maniera tale da incentivare il conferimento da parte dei Comandanti delle navi, scongiurando nella maniera più assoluta qualsiasi abbandono non controllato di rifiuti (sia in porto che in mare).

I conferimenti presso le isole ecologiche potranno avvenire negli orari di apertura delle stesse, alla presenza del soggetto responsabile individuato dal gestore. Tali orari saranno fissati con apposita ordinanza successivamente all'affidamento del servizio in concessione (indicativamente: apertura 2 giorni alla settimana per 2 ore al giorno nel periodo invernale, 5 giorni alla settimana per 2 ore al giorno nel periodo estivo). Tuttavia, in caso di particolari necessità potranno essere richieste al gestore, previa comunicazione all'Autorità Marittima, aperture aggiuntive.

Il gestore provvederà, oltre che all'apertura nei giorni/orari prestabiliti, anche alla custodia, manutenzione e pulizia, nonché allo svolgimento delle pratiche amministrative connesse alla gestione dei rifiuti ivi conferiti.

Gestione dei Rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti

Il comandante della nave o il conducente del natante che approda in un porto conferisce i rifiuti accidentalmente pescati in mare nelle apposite strutture di raccolta allestite in prossimità degli ormeggi previa pesatura. Tale conferimento, è gratuito per il conferente ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, e si configura quale deposito temporaneo ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera bb), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e alle condizioni previste dall'articolo 185-bis del medesimo decreto legislativo.

3. Il Piano nei confronti della pianificazione esistente

Viene effettuata una analisi di coerenza delle indicazioni del piano dei rifiuti portuali con gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni dei vigenti piani e programmi territoriali e settoriali sovraordinati; sono stati confrontati in particolare i seguenti piani:

- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e per la bonifica delle aree inquinate (**PRRB**) della Regione Emilia-Romagna;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (**PTCP**) di Ravenna;
- Il Piano Urbanistico Generale (**PUG**) di Cervia.

Inoltre, nelle more di una valutazione di incidenza, è stata effettuata un'analisi circa la presenza, nelle vicinanze delle aree soggette alle attività di pianificazione, di aree appartenenti alla Rete Natura 2000 (Direttiva 92/43/CEE "Habitat e Direttiva 2009/147/CE "Uccelli").

PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI E PER LA BONIFICA DELLE AREE INQUINATE (P.R.R.B.)

Il Piano regionale di gestione dei rifiuti e per la bonifica delle aree inquinate 2022-2027 (PRRB), è stato approvato dall'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna con Deliberazione assembleare n. 87 del 12/07/2022.

Il PRRB rappresenta uno degli strumenti di attuazione delle politiche di sviluppo sostenibile che la Regione Emilia-Romagna mette in campo per il proprio sviluppo socio-economico e territoriale in maniera integrata, assicurando al contempo la tutela dell'ambiente e delle risorse naturali. Il PRRB assume contenuti che fin qui non erano tipici della materia dei rifiuti e si pone come un vero e proprio programma di sviluppo economico-territoriale della Regione nell'accezione che ci consegna l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Nel PRRB vengono conseguiti anche gli obiettivi previsti in altri strumenti di pianificazione come, ad esempio, il Piano Energetico Regionale e la nuova legge regionale urbanistica che, nel prevedere la limitazione del consumo di suolo, fa delle bonifiche e del recupero delle aree degradate uno dei pilastri di azione cui la Regione intende fare riferimento. Nel PRRB sono state previste nuove modalità di confronto con la cittadinanza ed i portatori di interesse in merito al monitoraggio delle politiche e dei risultati ottenuti.

Nello specifico del proprio ambito di intervento, il piano si propone quindi come elemento di traino del percorso di radicale transizione ecologica della Regione Emilia-Romagna, in coerenza con quanto previsto dal Patto per il Lavoro e per il Clima.

Il PRRB, in continuità con le scelte e le metodologie utilizzate per l'attuazione del precedente Piano regionale dei rifiuti, definisce un sistema integrato di gestione dei rifiuti fondato su: prevenzione, preparazione per il riutilizzo, riciclaggio, recupero di energia e infine smaltimento, in linea con la "gerarchia dei rifiuti", ed improntato ai principi di autosufficienza e prossimità.

Nell'arco temporale di validità del Piano (2022 - 2027) le nuove direttive sull'Economia circolare approvate nel 2018 e recepite a livello statale nel 2020, prevedono:

- l'innalzamento dei target di preparazione per il riutilizzo e riciclaggio dei rifiuti urbani e da imballaggio ivi inclusa la preparazione per il riutilizzo e riciclo: 55% entro il 2025, 60% entro il 2030, 65% entro il 2035 (art. 11 Direttiva 2018/851/UE);

