

**Verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica  
art. 22 L.R. n. 10/2010**

**Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi  
del porto di San Vincenzo**

**RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE**



## Indice generale

<b>1. Premessa</b> .....	3
1.1 Contenuti del documento.....	3
1.2 Elenco dei soggetti competenti in materia ambientale.....	3
<b>2. Normativa di riferimento</b> .....	4
2.1 Normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica.....	4
2.2 Normativa di settore.....	4
<b>3. Contenuti del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi</b> .....	5
3.1 Area di intervento.....	6
3.2 I rifiuti prodotti dalle navi.....	6
3.3 Situazione attuale del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti della navi.....	7
3.4 Descrizione generale dei contenuti del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi.....	10
3.5 Le nuove previsioni contenute nel Piano.....	11
<b>4. Coerenza con le prescrizioni e gli indirizzi dei vigenti piani e programmi territoriali e settoriali sovraordinati</b> .....	12
4.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana.....	12
4.2 Il Piano territoriale di coordinamento provinciale.....	12
4.3 Piano strutturale/ piano operativo/regolamento urbanistico del comune di San Vincenzo.....	13
4.3.1 Piano strutturale.....	13
4.3.2 Piano operativo.....	13
4.4 Piano regolatore portuale.....	14
4.5 Piano Gestione rischio alluvioni (PGRA) e Piano gestione acque (PGA).....	14
4.6 Piano Regionale per la qualità dell'aria della Regione Toscana.....	14
4.7 Piano di gestione rifiuti e bonifica siti inquinati della Regione Toscana.....	14
4.8 Piano di ambito territoriale ottimale.....	15
<b>5. Valutazione degli effetti ambientali delle previsioni di piano</b> .....	16
5.1 La risorsa acqua.....	16
5.1.1 Stato attuale della risorsa acqua ed effetti del piano.....	16
5.2 La risorsa aria.....	16
5.2.1 Stato attuale della risorsa aria ed effetti del piano.....	16
5.3 La risorsa suolo.....	16
5.3.1 Stato attuale della risorsa suolo ed effetti del piano.....	16
5.4 Paesaggio e beni architettonici.....	16
5.4.1 Stato attuale del paesaggio e dei beni architettonici ed effetti del piano.....	16
5.5.1 Stato attuale del clima acustico ed effetti del piano.....	16
5.6 Risorsa energia.....	16
5.6.1 Stato attuale della risorsa energia ed effetti del piano.....	16
5.7 Rifiuti.....	16
5.7.1 Stato attuale della risorsa rifiuti ed effetti del piano.....	16
5.8 Biodiversità.....	17
5.8.1 Stato attuale della risorsa biodiversità ed effetti del piano.....	17
<b>6. Conclusioni</b> .....	17
6.1 Sintesi degli effetti ambientali attesi.....	17

## 1. Premessa

Il presente documento costituisce il rapporto preliminare ambientale utile alla presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (di seguito Vas) relativa all'aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi (di seguito Piano) per il Porto di San Vincenzo.

Il decreto legislativo 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 ha abrogato e sostituito la previgente disciplina di cui al decreto legislativo 182/2003, prevede che tutti i porti si dotino di un piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi predisposto a cura delle Autorità competenti (Autorità di Sistema Portuale ove istituita e Autorità Marittima), che sia rispondente alle disposizioni contenute nel decreto stesso, tenuto conto delle dimensioni dello scalo e della tipologia di imbarcazioni che vi approdano.

Il porto di San Vincenzo non ricade tra i piccoli porti non commerciali che, ai sensi dell'art. 5 comma 8 del decreto legislativo 197/2021, possono essere esclusi dall'obbligo di pianificazione. Pertanto l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino ha redatto il piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi ai sensi dell'articolo 5 comma 1 del predetto decreto legislativo, contenente la previsione delle modalità con cui si intende gestire tali rifiuti nell'arco temporale dei prossimi 5 anni.

Il documento è stato trasmesso alla Regione Toscana in data 24/01/2023 e successivamente aggiornato e sostituito in data 27/06/2023, a seguito di alcune osservazioni avanzate dalla Regione stessa.

Il presente Rapporto Preliminare è finalizzato a verificare che le previsioni contenute nel Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi del porto di San Vincenzo non possano avere impatti significativi sull'ambiente.

Una volta conclusa la verifica di assoggettabilità a Vas e recepite le eventuali prescrizioni/raccomandazioni impartite dai soggetti coinvolti nel procedimento, il Piano sarà approvato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino con propria ordinanza emanata d'intesa con Regione Toscana, previa valutazione di coerenza, da parte di quest'ultima, con il Piano regionale di gestione dei rifiuti, del quale, alla luce delle previsioni contenute nell'articolo 5 comma 4 del decreto legislativo 197/2021, costituirà integrazione per gli aspetti relativi alla gestione.

L'ultimo piano del porto di San Vincenzo, redatto ai sensi del decreto legislativo n. 182/2003, è stato adottato con ordinanza n. 58/2009 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino.

### 1.1 Contenuti del documento

Il presente Rapporto preliminare illustra sinteticamente i contenuti del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi e la normativa di riferimento; analizza inoltre i possibili effetti del piano, la loro direzione (positivi o negativi) e la loro significatività. Nel successivo paragrafo 1.2 riporta inoltre la lista dei soggetti competenti in materia ambientale da consultare (SCA), ai quali è stato inviato il documento.

### 1.2 Elenco dei soggetti competenti in materia ambientale

I soggetti competenti in materia ambientale che sono interessati a esprimersi in relazione all'istanza di verifica di assoggettabilità a Vas e ai quali viene inviato il presente rapporto preliminare, ai fini delle consultazioni di cui all'articolo 22 della legge regionale 10/10, sono di seguito elencati:

- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale
- Comune di San Vincenzo
  
- Arpat
  
- Azienda ASL Toscana Nord ovest

- Aato Toscana Sud
- AIT
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno
- Agenzie delle Dogane di Piombino.

## 2. Normativa di riferimento

### 2.1 Normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica

A livello comunitario la materia è disciplinata dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Lo scopo della direttiva è quello di garantire, attraverso la Valutazione Ambientale Strategica (Vas), 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.

L'Italia ha recepito la Direttiva 2001/42/CE nella parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come successivamente modificato e integrato con la Legge n. 108 del 29 luglio 2021 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure) e il decreto legge n. 152 del 6 novembre 2021 convertito con modificazioni dalla L. 29 dicembre 2021, n. 233.

A livello regionale la materia è disciplinata:

- dalla legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 recante “*Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza*” come modificata con legge regionale 12/02/2010 n. 11, legge regionale 30/12/2010 n. 69 e legge regionale 17/02/2012 n. 6;
- dalla legge regionale 25/02/2016, n. 17 recante “*Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA) in attuazione della L.R. 22/2015. Modifiche alla L.R. 10/2010 e alla L.R. 65/2014*”.

