

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 23 agosto 2016, n. 155

L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. - Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica – Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari - Autorità Proponente: Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica.

la dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 *“Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale”* ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto *“Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali”*.

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.Lgs.30 marzo 2001, n. 165 *“Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”*.

VISTO l’art.32 della L. 18 giugno 2009 n.69 *“Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile”*.

VISTO l’art.18 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 *“Codice in materia di protezione dei dati personali”*.

VISTA la D.G.R. 26 aprile 2011 n.767 di organizzazione dei servizi di Presidenza e della Giunta Regionale.

VISTO il D.Lgs. n. 33 del 14/03/2013 *“Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”*.

VISTA la D.G.R. 31 luglio 2015, n. 1518 *“Adozione del modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l’Innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA”. Approvazione Atto di Alta Organizzazione”*;

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015, n. 443 di *“Adozione del modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l’Innovazione della macchina Amministrativa regionale-MAIA”*

VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1744 del 12 ottobre 2015 di nomina del Direttore di Dipartimento Mobilità, qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio Ing. Barbara Valenzano

VISTA la D.G.R. n. 1176 del 29 luglio 2016, con cui la dott.ssa Antonietta Riccio, è stata nominata Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali.

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”* e s.m.i.;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- La L.R. 20 agosto 2012 n.24 *“Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell’organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali”*;
- la L.R. 14 giugno 2007 n.17 *“Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale”* e s.m.i.;
- la L.R. Puglia 12 aprile 2001 n.11 *“Norme sulla valutazione dell’impatto ambientale”* e s.m.i.;
- la D.G.R. 16 maggio 2011 n. 1099 con la quale è stato approvato il Regolamento Regionale n.10/2011;
- La Legge Regionale n. 17/2007 e s.m.i.
- La Legge Regionale n. 17/2015;
- la Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44, *“Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica”* e ss.mm.ii.;
- il Regolamento Regionale del 9 ottobre 2013, n.18, *“Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica), concernente piani e programmi urbanistici comunali”*, pubblicato sul BURP n. 134 del 15/10/2013;

sulla base dell’istruttoria espletata dall’istruttore tecnico coordinata dal funzionario amministrativo

titolare della P.O. VAS, responsabile del procedimento, che di seguito si riporta:**Premesso che:**

- con nota prot. n. AOO_090/2939 del 5/4/2016, acquisita al prot. del Sezione Ecologia n. AOO_089/4439 del 8/4/2016, la Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica trasmetteva la seguente documentazione inerente il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari":
 - la Determinazione del dirigente della Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica n. 40 del 5/4/2016 avente ad oggetto "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari, rientrante nell'ambito della giurisdizione del Comune di Mola di Bari, per la Capitaneria di Porto di Brindisi, redatto ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 24/6/2003, n. 182. Verifica di assoggettabilità alla VAS"
 - il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari;
- con nota prot. n. AOO_089/5454 del 3/5/2016, il Servizio VAS comunicava l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS e la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Assessorato regionale alla Qualità dell'Ambiente della documentazione ricevuta ai seguenti Soggetti con competenza ambientale:
 - Regione Puglia - Sezione Urbanistica, Sezione Assetto del Territorio, Sezione Demanio e Patrimonio, Sezione Reti e Infrastrutture per la Mobilità, Sezione Lavori Pubblici, Sezione Protezione Civile, Sezione Risorse Idriche;
 - Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente (ARPA);
 - AQP
 - Autorità Idrica Pugliese
 - Autorità di Bacino della Puglia;
 - Agenzia Regionale Sanitaria;
 - Comune di Mola di Bari;
 - Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia;
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia;
 - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Bari, BAT e Foggia;
 - ASL di Bari;
 - Città metropolitana di Bari – Servizio Polizia Provinciale, Protezione civile e Ambiente;
 - Servizio Struttura tecnica Provinciale (Genio Civile) di Bari;
 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Capitaneria di Porto di Bari.

Nella stessa nota si raccomandava di inviare, nel termine di 30 giorni, eventuali pareri in merito alla assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'art. 12 del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii., all'Autorità competente nonché all'Autorità procedente, Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica, invitando quest'ultima a trasmettere, qualora lo ritenesse opportuno, le proprie osservazioni o controdeduzioni relativamente a quanto rappresentato dai Soggetti Competenti in materia Ambientale nell'ambito della consultazione.