- l'inserimento di un limite di conferimento massimo in discarica e prescrizioni sui rifiuti e i trattamenti non ammissibili in discarica (art. 5 Direttiva 2018/850/UE):
 - o entro il 2035 la quantità di rifiuti urbani collocati in discarica deve essere ridotta al 10% del totale dei rifiuti urbani prodotti in peso;
 - o entro il 2030, tutti i rifiuti idonei al riciclaggio o al recupero di altro tipo, in particolare i rifiuti urbani, non devono essere ammessi in discarica;
- l'attuazione della prevenzione della dispersione dei rifiuti sulla base delle prescrizioni contenute nei programmi di misure previsti dalla Direttiva 2008/56/Ce (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) e Direttiva 2000/60/Ce (direttiva quadro sulle acque) (art. 28 Direttiva 2018/851/UE);
- l'estensione degli obblighi di raccolta differenziata, già vigenti dal 2015 per carta, metallo, plastica e vetro, alle seguenti tipologie di rifiuti:
 - o rifiuti organici: la scadenza del 31 dicembre 2023 (art. 22 Direttiva 2018/851/UE) è stata anticipata al 31 dicembre 2021 dall'art. 182-ter comma 2 del D.Lgs. 152/06 come modificato dal D.Lgs 116/2020;
 - o rifiuti tessili: la scadenza del 1° gennaio 2025 (art. 11 Direttiva 2018/851/UE) è stata anticipata al 1° gennaio 2022 dall'art. 205 del D.Lgs. 152/06 come modificato dal D.Lgs 116/2020;
 - o rifiuti domestici pericolosi: entro il 1° gennaio 2025 (art. 20 Direttiva n. 2018/851/UE);
- la previsione di specifici programmi di prevenzione dei rifiuti alimentari, finalizzati a contribuire al raggiungimento del nuovo obiettivo comunitario per la riduzione dei rifiuti alimentari del - 50 % entro il 2030 (art. 9 Direttiva n. 2018/851/UE);
- l'integrazione della Strategia regionale (#Plastic-FreEr) per la riduzione dell'incidenza delle plastiche sull'ambiente basata sulle 5 R: riconvertire, ridurre, ripulire, da rifiuto a risorsa (art. 28 Direttiva 2018/851/UE);
- l'inserimento di misure volte a promuovere la demolizione selettiva e la cernita dei rifiuti da costruzione e demolizione almeno per legno, frazioni minerali (cemento, mattoni, piastrelle e ceramica, pietre), metalli, vetro, plastica e gesso (art. 11 Direttiva 2018/851/UE), oltre all'“analisi dei flussi derivanti da materiali da costruzione e demolizione nonché, per i rifiuti contenenti amianto, idonee modalità di gestione e smaltimento nell'ambito regionale, allo scopo di evitare rischi sanitari e ambientali connessi all'abbandono incontrollato di tali rifiuti”, in base a quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 art. 199 comma 3 lettera r-quater.

Il PRRB inoltre recepisce e concorre al raggiungimento degli obiettivi già codificati dal Patto per il Lavoro e per il Clima, sottoscritto da Regione Emilia-Romagna, istituzioni e rappresentanze economiche e sociali nel Dicembre 2020, per il conseguimento dell'80% di raccolta differenziata al 2025 e del 110 kg/ab anno di rifiuto urbano pro capite non riciclato al 2030.

Gli obiettivi strategici del PRRB sono sintetizzati nella seguente tabella.

Indicatori di base	Obiettivi di Piano al 2027
Produzione totale rifiuti urbani [t]	decremento stimato del -5 % per unità di Pil
Raccolta differenziata [%]	80%
Preparazione per il riutilizzo e riciclaggio [%]	66%*
Rifiuto urbano pro capite non inviato a riciclaggio [kg/ab]	120 kg/ab anno
Smaltimento in discarica	divieto di avvio a smaltimento in discarica dei rifiuti urbani indifferenziati

(*) indicatore rideterminato a seguito dell'applicazione della nuova metodologia di calcolo corrispondente a quello del 70% determinato con la vecchia metodologia contenuto nel Documento Programmatico.

Relativamente all'ambito della pianificazione dei rifiuti prodotti dalle navi, a seguito dell'introduzione del nuovo D.Lgs. 197/2021, il PRRB prevede di avviare un percorso di revisione della vigente pianificazione dei rifiuti prodotti dalle navi in ambito regionale, che verrà adeguata e aggiornata secondo le nuove direttive normative.

Anche per il conferimento dei rifiuti raccolti accidentalmente in mare, a seguito dell'aggiornamento normativo introdotto dal D.Lgs 197/2021, il PRRB propone un percorso di adeguamento nell'ambito della pianificazione regionale dei rifiuti prodotti dalle navi.

Relativamente ai rifiuti speciali, il PRRB assume due specifici principi:

- il **principio di autosufficienza per lo smaltimento** nell'ambito regionale dei rifiuti speciali non pericolosi in attuazione dell'articolo 16 della Direttiva 2008/98/CEE;
- il **principio di prossimità nello smaltimento e nel recupero** dei rifiuti speciali nell'impianto idoneo più vicino al luogo di produzione o raccolta, al fine di ridurre i movimenti dei rifiuti stessi, tenendo conto del contesto geografico, della necessità di impianti specializzati per determinati tipi di rifiuti, dell'economicità della gestione nonché dell'equa ripartizione dei carichi ambientali.