La verifica di assoggettabilità a Vas (o screening) viene attivata allo scopo di valutare se un piano/programma o una loro modifica possano avere effetti significativi sull'ambiente e quindi debbano essere assoggettati a Valutazione Ambientale Strategica. E' regolamentata dall'art. 12 del decreto legislativo 152/2006 e interessa i piani ed i programmi che ricadono nell'ambito di applicazione della Vas, ma comportano modifiche minori o riguardano piccole aree di uso locale.

Sono coinvolti nel procedimento l'Autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale (SCA), ovvero le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione di piani e programmi.

Il proponente, nella fase iniziale di elaborazione del piano o programma, predisponde un documento preliminare che illustra il piano o programma stesso e contiene le informazioni e i dati necessari all'accertamento degli impatti sull'ambiente.

L'iter ha inizio con la trasmissione del Rapporto Preliminare all'Autorità competente.

La procedura di verifica di assoggettabilità a Vas si conclude con il Provvedimento di Verifica emesso dall'Autorità Competente per la Vas che può assoggettare il piano a Vas od escluderlo con eventuali raccomandazioni. L'Autorità Competente per la Vas per il Piano in oggetto è il NURV della Regione Toscana.

### 2.2 Normativa di settore

La normativa nazionale che disciplina la gestione dei rifiuti delle navi è contenuta nel decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 197 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*”.

In accordo con la direttiva europea di riferimento il decreto legislativo si pone l’obiettivo di proteggere l’ambiente marino dagli 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.

Anche il comandante della nave è tenuto al rispetto di alcune disposizioni, in particolare a notificare in tempi congrui la necessità di conferire i rifiuti nel porto.

Particolare importanza rivestono inoltre:

- la convenzione Marpol 73/78 “*Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi*”, annessi I, II, IV, V, VI.

La convenzione 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 causati. La convenzione è strutturata in 20 articoli, 3 protocolli e 6 annessi. Le tipologie dei rifiuti prodotti dalle navi sono riconducibili ai seguenti annessi:

1. Idrocarburi – residui oleosi di sentina (Annesso I);
2. Sostanze liquide nocive – NLS (Annesso II);
3. Acque reflue (Annesso IV);
4. Rifiuti solidi (Annesso V): rifiuti del tipo normalmente prodotti dalla esigenza di vita dell’equipaggio di bordo – c.d. “garbage”;
5. Rifiuti relativi all’inquinamento atmosferico (Annesso VI).

L’annesso III è relativo ai “residui del carico diversi dalla slops”.

- il decreto ministeriale 17 novembre 2005, n. 269 recante “*Regolamento attuativo degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, relativo all’individuazione dei rifiuti pericolosi provenienti dalle navi, che è possibile ammettere alle procedure semplificate*;
- la legge 84/1994 “*Riordino della legislazione in materia portuale*”, 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 recante “*norme in materia ambientale*”, al quale occorre fare riferimento per gli aspetti di gestione dei rifiuti delle navi non espressamente disciplinati dal decreto legislativo 197/2021.

### **3. Contenuti del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi**

Il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi contiene le previsioni atte a garantire che tali rifiuti siano gestiti correttamente all’arrivo nel porto, coerentemente con la normativa di settore, gli obiettivi della pianificazione e le norme inerenti la gestione dei rifiuti nel loro complesso, mediante la messa a disposizione di idonei impianti di raccolta e assicurando la chiusura del ciclo, al fine di evitarne la dispersione in mare.

Sono assoggettate alla disciplina del piano tutte le navi, siano esse soggette a notifica o meno ai sensi dell’art. 6 del decreto legislativo n. 197/2021<sup>1</sup>, 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 invece 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.

Nota <sup>1</sup>: le deroghe dall'obbligo di notifica sono inerenti in particolare ai pescherecci di stazza inferiore a 300 GT, alle imbarcazioni da diporto ed alle navi inferiori a 300 GT.

### 3.1 Area di intervento

Il porto turistico di San Vincenzo è un porto di interesse regionale ai sensi dell'art. 85 comma 1 della legge regionale 65/2014 (funzione turistica) e un Porto di rilevanza economica regionale, categoria II classe III, ai sensi dell'art. 4 della Legge 84/1994. Le coordinate sono Latitudine 43.014137 e longitudine 10.520766.

Il porto "Marina di San Vincenzo" nel suo insieme si compone delle seguenti aree:

- una diga foranea in massi naturali con uno sviluppo Nord/Sud di circa 650 m.l., all'interno della quale confina il canale del porto di circa 30 ml;
- la torre di controllo all'ingresso del porto, dove si trova anche la banchina per il bunkeraggio delle imbarcazioni;
- una darsena per imbarcazioni medio grandi;
- otto pontili, di cui uno fisso e 7 galleggianti;
- un piccolo cantiere navale, con due vasche, banchine fisse e galleggianti.

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 nel 2019, 941 nel 2020 e 1.189 nel 2021.

Le aree a terra sono destinate:

- a strutture per uffici e direzione porto;
- servizi igienici;
- parcheggi;
- esercizi commerciali;
- box nautici;
- cantiere navale.

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

### 3.2 I rifiuti prodotti dalle navi

Il decreto legislativo 197/2021 individua come rifiuti delle navi "tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, le acque di sentina e le acque reflue prodotti durante le operazioni di servizio o durante le operazioni di scarico e pulizia e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, II, IV, V e VI della convenzione Marpol, nonché i rifiuti accidentalmente pescati". Questi ultimi sono definiti come: "rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca".

Contiene inoltre altre definizioni, tra le quali:

nave: "un'imbarcazione di qualsiasi tipo, che opera in ambiente marino, inclusi i pescherecci, le imbarcazioni da diporto, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e le imbarcazioni galleggianti";

Trattamento: operazioni di recupero o smaltimento, inclusa la preparazione prima del recupero o dello smaltimento

Imbarcazione da diporto: i natanti con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 ed i 10 metri, le unità navali, con scafo di lunghezza compresa tra i 10 ed i 24 metri e le navi da diporto con scafo di

lunghezza superiore ai 24 metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione, destinati all'utilizzo sportivo o ricreativo e non impegnati in attività commerciali.

I rifiuti della navi, secondo quanto previsto all'articolo 2 comma 2 del decreto legislativo 197/2021, sono speciali, ad eccezione di quelli prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio e dei rifiuti accidentalmente pescati, che sono considerati urbani ai sensi dell'articolo 183 comma 1 lettera b-ter del decreto legislativo 152/2006.