- con nota prot. n. 10863 del 11/5/2016, acquisita al prot. n. AOO_089/5886 del 12/5/2016, il Comune di Mola chiedeva l'interruzione dei suddetti termini attesa la mancata pubblicazione sul sito istituzionale dell'Assessorato regionale alla Qualità dell'Ambiente della documentazione inerente la procedura in oggetto;
- con nota prot. n. AOO_089/5973 del 13/5/2016, il Servizio VAS comunicava ai suddetti SCMA il nuovo termine per rilascio degli eventuali contributi, avendo risolto il disguido tecnico, che aveva impedito la pubblicazione della suddetta documentazione;
- con note prot. nn. 2797 del 31/5/2016, 7412 del 3/6/2016, 8494 del 7/6/2016, 13622 del 13/6/2016, 8047 del 14/6/2016 e AOO_148/1374 del 21/6/2016, acquisita rispettivamente al prot. con nn. AOO_089/6850 del 6/6/2016, AOO_089/7153 del 10/6/2016, AOO_089/7618 del 16/6/2016, AOO_089/7619 del 16/6/2016, AOO_089/7621 del 16/6/2016, AOO_089/8161 del 29/6/2016, l'Autorità idrica pugliese, l'Autorità di Bacino, la Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, BAT e Foggia, il Comune di Mola e la

Sezione regionale Programmazione e Pianificazione infrastrutture per la mobilità trasmettevano il proprio contributo.

considerato che nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS:

- l'Autorità procedente è la Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica;
- l'Autorità competente è il Servizio Valutazione Ambientale Strategica (VAS), presso la Sezione Autorizzazioni Ambientali dell'Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia (art. 4 comma 2 L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.);

preso atto della Determinazione del dirigente della Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica n. 40 del 5/4/2016 di formalizzazione del Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS e del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari;

tenuto conto che:

- con nota prot. n. AOO_089/5454 del 3/5/2016, è stata avviata dal Servizio VAS la consultazione ai sensi del co. 2 dell'art. 8 della l.r. n.44/2012 con i soggetti con competenza ambientale e agli enti territoriali competenti elencati nelle premesse,
- durante la consultazione sono pervenuti i contributi dei seguenti SCMA:
 - Autorità Idrica pugliese:
 - specificava che *"non risultano sussistere argomenti di competenza del Servizio Idrico Integrato Regionale"*
 - prendeva atto che *"la produzione di rifiuti quali "acque biologiche nere o acque reflue" provenienti da navi viene classificata secondo il codice CER 20 03 04 che corrisponde nella classificazione relativa ai "rifiuti urbani" specificatamente ai "fanghi delle fosse settiche" pertanto non riconducibili né agli usi civili" di cui alla vigente Convenzione del S.I.I., né ai carichi organici relativi agli agglomerati di cui al vigente Piano regionale di Tutela delle Acque"*
 - l'Autorità di Bacino rappresentava che *"non risultano vincoli PAI per le aree d'intervento"*
 - la Soprintendenza belle arti e paesaggio evidenziava *"trattandosi di interventi di lieve entità relativi a strutture non permanenti, non si riscontrano particolari elementi di criticità condividendo le raccomandazioni già espresse nell'allegato B del suddetto Piano"*
 - il Comune di Mola di Bari precisava sostanzialmente che:
 - nel Piano sono presenti alcune imprecisioni relativamente alle ditte responsabili della gestione del servizio comunale di raccolta dei rifiuti;
 - l'assenza dei *"quantitativi precisi dei rifiuti urbani prodotti nei suddetti contesti portuali ... comporta inevitabilmente difficoltà nell'elaborazione di corretto progetto tecnico da sottoporre a convenzione"*
 - l'espletamento del servizio *"non dovrebbe ascriversi all'intera popolazione bensì alle sole categorie interessate da detto piano di gestione"*;
 - *"sarebbe opportuno la creazione di isole ecologiche appositamente recintate e chiuse al pubblico ... affinché sia scongiurata la possibilità che gli stessi possano essere oggetto di danneggiamento e/o furto nonché diventino ricettacolo per l'abbandono e/o deposito incontrollato di rifiuti"* e inoltre *"diverrebbe incentivo per i residenti limitrofi e non alle due unità portuali molesi a non svolgere correttamente la raccolta differenziata dei rifiuti domestici bensì sarebbero "agevolati" dalla presenza degli stessi in quanto accessibili a qualsiasi ora del giorno, al fine di abbandonare e/o solo conferire non correttamente rifiuti indifferenziati"*
 - la Sezione regionale Programmazione e Pianificazione infrastrutture per la mobilità riferiva che *"il piano proposto non presenta interferenze con atti di programmazione/pianificazione di competenza della Sezione scrivente"*.