Inoltre, vengono previste le seguenti disposizioni nel PRRB per i rifiuti speciali:

- riduzione del 5% della produzione dei rifiuti speciali non pericolosi e del 10% dei rifiuti speciali pericolosi per unità di PIL come definito nel Programma nazionale di prevenzione (Decreto direttoriale del MATTM del 7/10/2013);
- riduzione della pericolosità dei rifiuti speciali (art. 180 c.2 lett. i) D.Lgs. 152/2006);
- riduzione del 10% della produzione di RS da inviare a smaltimento in discarica rispetto ai valori del 2018;
- sviluppo delle filiere del recupero (green economy);
- sviluppo delle filiere di utilizzo dei sottoprodotti in coerenza con Elenco regionale;
- autosufficienza per lo smaltimento nell'ambito regionale dei rifiuti speciali non pericolosi.



PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI RAVENNA- PTCP

Il PTCP della Provincia di Ravenna vigente è stato approvato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n.9 del 28 febbraio 2006 e successivamente modificato con alcune varianti, tra cui la:

- “Variante specifica al PTCP della Provincia di Ravenna, ai sensi dell’art. 27-bis della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., relativa alla tav. 2-18 riguardante un’area ubicata nel comune di Cervia”, approvata con delibera di Consiglio Provinciale n. 106 del 13 novembre 2012;
- “Variante specifica al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) in attuazione al Piano Regionale dei Rifiuti (P.R.G.R.)” approvato dall'assemblea legislativa con delibera n. 67 del 03/05/2016, ai sensi dell'art. 27 bis della L.R. 20/2000 e art. 76 L.R. 24/2017 - Approvata con Delibera di Consiglio Provinciale n. 10 del 27/02/2019.

Le aree portuali di interesse ricadono all’interno delle “Zone di riqualificazione della costa e dell’arenile” e delle “*Zone urbanizzate in ambito costiero*” che vengono disciplinate rispettivamente dagli art. 3.13 e art. 3.14 delle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP, che prevedono specifiche disposizioni e direttive sugli usi ammissibili del territorio in queste aree.

Le aree portuali sono inoltre ricomprese all’interno del polo funzionale 18 – Arenile di Cervia, per i quali il PTCP prevede specifiche disposizioni ed obiettivi specifici. Di particolare rilevanza nella correlazione e nella coerenza con il Piano dei rifiuti portuali, è presente questo specifico obiettivo per i poli funzionali (art. 8.5 delle NTA del PTCP):

“Contenere e ridurre l’impatto ambientale dei poli funzionali e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili e la produzione di rifiuti, qualora non sia specificamente previsto il loro riutilizzo, recupero o riciclaggio; migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante”.

La variante specifica approvata con Delibera di Consiglio Provinciale n. 10 del 27/02/2019 provvede all’individuazione delle zone idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento nonché all’individuazione delle zone non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento nella TAV. 4 del PTCP.

PUG DEL COMUNE DI CERVIA

Il Piano Urbanistico Generale del Comune di Cervia (PUG) è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 70 del 28/11/2018. Il territorio urbano è stato suddiviso in aree funzionali con caratteri morfologici, tipologici e funzionali prevalenti, con delle specifiche strategie diffuse di interventi urbanistici. Relativamente all’area funzionale portuale, la strategia del PUG di Cervia prevede l’attuazione del Piano del Porto al fine di:

- assicurare condizioni di navigabilità e di sicurezza idraulica;
- riqualificare il waterfront;
- qualificare le strutture e i servizi esistenti;
- realizzare una maggiore permeabilità tra il porto, la darsena, la spiaggia, Borgo Marina e il Quadrilatero;
- mantenere le attività esistenti: nautica, pesca e cantieristica.

È stato quindi predisposto nel PUG il piano dell’Arenile e del Porto di Cervia, individuando le funzioni ammesse e compatibili nonché gli interventi edilizi ammissibili ed i parametri urbanistico-edilizi da rispettare in area portuale e costiera della città, in coerenza con gli obiettivi del PUG.