I rifiuti prodotti dalle navi del porto di San Vincenzo rientrano altresì nell'ambito di applicazione della convenzione Marpol 73/78 e in particolare dei seguenti annessi:

1. Idrocarburi – residui oleosi di sentina (Annesso I);
2. Sostanze liquide nocive – NLS (Annesso II);
3. Acque reflue (Annesso IV);
4. Rifiuti solidi (Annesso V): rifiuti del tipo normalmente prodotti dalla esigenza di vita dell'equipaggio di bordo – c.d. “garbage”;

I rifiuti urbani (sia da raccolta differenziata che non differenziati) sono riconducibili all'Annesso V, i rifiuti speciali agli annessi I, II e IV.

Le tipologie di rifiuto che possono essere prodotte variano in funzione della tipologia di porto e in conseguenza delle imbarcazioni che vi fanno scalo.

Il transito nel porto di San Vincenzo è orientato essenzialmente ad un traffico diportistico caratterizzato da imbarcazioni di medie dimensioni e ospita 5 unità di pesca di taglia ridotta.

Nella tabella seguente sono riassunti, sulla base dei dati forniti dall'attuale gestore del porto, le tipologie di rifiuti prodotti dalle navi nel triennio 2019-2021 e i relativi quantitativi:

ANNESI MARPOL	CODICI EER	DESCRIZIONE	PRODUZIONE RIFIUTI (Kg)		
			2019	2020	2021
<b>I</b> <b>II</b> <b>IV</b>	16.01.14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0	0	25
	16.01.21*	Componenti pericolosi	24	58	153
	13.08.02	Altre emulsioni	3.000	300	1.004
	13.04.03*	Altri oli di sentina della navigazione	1.110	1.940	1.760
	13.02.08*	Altri oli per motore ingranaggi lubrificazione	1.850	995	2.450
	16.07.08*	Rifiuti contenenti olio	0	0	350
	16.10.01*	Soluzioni acquose di scarto contenenti sostanze pericolose	0	0	7.140
<b>V</b>	20.03.01	Rifiuti urbani misti non differenziati	41.080	46.280	51.420

Dai dati sopra riportati emerge come la produzione di rifiuti, in conseguenza della tipologia di imbarcazioni afferenti al porto, risulti limitata dal punto di vista quantitativo e qualitativo.

La maggior parte dei rifiuti è infatti riconducibile a urbani non differenziati e il quantitativo medio complessivo gestito si attesta intorno alle 50 tonnellate annue.

La stessa produzione dei rifiuti, peraltro, risulta sensibilmente variabile nel corso dell'anno, con punte di picco durante il periodo primavera-estate. Durante il periodo invernale, infatti, la maggior parte delle imbarcazioni restano ormeggiate per lungo tempo senza alcuna presenza di persone a bordo o in porto e, di conseguenza, senza alcuna produzione di rifiuti.

### 3.3 Situazione attuale del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti della navi

La Marina di San Vincenzo S.p.a., attuale gestore del porto e della raccolta e gestione dei rifiuti delle navi, ha stipulato dal 2016, con una ditta specializzata, un apposito contratto per la gestione dei rifiuti di natura urbana prodotti dalle unità da diporto e pescherecci (c.d. “garbage”, come definiti dall’allegato V della Convenzione Internazionale Marpol 73/78), sopportandone i relativi costi. Da tale anno dal porto sono stati quindi rimossi i cassonetti del servizio pubblico di raccolta rifiuti urbani e sono state realizzate dalla Marina di San Vincenzo due aree di conferimento accessibili ai soli titolari delle imbarcazioni.

Allo stato attuale gli impianti portuali fissi per il conferimento dei rifiuti delle navi sono ancora costituiti dalle suddette aree, nelle quali risultano allocati i seguenti contenitori per la raccolta dei rifiuti urbani indifferenziati (codice Eer 200301) prodotti dalle imbarcazioni.

#### Area Ecologica Nord:

- n. 7 bidoni da 120 l / 60 Kg;
- n. 4 bidoni da 240 l / 108 Kg;
- n. 10 bidoni da 360 l / 168 Kg;
- n.1 bidone da 770 l / 345 Kg;
- n. 6 bidoni da 100 l / 510 Kg.