Espletate le procedure di rito e valutati gli atti tecnico-amministrativi, in base all'analisi della documentazione fornita, anche alla luce dei contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale

intervenuti nel corso del procedimento, si procede nelle sezioni seguenti ad illustrare le risultanze dell'istruttoria relativa alla verifica di assoggettabilità a VAS del *"Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari"*, sulla base dei criteri previsti nell'Allegato I alla Parte II del D.Lgs. 152/2006.

1 CARATTERISTICHE DEL PIANO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DA NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO PER IL PORTO DI MOLA DI BARI

Trattasi dell'aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari di competenza della Capitaneria di Porto di Bari, elaborato ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 182/2003 e dell'art. 6bis L. 166/2009, dall'Autorità Marittima competente d'intesa con la Regione Puglia – Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifica.

Obiettivo del Piano è *"la riduzione degli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del carico prodotto dalle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché al miglioramento della disponibilità e dell'utilizzo degli impianti portuali di raccolta dei suddetti rifiuti e residui, mediante affidamento del servizio ad un gestore esterno.*

In tale ottica è prevista l'istituzione di un Servizio di Gestione dei Rifiuti, integrato con quelli esistenti al livello territoriale interessato, che possa specificatamente consentire, ... il perseguimento degli obiettivi di cui al citato D. lgs 182/2003, con il ritiro e l'avvio al recupero e/o smaltimento dei rifiuti in base alla tipologia trattata, secondo le diverse categoria conferenti (nella fattispecie solo pesca e diporto). (Rapporto ambientale preliminare, d'ora in poi RAP, pag. 4-5)"

Oggetto del piano sono *"i rifiuti delle navi, ivi compresi le acque reflue, le acque di sentina, i rifiuti associati al carico nonché i residui del carico medesimo"* in particolare nel porto in oggetto trattasi di quelli provenienti dai imbarcazioni da pesca e dalle unità da diporto (RAP, pag. 5).

Sulla base di considerazioni legate alle tipicità fisiche e strutturali che caratterizzano l'ambito portuale di Mola di Bari, strettamente inserito e connesso al relativo contesto urbano e alla tipologia del naviglio in transito o in stazionamento, il piano distingue le seguenti categorie dei rifiuti che possono essere prodotte:

- *"residui oleosi di macchina (acque di sentina, etc.) (ANNESO I - MARPOL 73/78);*
- *acque nere (ANNESO IV – MARPOL 73/78);*
- *rifiuti in genere normalmente prodotti dall'esigenza di vita dell'equipaggio di bordo e dalle attività operative della nave con esclusione dei rifiuti rientranti in altre categorie e suddivisi secondo le seguenti tipologie (ANNESO V – MARPOL 73/78):*
 - a) *plastica;*
 - b) *rifiuti alimentari;*
 - c) *rifiuti di tipo domestico (es. carta, stracci, vetro, metalli, bottiglie, stoviglie, etc.)*
 - d) *olii di cucina;*
 - e) *ceneri da utilizzo dell'inceneritore;*
 - f) *rifiuti operativi;*
 - g) *residui del carico (solo carichi secchi);*
 - h) *carcasse di animali;*
 - i) *attrezzature da pesca"* (RAP, pag. 5-6)

In particolare si specifica che *"una consistente parte dei rifiuti prodotti nel porto di Mola di Bari è generata dalle unità da pesca, ormeggiate presso banchine destinate al libero ormeggio; a queste ultime, peraltro, non si applica la vigente normativa in materia di notifica, come disposto dall'art. 6 comma 4 del D.Lgs. n.182/2003."* (RAP, pag. 6)