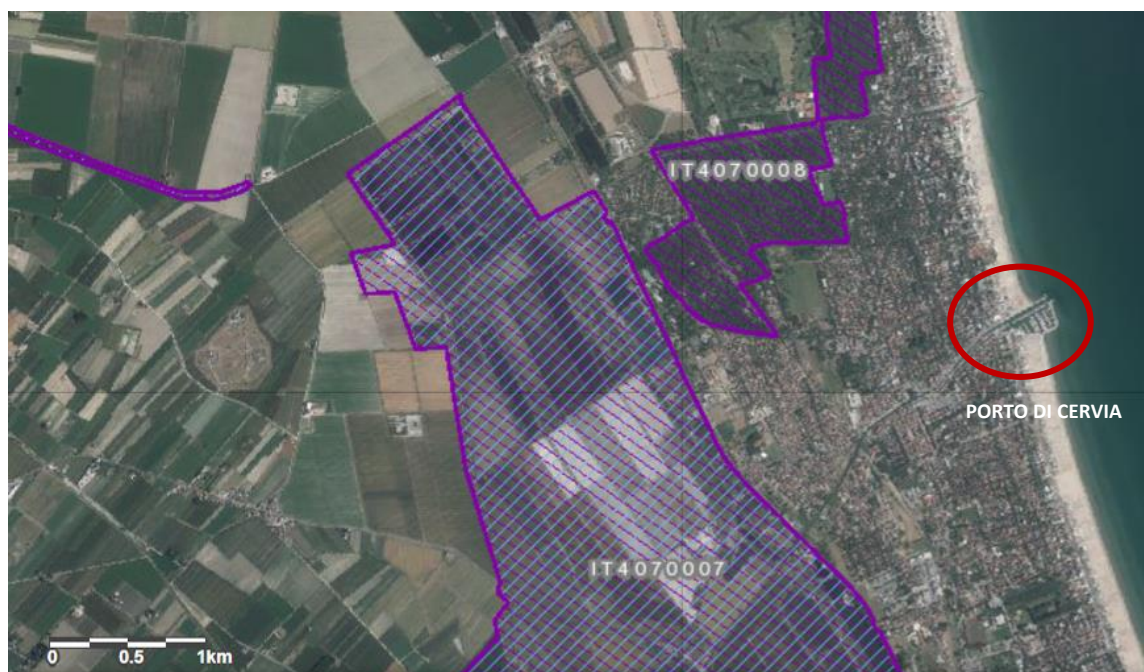


RETE NATURA 2000

La Rete Natura 2000 è una rete ecologica diffusa nel territorio dell'Unione Europea istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", con lo scopo di mantenere a lungo termine gli habitat naturali e le specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete individua aree di particolare pregio ambientale, destinate alla conservazione degli habitat e delle specie animali e vegetali, denominate Siti di Importanza Comunitaria (SIC) identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat e successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Nelle vicinanze delle aree portuali di interesse del Piano non sono presenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000, come si può vedere nella cartografia sottostante. Il sito IT4070008 (Pineta di Cervia) è a più di 1 km dall'area portuale ed il sito IT4070007 (Salina di Cervia) è a circa 2 km.



COERENZA CON LE PRESCRIZIONI E GLI INDIRIZZI DEI PIANI VERIFICATI

L'analisi della coerenza con indirizzi, direttive e prescrizioni dei vigenti piani e programmi territoriali e settoriali sovraordinati, detta anche coerenza esterna, si riferisce al confronto tra gli obiettivi del Piano e quelli degli altri pertinenti piani che insistono sulla zona. In altri termini si è verificata la compatibilità, l'integrazione e il raccordo degli obiettivi del Piano rispetto alle linee generali della pianificazione sovraordinata e di settore.

La tabella seguente descrive la coerenza degli obiettivi del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi di Cervia, con il PRRB della Regione Emilia-Romagna, il PTCP della Provincia di Ravenna e il PUG del Comune di Cervia.

Obiettivi del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del porto di Cervia	COERENZA		
	PRRB Emilia-Romagna	PTCP Ravenna	PUG Cervia
a) Fornitura di un servizio completo alle navi che preveda l'intero ciclo di gestione dei rifiuti assimilabili agli urbani, speciali pericolosi e non pericolosi (ritiro, trasporto, trattamento), in modo da scoraggiare il ricorso all'illecito sversamento in mare;	L'obiettivo di piano è coerente con gli obiettivi del PRRB relativi all'attuazione delle misure di prevenzione della dispersione dei rifiuti sulla base delle prescrizioni contenute nei programmi di misure previsti dalla Direttiva 2008/56/Ce (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) e Direttiva 2000/60/Ce (direttiva quadro sulle acque) (art. 28 Direttiva 2018/851/UE). Inoltre, l'obiettivo è coerente con gli obiettivi del PRRB relativo alla gestione dei rifiuti urbani e rifiuti speciali.	L'obiettivo di piano è coerente con l'art. 8.5 delle NTA del PTCP: "Contenere e ridurre l'impatto ambientale dei poli funzionali e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili e la produzione di rifiuti, qualora non sia specificamente previsto il loro riutilizzo, recupero o riciclaggio; migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante".	L'obiettivo di piano è coerente con la strategia del PUG sull'area funzionale portuale relativa a qualificare le strutture e i servizi esistenti.
b) Organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, a un unico soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie	L'obiettivo è coerente con il raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata, miglioramento della qualità e diffusione dei sistemi di quantificazione dei rifiuti previsti dal PRRB	L'obiettivo di piano è coerente con l'art. 8.5 delle NTA del PTCP: "Contenere e ridurre l'impatto ambientale dei poli funzionali e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili e la produzione di rifiuti, qualora non sia specificamente previsto il	L'obiettivo di piano è coerente con la strategia del PUG sull'area funzionale portuale relativa a qualificare le strutture e i servizi esistenti.

risorse umane e materiali;		loro riutilizzo, recupero o riciclaggio; migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante".	
c) Attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti , in accordo con gli obiettivi indicati dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti	Il piano risulta coerente con le indicazioni relative alle percentuali di raccolta differenziata previste dal PRRB, concorrendo al raggiungimento del target temporale.	L'obiettivo di piano è coerente con l'art. 8.5 delle NTA del PTCP: "Contenere e ridurre l'impatto ambientale dei poli funzionali e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili e la produzione di rifiuti, qualora non sia specificamente previsto il loro riutilizzo, recupero o riciclaggio; migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante".	
d) Approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio.			L'obiettivo di piano è coerente con la strategia del PUG sull'area funzionale portuale relativa a qualificare le strutture e i servizi esistenti.