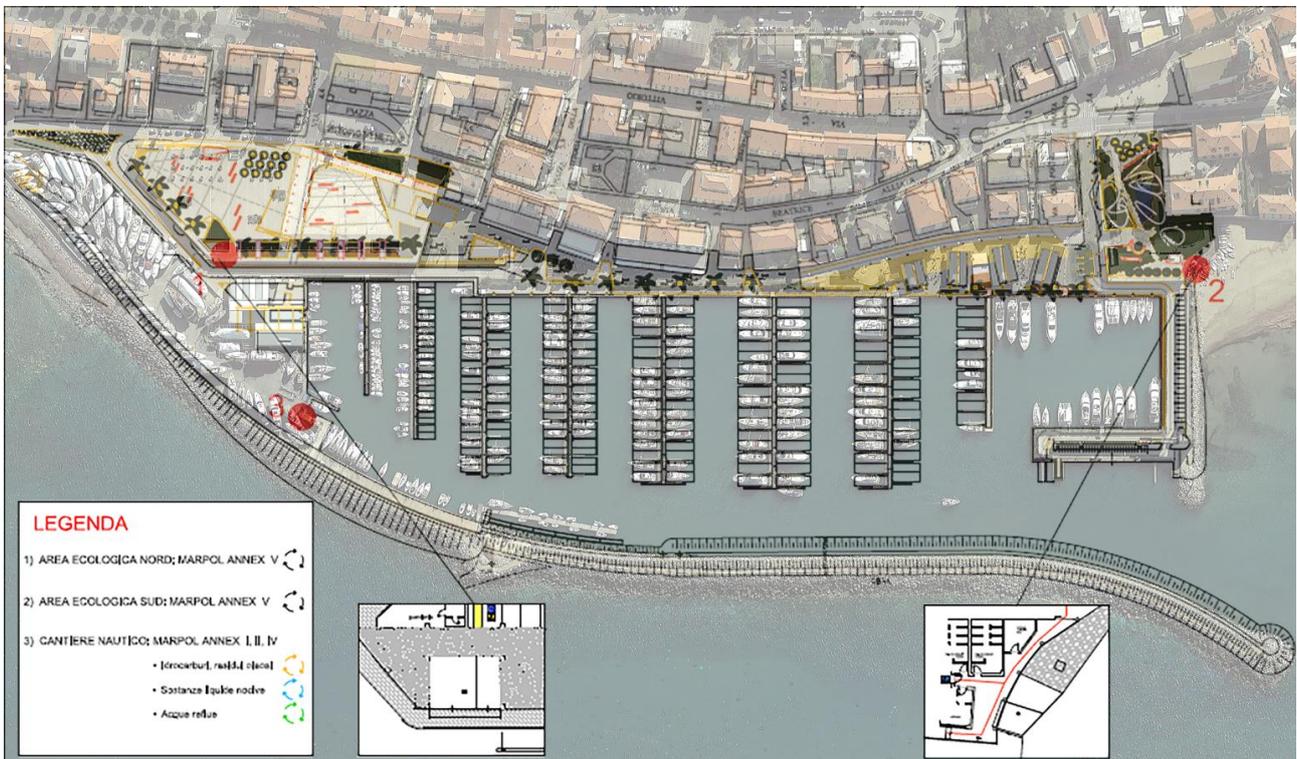
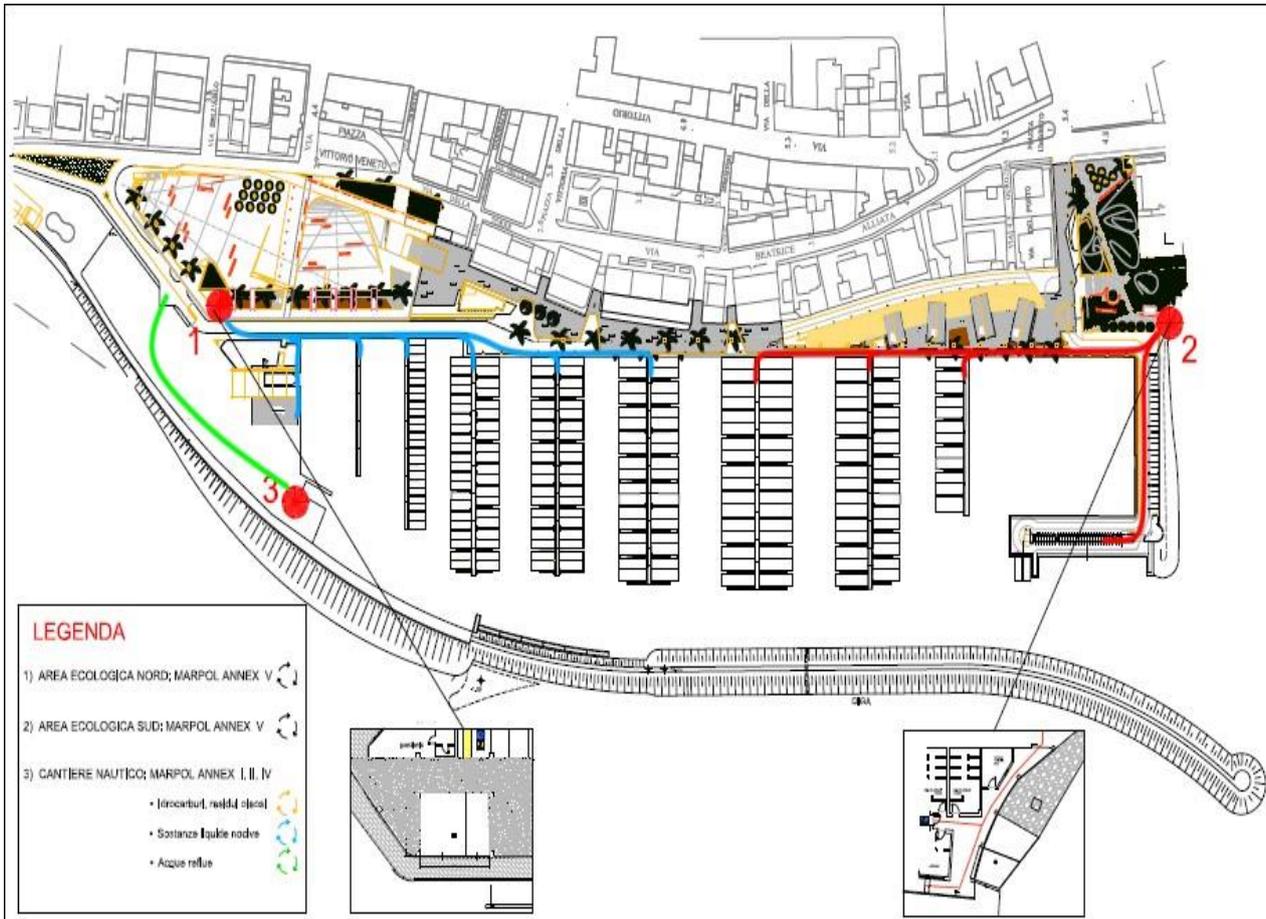
#### Area Ecologica Sud

- n. 25 bidoni da 120 l / 60 Kg;
- n. 2 bidoni da 240 l / 108 Kg;
- n. 5 bidoni da 360 l / 168 Kg;
- n. 1 bidone da 770 l / 345 Kg;
- n. 6 bidoni da 1100 l / 510 Kg.

Alla luce dei dati relativi ai rifiuti raccolti negli ultimi 3 anni la capacità dei contenitori consente di non procedere con un ritiro su base giornaliera.

Le aree sono provviste di una recinzione perimetrale metallica zincata, “tamponata” con edera plastica in modo da abbattere l'impatto visivo, di una pavimentazione impermeabile con una caditoia per la raccolta delle acque che convoglia in un apposito punto di raccolta costituito da pozzetto disoleatore e sono posizionate a Nord e a Sud del porto, come da planimetria seguente:





Il conferimento dei rifiuti urbani (ad oggi solo di tipo non differenziato) avviene direttamente a cura degli equipaggi delle imbarcazioni da diporto e dei pescherecci.

Al momento dell'arrivo dell'imbarcazione nel porto e precisamente durante la fase del disbrigo delle formalità contrattuali e di registrazione, l'armatore/conducente viene reso edotto delle norme per la

gestione dei rifiuti prodotti e gli viene consegnata apposita tessera badge legata all'imbarcazione, con la quale potrà accedere alle aree appositamente allestite.

I rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti in mare di cui alla Legge n. 60/2022 "SalvaMare", al fine di assicurarne la tutela ambientale, sono conferiti all'impianto di raccolta portuale.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti speciali si specifica che, sulla base dell'organizzazione del porto, 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.

### 3.4 Descrizione generale dei contenuti del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi

Il piano, al quale il presente rapporto preliminare si riferisce, ha la finalità di evitare lo scarico a mare dei rifiuti prodotti dalle navi, preservando in tal modo l'ambiente marino, e persegue in particolare i seguenti obiettivi prioritari:

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.

Al fine di definire un servizio adeguato e proporzionato alle reali esigenze del porto e alla tipologia di imbarcazioni, sono stati considerati i seguenti elementi:

1. quantità, dimensione delle imbarcazioni e periodo di sosta nel porto;
2. stima e tipologia dei rifiuti prodotti;
3. diverso andamento nell'anno.