Il piano quindi disciplina le specifiche modalità per:

- 1) *“La raccolta ed il trasporto allo smaltimento dei rifiuti alimentari (rifiuti alimentari, frazione umido-organico, con l’esclusione di oli alimentari – codice CER 20 01 08)...*
- 2) *La raccolta degli oli alimentari (codice CER 20 01 25) ...*
- 3) *La raccolta dei rifiuti indifferenziati (codice CER 20 03 01) ...*
- 4) *La raccolta dei rifiuti oggetto di raccolta differenziata (vetro, carta e cartone, plastica e metalli – codici CER 20 01 02 / 20 01 01 / 20 01 39 / 20 01 40) ...*
- 5) *La raccolta ed il trasporto allo smaltimento dei rifiuti di materiale marinaresco (reti e relativi materiali tessili vari, cavi ormeggio, etc. – codici CER 04 02 22), ...*
- 6) *La raccolta per il successivo trasporto allo smaltimento degli oli esausti di macchina (scarti di oli minerali per motori, ingranaggi, e lubrificazione clorurati e non / altri oli di sentina della navigazione / oli sintetici per circuiti idraulici – codici CER 13 02 04* / 13 02 05* / 13 04 03* / 13 01 11*), ...*
- 7) *La raccolta per il successivo trasporto allo smaltimento delle acque oleose prodotte dalla separazione olio/acqua (codici CER 13 05 07) ...*
- 8) *La raccolta per il successivo stoccaggio provvisorio e smaltimento degli assorbenti, materiali filtranti - inclusi filtri dell’olio non specificati altrimenti, contaminati da sostanze pericolose (codice CER 15 02 02*)*
...
- 9) *La raccolta per il successivo smaltimento delle batterie al piombo e/o al nichel-cadmio (codici CER 16 06 01* / 16 06 02*) ...*
- 10) *La raccolta per il successivo smaltimento di materiali metallici (cavi impregnati di olio, di catrame di carbone o di altre sostanze pericolose / cavi metallici non impregnati da sostanze pericolose / ferro ed acciaio / piombo / metallo - codici CER 17 04 10* / 17 04 11 / 17 04 05 / 17 04 03 / 20 01 40) ...*
- 11) *La raccolta ed il trasporto allo smaltimento di acque biologiche nere o acque reflue, così come definite dall’allegato IV della MARPOL (codice CER 20 03 04), provenienti dalle navi commerciali,...*
- 12) *La raccolta, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti farmaceutici (medicinali citotossici citostatici e non – codici CER 20 01 31* / 20 01 32), provenienti dalle navi commerciali, ...*
- 13) *La raccolta, il trasporto e lo smaltimento di rifiuti speciali provenienti da manutenzioni di bordo (pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose e non / residui di vernici o di sverniciatori – codici CER 08 01 11* / 08 01 12 / 08 01 21*), provenienti dalle navi commerciali”. (RAP, pagg. 10-12)*

A tal proposito si rileva che il suddetto elenco riporta anche le modalità di gestione dei rifiuti prodotti da “navi commerciali”, nonostante nella summenzionata descrizione non sono citate fra gli utenti del porto in oggetto.

Per quanto riguarda le procedure di smaltimento si specifica che queste *“non necessitano di specifica regolamentazione, in quanto ascrivibili alle procedure previste per il territorio comunale per quanto riguarda i rifiuti urbani ed al ritiro da parte dei consorzi obbligatori per quanto riguarda oli, contenitori oli, filtri, e batterie”*. (RAP, pag. 9).