Inoltre, gli obiettivi e le azioni previste dal piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico nel porto di Cervia risultano coerenti:

- con il percorso di adeguamento nell'ambito della pianificazione regionale dei rifiuti prodotti dalle navi proposto da PRRB della Regione Emilia-Romagna;
- con il principio di autosufficienza per lo smaltimento nell'ambito regionale dei rifiuti speciali non pericolosi e il principio di prossimità nello smaltimento e nel recupero dei rifiuti speciali previsti dal PRRB della Regione Emilia-Romagna;
- con le indicazioni fornite dal PTCP relativamente alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento, nonché all'individuazione delle zone non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento;
- con le funzioni ammesse dal Piano dell'Arenile e del Porto del PUG di Cervia.

Il Piano, mirato ad ottimizzare la gestione dei rifiuti con particolare riferimento alla frequenza dei prelievi e alla promozione della raccolta differenziata all'interno delle isole ecologiche, nonché alla gestione dei rifiuti accidentalmente pescati, è in linea con quanto disciplinato nei Piani urbanistici e di settore verificati nei paragrafi precedenti.



4. Considerazioni relative alla procedura di VAS

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riguarda piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente e ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e dell'approvazione di detti piani e programmi, assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Con la VAS si indica quindi un processo formalizzato di valutazione come strumento a supporto delle decisioni di piani o programmi ai diversi livelli di governo del territorio. Sulla base di tali considerazioni e ai sensi della normativa vigente, alcuni strumenti pianificatori vengono assoggettati alla VAS.

4.1 Inquadramento normativo per la procedura di VAS

La VAS è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE con l'obiettivo (art. 1) *"di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"*.

La Direttiva risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sui tre pilastri:

- diritto all'informazione
- diritto alla partecipazione alle decisioni in materia ambientale
- accesso alla giustizia.

In Italia la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con il D.Lgs 152/2006 (Norme in materia ambientale), ripetutamente modificato e integrato, in particolare dal D.Lgs 4/2008 (Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152) e dal D.Lgs 128/2010 (introduce cambiamenti in particolare alla parte seconda del testo unico in materia ambientale, ossia quella relativa alla VAS).

La valutazione ambientale strategica che comporta l'applicazione di un parere obbligatorio su tutti i piani e i programmi che possono produrre impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, intendendo per impatto significativo, come riporta la legge, *"l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, nei suoi elementi antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici"*.

La normativa nazionale, all'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 152/06, indica che la valutazione ambientale strategica si applica ai piani e programmi:

- a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;

- b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

Il Comma 3 del medesimo articolo specifica che per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora **l'autorità competente valuti** che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

Inoltre, il comma 3 bis specifica che l'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.

La valutazione dell'Autorità Competente prevista nei commi 3 e 3bis viene svolta all'interno della Verifica di assoggettabilità a VAS, che costituisce la prima fase del processo di VAS, ed è normata dall'art. 12 del D.Lgs. 152/06. Il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Cervia, nonché le sue modifiche che possano produrre effetti sull'ambiente, rientrano nel campo di applicazione della Verifica di assoggettabilità a VAS. In particolare, con questa procedura **l'autorità procedente** trasmette all'**autorità competente** il **rapporto preliminare ambientale** comprendente una descrizione del piano e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I del decreto.

4.2 Rapporto ambientale preliminare

Il presente rapporto ambientale preliminare, elaborato secondo i criteri di cui all'allegato I alla parte seconda del D. Lgs. 152/06, ai sensi dell'art. 12 del medesimo decreto, è finalizzato alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano. Esso contiene i dati necessari alla verifica di significatività.

4.3 Componenti ambientali interessate dal Piano

Il Piano interessa principalmente il settore dei rifiuti. Le informazioni relative alla quantità e alle tipologie dei rifiuti prodotti nell'ambito del porto di Cervia vengono riportati nel Piano.

Al fine di garantire un esame completo delle possibili problematiche, viene utilizzata la seguente check list per l'individuazione delle possibili interazioni con le componenti ambientali, tenuto conto della definizione di "ambiente" inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici.

Aspetto Ambientale	Possibile Interazione	Esito
Biodiversità	Le previsioni di piano interessano le aree portuali situate in un contesto fortemente antropizzato; si ritiene ci possano essere interferenze con lo stato di conservazione di habitat?	NO
	Le previsioni di piano interessano le aree portuali situate in un	NO