Pertanto, sulla base della tipologia di imbarcazioni, della frequenza degli approdi e di quanto emerso dalla ricognizione delle tipologie e quantitativi di rifiuti prodotti nel triennio 2019-2021, si prevede, nell'arco dei prossimi 5 anni, di dover gestire i rifiuti prodotti dalle navi riportati nella tabella seguente.

ANNESI MARPOL	CODICI EER	DESCRIZIONE
<b>I</b>	16.01.14*	Liquidi antigelo pericolosi
<b>II</b>	16.01.21*	Componenti pericolose
<b>IV</b>	13.02.08*	Olio minerale esausto
	13.04.03*	Acque di sentina
	13.08.02	Emulsioni oleose
	16.07.08*	Rifiuti contenenti olio
	16.10.01*	Soluzioni acquose di scarto
<b>V</b>	20.01.01	Carta e cartoni
	20.01.02	Vetro
	20.01.08	Organico
	20.01.39	Plastica
	20.03.01	Rifiuti urbani misti non differenziati

In considerazione del transito prevalentemente diportistico, si ritiene che, anche nel periodo di vigenza del nuovo Piano, saranno prevalenti i rifiuti di natura urbana, riconducibili a quelli dei passeggeri e dell'equipaggio.

Nel Piano si conferma pertanto l'utilizzo delle due aree di conferimento già presenti e

precedentemente descritte, nelle quali si prevede di allestire, nei tempi tecnici necessari, un diverso sistema di raccolta, in dettaglio descritto nel successivo paragrafo 3.5, che, in coerenza con le previsioni pianificatorie regionali e nell'ottica dell'economia circolare, incentivi il conferimento dei rifiuti urbani in maniera differenziata da parte delle imbarcazioni da diporto e dei pescherecci, Il soggetto gestore provvederà, direttamente o tramite ditta terza, al ritiro periodico dei rifiuti presenti nelle suddette aree ed avrà cura di garantire il loro trasporto ad idoneo impianto di recupero o smaltimento, nel rispetto della vigente normativa ambientale.

Per quanto riguarda il conferimento di rifiuti speciali non è al momento previsto l'allestimento di impianti di raccolta fissi all'interno del porto .

Al momento dell'arrivo dell'imbarcazione nel porto l'armatore/conducente verrà reso edotto delle norme del presente piano e, in relazione ai rifiuti speciali di cui alla convenzione Marpol, sarà informato che gli stessi dovranno essere conferiti ormeggiando l'imbarcazione presso le banchine del cantiere navale del porto. In detto luogo, qualora vi fosse la necessità da parte della nave di conferire un rifiuto speciale, quest'ultimo verrà inviato agli impianti di recupero/smaltimento in via diretta, ricorrendo ad apposita ditta terza autorizzata.

### **3.5 Le nuove previsioni contenute nel Piano**

Il Piano prevede lo sviluppo di un sistema di raccolta differenziata dei rifiuti urbani prodotti dalle navi, al fine di massimizzarne il recupero, attraverso il posizionamento, nelle due aree di raccolta esistenti (denominate area ecologica Sud e area ecologica Nord), di ulteriori contenitori per la raccolta di vetro, plastica, carta e frazione organica umida. La realizzazione dell'intervento sarà ultimata entro 12 mesi dall'approvazione del Piano.

A regime, la dotazione di contenitori destinati alla raccolta, suddivisi per tipologia di rifiuto, sarà pertanto la seguente:

#### Area Ecologica Nord

- n. 7 bidoni da 120 l / 60 Kg (frazione organica umida);
- n. 4 bidoni da 240 l / 108 Kg (carta);
- n. 10 bidoni da 360 l / 168 Kg (plastica);
- n. 1 bidone da 770 l / 345 Kg (vetro);
- n. 6 bidoni da 1100 l / 510 Kg (rifiuti urbani non differenziati).

#### Area Ecologica Sud

- n. 20 bidoni da 120 l / 60 Kg (rifiuti urbani misti);
- n. 5 bidoni da 120 l / 60 Kg (frazione organica umida);
- n. 2 bidoni da 240 l / 108 Kg (carta);
- n. 5 bidoni da 360 l / 168 Kg (plastica);
- n. 1 bidone da 770 l / 345 Kg (vetro);
- n. 6 bidoni da 1100 l / 510 Kg (rifiuti urbani non differenziati).

In relazione al periodo di validità del piano non sono previsti ulteriori lavori o variazioni delle strutture di conferimento, fatta salva l'installazione, nell'Area Ecologica Sud, di idonea schermatura visiva (es. telo) per un miglior inserimento nel contesto portuale.

Alla luce dei dati e delle considerazioni sino ad ora espressi, i due impianti fissi di raccolta presenti sono da ritenersi adeguati rispetto alle esigenze di conferimento dei rifiuti delle navi di natura urbana e coerenti con le finalità del presente piano.

Il conferimento dei rifiuti urbani (sia differenziati che non) avverrà direttamente a cura degli equipaggi delle imbarcazioni da diporto e dei pescherecci con le modalità attuali.

Nel Piano si prende inoltre in considerazione l'ipotesi in cui, diversamente da quanto accade ad oggi, una nave commerciale in ingresso al porto, non esentata, intenda conferire i propri rifiuti speciali

nonché i rifiuti prodotti a bordo dai passeggeri e dall'equipaggio o quelli accidentalmente pescati in mare.

Qualora tale condizione si manifestasse nell'arco di vigenza del Piano, l'Armatore o il Comandante dell'unità dovrà prendere contatto rispettivamente con il Cantiere Navale (per i rifiuti speciali) e con il personale della "Marina di San Vincenzo" (per i rifiuti urbani), con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'arrivo o comunque, al più tardi, al momento della partenza dal porto precedente (se la durata del tragitto verso il porto di arrivo è inferiore alle 24 ore), comunicando in anticipo i dati dell'unità e il tipo ed il quantitativo di rifiuti che si intende conferire. I rifiuti saranno poi conferiti con le modalità sopra previste per le imbarcazioni da diporto e i pescherecci.

All'atto del conferimento di detti rifiuti verrà consegnata apposita ricevuta.

#### 4. Coerenza con le prescrizioni e gli indirizzi dei vigenti piani e programmi territoriali e settoriali sovraordinati

L'analisi della coerenza con le prescrizioni e gli indirizzi dei vigenti piani e programmi territoriali e settoriali sovraordinati, detta anche *Coerenza Esterna*, viene redatta con lo scopo di verificare la compatibilità, l'integrazione e il raccordo degli obiettivi del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi, in rapporto alle linee generali della pianificazione sovraordinata e di settore.