Relativamente ai soggetti affidatari del suddetto servizio di gestione, nel piano si specifica che *“Vista l’intima commistione dell’ambito portuale con il contesto urbano che caratterizza sia il porto che il porto minore del comune di Mola di Bari che non consentono di poter discernere quali rifiuti siano prodotti dall’utenza portuale e quali dalle utenze urbane, la gestione della raccolta e del recupero dei rifiuti in ambito portuale ad opera delle società appaltate dalla suddetta amministrazione comunale, rappresenta la scelta più efficace per una proficua ed efficiente gestione delle problematiche afferenti la raccolta dei rifiuti. In tal caso si provvederà alla stipula di una convenzione da parte dell’Ufficio Locale Marittimo di Mola di Bari con il Comune di Mola di Bari”* (RAP, pag. 10), pertanto i soggetti coinvolti saranno il Comune di Mola di Bari, la Capitaneria di Porto di Bari – Ufficio Demanio/Ambiente, l’Azienda incaricata dal Comune di Mola di Bari della raccolta dei rifiuti solidi urbani e le Ditte autorizzate COBAT/COOU per quanto riguarda il ritiro di oli, contenitori oli, filtri e batterie, a cui si aggiungono, per l’attuazione di tutte le azioni del Piano: il Comandante del porto, i comandanti delle unità di diporto e di pesca e i responsabili dei circoli nautici (Relazione di Piano, d’ora in poi RT, pag. 31).

Relativamente alla gestione del servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti prodotti dalle unità da diporto tuttavia si rileva una incongruenza fra quanto riportato a pagina 7 del RAP *“si ritiene, quindi, di poter escludere le unità da diporto dall’applicazione del presente piano ... prevedendo comunque l’obbligo, per i concessionari dei circoli nautici, di mettere a disposizione dei propri associati idonei contenitori per il conferimento degli irrisori quantitativi di rifiuti che dovessero eventualmente essere prodotti, da far smaltire a cura di ditta idonea, individuata dai circoli nautici stessi”* ed a pagina 9 dello stesso relativamente alle operazioni relative allo svuotamento dei cassonetti/contenitori destinati ai RSU che, si riporta, *“dovranno essere conformi a quelle che il Comune di Mola di Bari adotterà nell’apposita convenzione”*.

Relativamente a *“Il dimensionamento, la collocazione e le caratteristiche basilari degli impianti di raccolta/stoccaggio ... [queste, ndr.] saranno rapportate al fabbisogno individuato nella fase di analisi dei dati storici”* (RAP, pag. 11). Pertanto, nel RAP si riporta la localizzazione e la tipologia dei punti di raccolta esistenti destinati alla raccolta dell’indifferenziato e delle frazioni secche (carta, plastica, vetro): n. 1 punto per la raccolta dell’indifferenziato e n. 4 per le tre frazioni, di cui n.1 nel Porto di Cala Portecchia. Tuttavia ciò non concorda con quanto presente nella Relazione di Piano (pag. 44 e ss.) che indica la presenza di n. 9 cassoni porta-rifiuti esistenti e n. 2 campane per la raccolta del vetro e n. 2 cassonetti per la plastica *“da pervedere”*, nonché n.1 isola ecologica per il conferimento degli oli usati, filtri olio, lattine sporche di olio, batterie esauste e n. 1 contenitore di lt. 1000 per gli oli esausti.

Il piano infine disciplina le modalità di segnalazione di malfunzionamenti o disservizi e di registrazione del carico/scarico dei rifiuti di bordo e i flussi informativi.

Sulla base della documentazione in atti, si ritiene che la presente proposta non costituisca il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, la localizzazione o comunque la realizzazione di progetti, che potrebbero ricadere nel campo di applicazione della parte II del Decreto Legislativo 152/06 e smi e della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.

Relativamente all’influenza del piano in oggetto su altri si precisa a pag. 15 del RAP che *“Il Piano si integra con il PRGRU, e considerate le modeste quantità/fabbisogni derivanti dalla gestione e raccolta dei rifiuti connessi per gli ambiti in trattazione non vi è un’incidenza tale da pregiudicare e/o interferire né con il Piano Regionale innanzi detto, né con altri Piani, quale quello di Area Vasta, dei Trasporti, nonché con altri strumenti pianificatori relativi a tali ambiti (Piani Regolatori, Piano delle Coste regionale, Piani comunali costieri in corso di redazione)”*.

I problemi ambientali pertinenti al piano sono legati principalmente alla possibile inefficacia ed inadeguatezza del sistema di raccolta dei rifiuti (numero, tipologia e ubicazione dei punti di raccolta, frequenza di raccolta, informazione delle modalità di conferimento, controllo mancato conferimento) nonché alle operazioni di raccolta e trasporto degli stessi.