	contesto fortemente antropizzato; si ritiene ci possano essere interferenze con l'areale di distribuzione di specie animali selvatiche?	
	Le previsioni di piano interessano le aree portuali situate in un contesto fortemente antropizzato; si ritiene ci possano essere incidenze sullo stato di conservazione di specie di interesse conservazionistico?	NO
	Le previsioni di piano interessano le aree portuali situate in un contesto fortemente antropizzato; gli indirizzi che verranno identificati interferiranno con la connettività tra ecosistemi naturali?	NO
Rifiuti	Il piano prevede interventi che possono interferire con la fase di raccolta dei rifiuti dell'area urbana?	SI*
	Il piano prevede azioni volte ad aumentare la raccolta di rifiuti presenti in mare?	SI*
Acqua	Il piano di gestione dei rifiuti prevede interventi o azioni che possano interagire in alcun modo con le risorse idriche?	NO
	Le previsioni di piano interessano corpi superficiali anche solo indirettamente e possono interferire con la portata degli stessi?	NO
	Le previsioni di piano, inserendosi in un'area interamente impermeabilizzata, dovrebbero interferire con corpi idrici sotterranei?	NO
	Le azioni di piano interferiranno con gli scarichi in mare?	SI*
	Le previsioni di piano comportano la contaminazione anche solo locale dei corpi idrici?	NO
	Le acque di sentina, oggetto di gestione del piano, determinano una variazione sostanziale del carico inquinante dei reflui destinati agli impianti di depurazione?	NO
Suolo e sottosuolo	Le previsioni di piano potrebbero determinare contaminazione di suolo e sottosuolo?	NO
	Le previsioni di piano, inserendosi in un'area completamente urbanizzata, comportano degrado di suolo?	NO
	Le previsioni di piano, inserendosi in un'area interessata da alluvioni frequenti art. 15 del PAI (verificata attraverso l'analisi della cartografia del Piano di Assetto Idrogeologico relativa all'area di Cervia), potrebbero interferire con il rischio idrogeologico?	NO
	Le previsioni di piano possono determinare variazioni dell'uso del suolo in termini quantitativi e qualitativi?	NO
	Le previsioni di piano determinano variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo?	NO
Patrimonio culturale (1)	Le previsioni di piano possono modificare il paesaggio?	NO
	Il piano prevede interferenze con l'assetto territoriale?	NO
	Il perseguimento degli obiettivi strategici di piano interferisce con beni paesaggistici e beni culturali?	NO
	Il perseguimento degli obiettivi di piano interferisce con la percezione visiva di beni culturali?	NO
Aria	Il perseguimento degli obiettivi del piano potrebbe determinare una variazione delle emissioni inquinanti in atmosfera dovuta al maggiore movimento dei mezzi meccanici per il trasporto dei rifiuti?	SI
	Le previsioni di piano potrebbero determinare variazione della	NO

	concentrazione di inquinanti atmosferici/della qualità dell'aria.	
	Le previsioni di piano potrebbero determinare la presenza di odori sgradevoli nell'area portuale, dovuta alla presenza nei cassonetti nelle isole ecologiche di materiale putrescibile?	SI
Cambiamenti climatici	Le previsioni di piano, inserendosi in un'area completamente urbanizzata ed edificata, determina variazioni della superficie destinata all'assorbimento di CO ₂ ?	NO
	Il piano prevede attività tali da comportare variazioni nella produzione di energia?	NO
	Il perseguimento degli obiettivi del piano potrebbe determinare variazioni nell'emissione di sostanze climalteranti?	NO
Salute umana	Il perseguimento degli obiettivi di piano interferisce con i rischi per la salute umana?	NO
	Il perseguimento dell'obiettivo generale di piano potrebbe determinare variazione dell'esposizione a sorgenti di radiazioni elettromagnetiche?	NO
	Il perseguimento dell'obiettivo generale di piano potrebbe interferire con l'esposizione della popolazione a livelli sonori eccedenti i limiti?	NO
Popolazione	Si ritiene che le previsioni di piano interferiranno con l'attuale distribuzione insediativa?	NO
Aspetti socioeconomici	Le previsioni di piano possono interferire con gli aspetti socioeconomici legati all'area portuale, quali lo sviluppo della nautica da diporto, il turismo e il rafforzamento delle attività produttive legate alla pesca e alla mitilicoltura?	SI*

(1) Patrimonio culturale da intendersi come l'insieme costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici in conformità al disposto di cui all'art. 2, comma 1, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera d) del D. Lgs. 152/06.

* in senso migliorativo

4.4 Criteri per la verifica di assoggettabilità

L'Allegato I alla parte seconda del D.Lgs. 152/06, ai sensi dell'articolo 12 del medesimo decreto, riporta una serie di criteri che devono essere utilizzati nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS. Sulla base di tali criteri, i soggetti competenti in materia ambientale sono chiamati a formulare eventuali osservazioni: di tali osservazioni tiene conto l'Autorità competente nella verifica di significatività degli impatti del Piano. A seguito di tale verifica l'Autorità competente, sentita l'Autorità procedente, emette il "provvedimento di verifica" che assoggetta o esclude il Piano alla successiva procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Si riporta nella seguente tabella l'analisi dei criteri utilizzati nella valutazione ambientale, in relazione ai possibili impatti ambientali dovuti all'attuazione delle azioni di piano, che incidono principalmente su questi aspetti ambientali:

- inquinamento atmosferico e acustico dovuti al movimento di mezzi;
- comparsa di odori sgradevoli per la presenza rifiuto putrescibile;
- qualità delle acque;
- aspetti socio-economici.