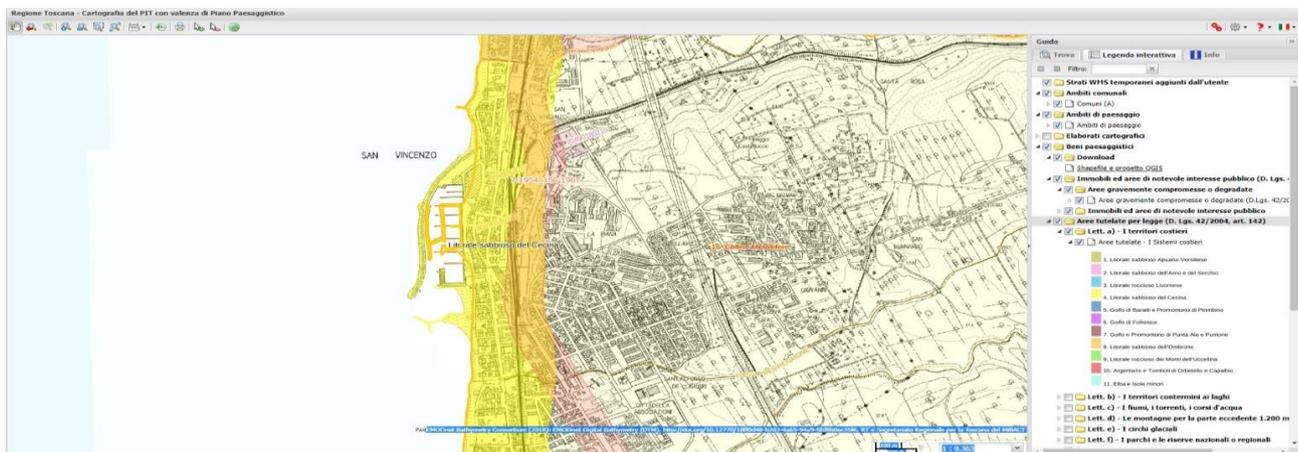
Prima di passare all'analisi si ribadisce, come già detto in precedenza, che il piano non prevede la realizzazione di nuove strutture rispetto a quelle esistenti, ma la sola implementazione e ottimizzazione degli attuali impianti di raccolta fissi.

Si ricorda inoltre che la finalità della pianificazione della gestione dei rifiuti delle navi è proprio quella di garantirne la corretta gestione, anche a tutela dell'ambiente marino e costiero.

#### 4.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana

Il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Regione Toscana è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 72 del 24/07/2007.

Da un riscontro con la cartografia del Piano di Indirizzo Territoriale vigente l'area portuale risulta inserita nelle aree tutelate dei sistemi costieri per la fattispecie numero 4 "litorale sabbioso del Cecina".



In considerazione dei contenuti del piano non si rilevano elementi di incoerenza rispetto al PIT.

#### 4.2 Il Piano territoriale di coordinamento provinciale

(Approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 52 del 25/3/2009)

Il PTCP di Livorno enuncia una serie di principi alla base delle scelte strategiche e delle azioni di governo territoriale che si concretizzano in un insieme di obiettivi generali articolati all'interno dei "Sistemi e Sottosistemi territoriali".

Il comprensorio della Val di Cornia è interessato dal Sottosistema territoriale delle colline centrali e meridionali e dal Sottosistema territoriale urbano di Piombino e della pianura meridionale del Cornia, mentre i litorali sono tutti interessati dal Sistema del mare e della linea di costa. A quest'ultimo sistema appartiene il porto di San Vincenzo i cui obiettivi sono i seguenti:

- mantenimento della linea di riva;
- contenimento dei sedimenti marini che la compongono e delle loro fonti di alimentazione;

- conservazione degli habitat delle specie ornitiche;
- conservazione delle condizioni naturalistiche vegetali all'azione dei venti salini;
- conservazione del sistema dunale composto dagli elementi predunali, dunali e retrodunali;
- salvaguardia del sistema floristico di base;
- conservazione degli aspetti paesistici e naturalistici delle componenti rocciose;
- conservazione della composizione flogistica del sottofondo marino della linea di costa con particolare riguardo alla prateria di posidonia;
- attività di tipo portuale commerciale e diportistico e attività di balneazione in armonia con gli aspetti di sostenibilità individuati;
- conservazione della qualità batteriologica delle acque destinate alla balneazione;
- mantenimento dell'indice di trofia mediamente ricompreso tra 3 e 5, tra elevato e buono, (nella scala 2 elevato, 8 scadente) e l'indice di qualità batteriologica ricompreso tra 1 e 2 (nella scala 1 buono, 4 mediocre).

In merito ai suddetti obiettivi si rileva, per quelli pertinenti, che il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del porto di San Vincenzo non ha alcun impatto negativo sulla linea di costa, sui sedimenti e sulla qualità delle acque. Anzi l'approntamento di un sistema di raccolta e gestione nelle immediate vicinanze degli ormeggi consente di limitare il rischio di abbandono incontrollato dei rifiuti portuali.

### **4.3 Piano strutturale/ piano operativo/regolamento urbanistico del comune di San Vincenzo**

#### **4.3.1 Piano Strutturale**

Il Piano strutturale è stato approvato con delibera del consiglio comunale numero 76 del 05 agosto 2015, integrata dalla delibera del consiglio comunale numero 11 del 08 gennaio 2016.

Detto strumento urbanistico prevede i seguenti obiettivi di sostenibilità ambientale:

Matrice Aria:

- Limitare le emissioni inquinanti;
- Limitare l'inquinamento acustico;
- Limitare l'esposizione all'inquinamento elettromagnetico;

Matrice Acqua:

- Ridurre/limitare il consumo idrico;
- Migliorare i sistemi di depurazione;
- Migliorare la qualità ecologica delle acque superficiali e sotterranee;

Matrice suolo e sottosuolo:

- Limitare il consumo di suolo;
- Limitare le superfici impermeabilizzate;
- Ridurre il rischio idrogeologico e sismico;
- Riqualificare le aree degradate e ripristinare le aree alterate.

Matrice energia: Contenere i consumi energetici, migliorare l'efficienza energetica ed incrementare la produzione da fonti rinnovabili.

Rifiuti: Ridurre/limitare la produzione di rifiuti ed incrementare la raccolta differenziata.

Biodiversità:

5. Tutelare e valorizzare le aree naturalistiche;
6. Tutelare e valorizzare gli agro sistemi e gli elementi della rete ecologica

Paesaggio, patrimonio culturale, architettonico e archeologico:

- Tutelare e valorizzare le componenti del paesaggio rurale;
- Tutelare e valorizzare il patrimonio di pregio architettonico e di valore stoico-documentale;
- Tutelare e valorizzare il patrimonio archeologico.

In merito ai suddetti obiettivi si rileva, per quelli pertinenti, che il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del porto di San Vincenzo non comporta criticità particolari ed anzi appare coerente con gli obiettivi di incrementare la raccolta differenziata.

#### **4.3.2 Piano operativo**

Approvato con delibera del consiglio comunale numero 50 del 14/7/2022.

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale del piano operativo limitatamente al Sistema Insediativo a cui appartiene il porto turistico di San Vincenzo sono:

- ridefinizione dei margini urbani;
- riqualificazione dei tessuti radi;
- tutela dei tessuti di impianto storico;
- riqualificazione edilizia del patrimonio edilizio.

Come appare evidente, il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del porto di San Vincenzo non incide negativamente sugli obiettivi del piano operativo comunale.

#### 4.4 Piano regolatore portuale

L'attuale piano regolatore portuale è stato approvato definitivamente con delibera del consiglio comunale numero 52 del 15/6/1996.

Detto strumento urbanistico di dettaglio, sebbene datato e disciplinante le varie zonizzazioni del porto, non appare in contrasto il piano di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi.

#### 4.5 Piano Gestione rischio alluvioni (PGRA) e Piano gestione acque (PGA)

Nel Piano di gestione del rischio alluvioni dell'Autorità di Bacino del Distretto Appennino Settentrionale il dominio costiero del porto risulta in parte classificato a pericolosità elevata (P3). Le aree ecologiche Nord e Sud rappresentate nella planimetria di pag 9 sono tuttavia esterne all'area perimetrata nel PGRA 2021-2027.



Nel piano non sono previsti interventi che possano comportare un aggravio del rischio idraulico.

#### 4.6 Piano Regionale per la qualità dell'aria della Regione Toscana

Il Piano per la Qualità dell'Aria ambiente della Regione Toscana (PRQA) è stato approvato con deliberazione 18 luglio 2018, n. 72.

La gestione della qualità dell'aria si attua sulla base della suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati in base ai livelli di qualità dell'aria rilevati dalla rete di monitoraggio.

La zonizzazione e classificazione citata è stata adottata con le deliberazioni di giunta regionale 964/2015, 1626/2020. Con deliberazione 228/2023 sono stati individuati i Comuni che presentano criticità relativamente ai valori di qualità dell'aria misurati e per tale motivazione sono tenuti all'elaborazione di appositi Piani di Azione Comunale (PAC).

Il Comune di San Vincenzo non rientra tra i comuni critici.

Si rileva che le attività di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi disciplinate dal Piano non producono effetti negativi sulla qualità dell'aria e risultano pertanto coerenti con l'obiettivo del PRQA, ovvero mantenere una buona qualità dell'aria nelle zone in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

#### 4.7 Piano di gestione rifiuti e bonifica siti inquinati della Regione Toscana

Il Piano che definisce le politiche regionali di settore in materia di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (Prb) è stato approvato con delibera del consiglio regionale n. 94 del 08.11.2014, e modificato

con deliberazione del consiglio regionale n. 55 del 26 luglio 2017.

Il Prb 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, mentre 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

La produzione dei rifiuti delle navi che fanno scalo al porto di San Vincenzo è essenzialmente riconducibile a quelli di natura urbana, per cui la previsione di sviluppare un sistema di raccolta differenziata, attraverso l'allestimento delle due aree già attrezzate con contenitori per la raccolta di rifiuti di vetro, plastica, carta e frazione organica umida, risulta coerente con i principali obiettivi della pianificazione regionale, in quanto volta ad incentivare il recupero nell'ottica dell'economia circolare.

Per quanto riguarda i rifiuti speciali si procederà secondo le regole di mercato, con particolare attenzione al rispetto del principio di prossimità.

#### **4.8 Piano di ambito territoriale ottimale**

La gestione integrata dei rifiuti urbani è organizzata sulla base dei seguenti tre ambiti Ambiti Territoriali Ottimali (ATO), delimitati dalla Regione Toscana:

- ATO Toscana Costa
- ATO Toscana Centro
- ATO Toscana Sud.

Il comune di San Vincenzo ricade nell'ambito di competenza di ATO Toscana sud, che risulta costituito, oltre che dai comuni compresi nelle province di Arezzo, Siena e Grosseto, anche dai Comuni di Piombino, Castagneto Carducci, San Vincenzo, Campiglia Marittima, Suvereto e Sassetta (appartenenti alla provincia di Livorno).

In attesa dell'adeguamento del piano regionale di gestione rifiuti alla legge regionale 61/2014 rimangono vigenti nella fase transitoria i piani già approvati, che relativamente all'ATO Toscana Sud sono di seguito riassunti:

- piano straordinario per i primi affidamenti del servizio di cui alla legge regionale. 61/2007, relativo all'ATO Toscana Sud approvato dalle assemblee delle comunità d'ambito dell'ATO 7 (deliberazione n. 6 del 9/4/2008), dell'ATO 8 (deliberazione n. 12 del 15/4/2008) e dell'ATO 9 (deliberazione n. 5/A del 16/4/2008);
- piano Provinciale di gestione dei rifiuti 1° stralcio relativo ai rifiuti urbani approvato dalla Provincia di Arezzo con deliberazione del Consiglio provinciale n. 9 del 25/01/2000;
- piano provinciale per la gestione dei rifiuti della provincia di Grosseto approvato con deliberazione del consiglio provinciale n. 77 del 16/12/2002;
- piano provinciale di bonifica dei siti inquinati della provincia di Grosseto, approvato con delibera del consiglio provinciale n. 17 del 30/03/2006;
- piano provinciale di gestione dei rifiuti urbani e assimilati della Provincia di Siena approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 20 del 1/03/1999;
- piano provinciale di gestione dei rifiuti - Stralcio funzionale relativo alla bonifica delle aree inquinate della provincia di Siena, approvato con deliberazione del consiglio provinciale n. 59 del 20/07/2007.

Limitatamente ai Comuni della Val di Cornia, facenti parte dell'ATO Sud, rimangono vigenti le previsioni contenute nei seguenti piani della provincia di Livorno:

- piano provinciale per la gestione dei rifiuti urbani della provincia di Livorno, approvato con delibera di Consiglio provinciale n°158 del 31/07/2000, come aggiornato con delibera del consiglio provinciale n° 52 del 25.03.2004;
- piano provinciale di gestione dei rifiuti speciali anche pericolosi della provincia di Livorno, approvato con delibera del consiglio provinciale di Livorno n. 51 del 23.03.2004.

Il porto di San Vincenzo è caratterizzato sostanzialmente da attività diportistica più 5 pescherecci; imbarcazioni che producono prevalentemente rifiuti riconducibili a urbani.

Ad oggi i rifiuti urbani sono conferiti, direttamente dai proprietari delle imbarcazioni, in due aree appositamente allestite dall'attuale gestore (Marina di San Vincenzo), nelle quali sono presenti contenitori solo per rifiuti non differenziati.