1. CARATTERISTICHE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA

Criterio 1.A). In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.

Il piano è stato elaborato per organizzare il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei rifiuti accidentalmente pescati del porto di Cervia, in modo da garantire un servizio completo alle navi che preveda l'intero ciclo di gestione dei rifiuti assimilabili agli urbani, speciali pericolosi e non pericolosi, attuando la raccolta differenziata dei rifiuti, in accordo con gli obiettivi indicati dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti.

Vengono previste tre diverse modalità di gestione dei rifiuti, in relazione alla tipologia:

- 1) conferimento in cassonetti e contenitori ubicati in varie aree portuali, con meccanismo di chiusura/apertura a chiave a carico di ciascun Comandante di unità (per rifiuti solidi assimilabili agli urbani e materiale marinaresco);
- 2) conferimento presso le 2 isole ecologiche, gestite (apertura/chiusura) secondo un preciso calendario a cura del gestore (oli, batterie, filtri ecc.);
- 3) ritiro direttamente da bordo a mezzo autocisterna (acque nere/grigie di bordo).

Il piano, quindi, stabilisce un quadro di riferimento per le attività di raccolta e gestione dei rifiuti derivanti dalle navi nel porto di Cervia, andando a indicare nello specifico la localizzazione ed il numero delle isole ecologiche e dei cassonetti di raccolta, le frequenze di svuotamento e gli eventuali servizi a chiamata all'interno dell'area portuale.

Criterio 1.B). In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.

Il Piano non influenza altri piani o programmi. Il Piano è inoltre conforme alla pianificazione regionale in materia di rifiuti. La tipologia di piano in oggetto non interferisce con la pianificazione urbanistica comunale.

Criterio 1.C). La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, sotto il profilo ambientale, economico e sociale.

Il Piano contribuisce allo sviluppo sostenibile attraverso la gestione di rifiuti prodotti dalle navi che potrebbero finire (o sono già) in mare, quali:

- 1) i rifiuti normalmente prodotti dal diportismo nautico, delle navi passeggeri e derivanti dalle attività di pesca e acquacoltura;
- 2) i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti;
- 3) I rifiuti pericolosi derivanti dalla manutenzione dei motori di bordo quali oli esausti, filtri, stracci unti d'olio, batterie al piombo ecc.; i residui oleosi di macchine (acque di sentina, morchie ecc.) le acque biologiche nere o acque reflue.

Criterio 1.D). Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma.

Il Piano prende in esame i problemi inerenti alla gestione dei rifiuti, prevedendo precise modalità di gestione dei rifiuti stessi. Possibili problematiche ambientali pertinenti alle azioni previste dal piano possono essere legate:

- alle ripercussioni sull'**inquinamento acustico e dell'aria**, per presenza di mezzi utilizzati per la raccolta dei rifiuti dai cassonetti, dalle isole ecologiche e dalle autocisterne;
- alla presenza di **odori sgradevoli** provenienti dai cassonetti, per la possibile presenza di rifiuto altamente putrescibile, problematica comune nella raccolta dei rifiuti contenenti sostanze organiche.

Inoltre, sono previsti degli effetti positivi:

- sulla **qualità delle acque** in quanto l'adozione di misure efficaci e politiche orientate al puntuale conferimento e raccolta dei rifiuti (e dei rifiuti accidentalmente pescati) contribuisce all'abbattimento dei potenziali rischi derivanti dall'immissione deliberata o accidentale in mare di rifiuti di qualsiasi genere e al recupero di rifiuto già presente in ambiente marino;
- sul tessuto **socio-economico** dell'area, per la costituzione di un sistema organico di raccolta dei rifiuti territorialmente integrato, ambientalmente sostenibile ed economicamente efficiente in grado di garantire un servizio essenziale sia alle attività diportistiche che alle attività produttive legate alla pesca.

Criterio 1.E). La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

Il Piano deriva dalle necessità di attuazione della normativa comunitaria, ed in particolare della direttiva (UE) 2019/883.

2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

Criterio 2.A). Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti

Criterio 2.B). Carattere cumulativo degli effetti

Criterio 2.C). Natura transfrontaliera degli effetti.

INQUINAMENTO ACUSTICO E DELL'ARIA

Le azioni del piano potrebbero comportare l'insorgere di effetti sull'ambiente connessi all'inquinamento atmosferico e acustico dovuti al movimento di mezzi meccanici (mezzi per la raccolta dei rifiuti e autocisterne) che vanno a collocarsi in un contesto fortemente antropizzato. Tuttavia, si tratta di fenomeni di bassa probabilità e durata, reversibili e legati unicamente al periodo di svuotamento dei cassonetti e delle isole ecologiche che potrebbero cumularsi, limitatamente nel tempo e nello spazio, con le altre attività previste nelle aree portuali.

ODORI

Le azioni del piano potrebbero comportare l'insorgere di effetti sull'ambiente connessi alla comparsa di odori sgradevoli, dovuti alla presenza di cassonetti e isole ecologiche dove sono presenti rifiuti putrescibili.

Il fenomeno, non continuo e comunque reversibile, si può manifestare soprattutto nei periodi estivi, ma vista la frequenza settimanale di svuotamento, ha una bassa probabilità di accadimento.

QUALITA' DELLE ACQUE

Le azioni del piano comportano un effetto positivo sulla qualità delle acque in quanto la raccolta dei rifiuti delle navi (e dei rifiuti accidentalmente pescati) contribuisce all'abbattimento dei potenziali rischi derivanti dalla presenza e immissione deliberata o accidentale in mare di rifiuti. Si tratta di un effetto positivo che persiste nel tempo.

ASPETTI SOCIO-ECONOMICI

Si garantisce un servizio essenziale alle attività diportistiche e alle attività produttive legate alla pesca; inoltre viene premiata la raccolta dei rifiuti raccolti in mare, in quanto non vi è nessuna corresponsione di una tariffa nel conferimento. Si tratta di un effetto positivo che persiste nel tempo.

Criterio 2.D). Rischi per la salute umana o per l'ambiente.

Le previsioni di Piano non comportano rischi per la salute umana o per l'ambiente: la gestione razionale dei rifiuti mitiga il rischio per la salute umana relativo al contatto con rifiuto contaminato/pericoloso e contribuisce a diminuire la presenza dei rifiuti in ambiente marino (in particolare l'azione di raccolta dei rifiuti accidentalmente pescati che sono conferiti gratuitamente).

Criterio 2.E). Entità ed estensione nello spazio degli effetti

Criterio 2.F). Dimensione delle aree interessate.

INQUINAMENTO ACUSTICO E DELL'ARIA

Le azioni del piano potrebbero comportare l'insorgere di effetti sull'ambiente connessi all'inquinamento atmosferico e acustico dovuti al movimento di mezzi meccanici. Tale situazione sarà limitata all'area portuale, inserita in un contesto altamente antropizzato e non andrà ad incidere minimamente sulle aree di interesse ambientale che sono distanti dalle aree portuali.

ODORI

Le azioni del piano potrebbero comportare l'insorgere di effetti sull'ambiente connessi alla comparsa di odori sgradevoli, dovuti alla presenza di cassonetti e isole ecologiche dove sono presenti rifiuti putrescibili. Tale situazione sarà limitata all'area portuale, inserita in un contesto altamente antropizzato e non andrà ad incidere minimamente sulle aree di interesse ambientale che sono distanti dalle aree portuali.

QUALITA' DELLE ACQUE

Si ha un effetto positivo soprattutto locale.

ASPETTI SOCIO-ECONOMICI

Si ha un effetto positivo soprattutto locale.

Criterio 2.G). Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata.

Non ci si attende l'insorgenza di alcun effetto in aree sensibili a seguito dell'attuazione del Piano, in quanto localizzate ad una notevole distanza dalle aree portuali dove insistono le azioni di piano.

Criterio 2.H). Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

Non esistono possibili interazioni tra il Piano e le componenti paesaggistiche.

5. Conclusioni

Con l'attuazione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Cervia si contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo principale della Direttiva (UE) 2019/883 che si propone di *“proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dell'Unione e di garantire nel contempo il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento degli stessi presso tali impianti”*.

Dall'analisi di coerenza con le prescrizioni e gli indirizzi della pianificazione sovraordinata si è concluso che il piano, mirato ad ottimizzare la gestione dei rifiuti con particolare riferimento alla frequenza dei prelievi e alla promozione della raccolta differenziata all'interno delle isole ecologiche, nonché alla gestione dei rifiuti accidentalmente pescati, è in linea con quanto disciplinato nei piani urbanistici e di settore sovraordinati.

Dall'analisi dei possibili impatti dovuti alle azioni previste dal piano, si è concluso che le possibili criticità ambientali sono da ricollegarsi:

- all'inquinamento atmosferico e acustico dovuti al movimento di mezzi meccanici (mezzi per il trasporto dei rifiuti e autocisterne);
- alla comparsa di odori sgradevoli, dovuti alla presenza di cassonetti e isole ecologiche dove sono presenti rifiuti putrescibili.

Questi impatti sono stati valutati poco significativi, localizzati e reversibili. Tuttavia, per garantire la mitigazione di questi fenomeni, la gestione dei rifiuti dentro l'area portuale deve essere organizzata in modo tale da:

- evitare il più possibile la commistione con le altre attività del porto;
- ottimizzare il servizio di trasporto dei rifiuti da parte del gestore del servizio;
- garantire un adeguato livello di svuotamento dei cassonetti e delle isole ecologiche almeno pari a quanto previsto dal piano.

Infine, si sottolinea il fatto che le azioni di piano incidono positivamente su questi aspetti:

- la qualità delle acque in quanto la raccolta dei rifiuti delle navi (e dei rifiuti accidentalmente pescati) contribuisce all'abbattimento dei potenziali rischi derivanti dalla presenza e immissione deliberata o accidentale in mare di rifiuti;
- l'aspetto socio-economico locale, in quanto si garantisce un servizio essenziale alle attività diportistiche e alle attività produttive legate alla pesca; inoltre viene premiata la raccolta dei rifiuti raccolti in mare, in quanto non vi è nessuna corresponsione di una tariffa nel conferimento.