In coerenza con le indicazioni della pianificazione di ambito il piano si pone l'obiettivo di implementare la raccolta differenziata dei rifiuti urbani prodotti dalle imbarcazioni e il loro recupero attraverso l'allestimento di contenitori per il conferimento di vetro, plastica, carta e frazione organica umida nelle suddette aree di raccolta

Sarà assicurato inoltre il coinvolgimento dell'ATO Toscana Sud nella programmazione dei flussi di rifiuti prodotti dalle navi classificati come urbani che trovano la loro destinazione finale al di fuori dell'area portuale, con particolare riferimento a quelli destinati a smaltimento in impianti di Ambito per il tramite del gestore SEI Toscana, ove fossero presenti.

## **5 Valutazione degli effetti ambientali delle previsioni di piano**

### **5.1 La risorsa acqua**

#### **5.1.1 Stato attuale della risorsa acqua ed effetti del piano**

La pianificazione in oggetto non prevede interventi o azioni che possano interagire in alcun modo con le risorse idriche, superficiali o sotterranee. Le due aree per lo stoccaggio dei rifiuti urbani risultano munite di pavimentazione impermeabile e dotate di sistema di raccolta delle acque. I rifiuti sono poi conferiti dagli utenti all'interno di contenitori scelti in funzione delle caratteristiche dei rifiuti stessi.

### **5.2 La risorsa aria**

#### **5.2.1 Stato attuale della risorsa aria ed effetti del piano**

Non è prevista, nel piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi porto di San Vincenzo alcuna attività che presenti emissioni inquinanti in atmosfera tali da comportare variazioni nello stato di qualità dell'aria.

### **5.3 La risorsa suolo**

#### **5.3.1 Stato attuale della risorsa suolo ed effetti del piano**

Non sono presenti interferenze relative a rischio idrogeologico, impermeabilizzazione, desertificazione o altre forme di degrado del suolo. Non sono previste interferenze con il sottosuolo. Le due aree allestite per il conferimento dei rifiuti urbani sono dotate di pavimentazione impermeabile che esclude anche possibili effetti in termini di contaminazione dei suoli.

### **5.4 Paesaggio e beni architettonici**

#### **5.4.1 Stato attuale del paesaggio e dei beni architettonici ed effetti del piano**

Non sono presenti nell'area portuale beni culturali. Le previsioni di piano non interagirebbero comunque con tali risorse.

La fascia costiera è interessata dal Vincolo di cui alla lettera a) I territori costieri dell'art.142 del Codice dei beni culturali e del paesaggio. Non sono previsti interventi in tale area e non si rilevano pertanto criticità connesse alla disciplina del vincolo stesso.

### **5.5 Clima acustico**

#### **5.5.1 Stato attuale del clima acustico ed effetti del piano**

Non è prevista, nel piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi porto di San Vincenzo alcuna attività tale da comportare variazioni sul clima acustico attuale.

### **5.6 Risorsa energia**

#### **5.6.1 Stato attuale della risorsa energia ed effetti del piano**

Non è prevista, nel piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi porto di San Vincenzo alcuna attività tale da comportare variazioni sulla risorsa energia.

### **5.7 Rifiuti**

#### **5.7.1 Stato attuale della risorsa rifiuti ed effetti del piano**

Le attività previste nel Piano sono tese a garantire la corretta gestione dei rifiuti prodotti dalle navi

allo scopo di prevenire gli scarichi a mare. Il piano su tale componente ha pertanto un effetto positivo.

## 5.8 Biodiversità

### 5.8.1 stato attuale della risorsa biodiversità ed effetti del piano

In considerazione della tipologia di interventi oggetto del Piano, sono da escludersi elementi di interferenza sulla componente naturalistica. In particolare si evidenzia nuovamente che lo scopo della Piano è quello di assicurare il corretto conferimento al fine di prevenire eventuali scarichi a mare e quindi preservare l'ambiente marino anche a tutela della biodiversità attraverso la presenza di adeguati impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni. In tale contesto il piano risulta preservare anche il Sito di Importanza Comunitaria (Sic) dedicato al tursiopo e denominato "Tutela del Tursiops Truncatus" (codice Natura 2000 IT5160021), che si trova nell'Arcipelago Toscano. Sono da escludere anche effetti sulla connettività, in quanto non verranno realizzate opere o infrastrutture tali da comportare interferenze con le modalità di spostamento delle specie potenzialmente presenti.

## 6 Conclusioni

### 6.1 Sintesi degli effetti ambientali attesi

In relazione a quanto riportato nei paragrafi precedenti appare evidente che l'attuazione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi porto di San Vincenzo non comporterà alcun tipo di effetto negativo significativo sull'ambiente.

Nella tabella che segue si riassumono gli effetti ambientali attesi sulle risorse prese in esame al capitolo 5:

Risorsa	Descrizione dell'effetto	Direzione dell'effetto <i>(negativo/positivo)</i>	Significatività dell'effetto
Acqua	variazione negli utilizzi delle risorse idriche		Nessun effetto
	interferenze con le risorse idriche sotterranee		Nessun effetto
	scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)		Nessun effetto
	contaminazione, anche locale, di corpi idrici		Nessun effetto
	variazione del carico inquinante dei reflui destinati agli impianti di depurazione		Nessun effetto
	modificazioni alla portata dei corpi idrici superficiali		Nessun effetto
	Aria	variazioni delle emissioni inquinanti	
	cambiamenti nelle concentrazioni di inquinanti atmosferici (variazioni della qualità dell'aria)		Nessun effetto
Suolo	contaminazione del suolo		Nessun effetto
	degrado del suolo (desertificazione, perdita di sostanza organica, salinizzazione, ecc)		Nessun effetto
	rischio idrogeologico		Nessun effetto
	variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e/o qualitativi		Nessun effetto
	variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo		Nessun effetto
Paesaggio	modifiche al paesaggio		Nessun effetto
	assetto territoriale		Nessun effetto
Clima	modificazioni al clima acustico		Nessun effetto

Risorsa	Descrizione dell'effetto	Direzione dell'effetto (negativo/positivo)	Significatività dell'effetto
acustico Energia Rifiuti	Gestione non corretta. Scarichi a mare	Positivo	Nessun effetto Significativo. La finalità del piano è quella di garantire il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi in appositi impianti di raccolta per il successivo invio a recupero/smaltimento e prevenire in tal modo gli scarichi a mare
Biodiversità	stato di conservazione degli habitat	Positivo	Significativo per effetto indiretto. Lo scopo del Piano è quello di assicurare il corretto conferimento dei rifiuti delle navi al fine di prevenire eventuali scarichi a mare e quindi preservare l'ambiente marino anche a tutela della biodiversità
	influenze sull'areale di distribuzione di specie animali selvatiche		Nessun effetto
	stato di conservazione di specie di interesse conservazionistico		Nessun effetto
	connettività tra ecosistemi naturali		Nessun effetto