La pertinenza del piano per l’integrazione delle considerazioni ambientali ed, in particolare, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nonché per l’attuazione della normativa comunitaria nel settore dell’ambiente, nello specifico nell’obiettivo di *“ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, in particolare gli scarichi illeciti, da parte delle navi, migliorando la disponibilità e l’utilizzo degli impianti portuali di raccolta”* sono legati principalmente alla efficace ed adeguata messa in atto del sistema di gestione dei rifiuti e alle operazioni di controllo degli scarichi illeciti.

Relativamente a tali aspetti, in particolare il Piano prevede:

1. la tenuta di un registro di carico/scarico a bordo di pescherecci e delle unità da diporto che normalmente approdano/stazionano nel porto per almeno 12 mesi (RT, pag. 31);
2. la promozione dell’informazione per gli utenti del porto tramite un *“documento informativo”* da fornire al comandante della nave, al gestore del servizio e agli altri utenti del porto, contenente tutte le informazioni per una corretta gestione dei rifiuti all’interno dell’area portuale, le sanzioni e le tariffe (RT, pag. 32);
3. in caso di mancato conferimento, la segnalazione (*“qualora ovviamente ne ricorrano le condizioni”*) da parte dell’Autorità Marittima al porto di nuova destinazione circa i rifiuti trattenuti a bordo (RT, pag. 33);
4. l’attività di coordinamento dell’Autorità marittima *“per la raccolta di tutta la certificazione emessa per le*

finalità statistiche e di collegamento con tutte le altre amministrazioni e organismi interessati, concorrendo all'elaborazione dei documenti la cui predisposizione prevede la partecipazione congiunta e speculare dei diversi soggetti coinvolti" (RT, pag. 33);

5. la possibilità per tutti i soggetti che operano a vario titolo nell'attività di gestione del servizio di segnalare eventuali inadeguatezze, inefficienze ed anomalie di tipo strutturale e organizzativo. *"L'Autorità Marittima, registrerà le segnalazioni e, previa analisi ed approfondimento, determinerà le modalità di trattazione della criticità verificatasi e l'azione necessaria alla sua risoluzione"* (RT, pag. 30)
6. riunioni indette dall'Autorità Marittima fra il comune, il concessionario del servizio, gli agenti marittimi operanti nel porto e le imprese portuali atte ad affrontare i seguenti argomenti:
 - a. *"disservizi ed inadeguatezze riservate nell'espletamento del servizio"*
 - b. *esigenze operative avanzate dagli utenti"*
 - c. *necessità di apportare modifiche alle aree utilizzate o ai mezzi impiegati"* (RP, pag. 32).

2 CARATTERISTICHE DELLE AREE INTERESSATE DAL PIANO

Il presente piano riguarda *"sia il porto di Mola di Bari che il porto minore (Porto di Cala Portecchia) ... inseriti all'interno della città di Mola di Bari, entrambi situati in pieno ambito cittadino.*

Il porto di Mola di Bari è classificato come porto di 2^a Categoria – 4^a Classe nella vigente classificazione..., è racchiuso tra i moli di sopraflutto Molo Foraneo costituito da tre bracci e di sottoflutto Molo di Levante. ... La presenza di naviglio da pesca professionale è prevalente, mentre discreta la presenza di imbarcazioni e natanti da diporto principalmente ormeggiate ai Circoli nautici presenti (Daphe, Vega, L.N.I. e Calpasen), che ospitano le imbarcazioni per tutto l'anno in ragione dell'ottima protezione dell'approdo dai marosi.

Il porticciolo di Cala Portecchia, classificato come porto di 2^a Categoria – 4^a Classe è un piccolo approdo che sorge esternamente al porto di Mola di Bari, circa 500 metri a Nord/Ovest di esso. E' costituito da due moli (di Levante e tramontana), ... Il porticciolo è frequentato da piccole unità da diporto." (RT, pag. 10-12).

"Relativamente all'ambito territoriale interessato, di dimensione comunale, si fa presente che la relativa area portuale è inserita nel tessuto urbano cittadino, non separata fisicamente dallo stesso, ed è finalizzata (l'area portuale) al ricovero ed all'ormeggio di imbarcazioni con caratteristiche operative commerciali, pescherecce e da diporto. Più precisamente risulta racchiuso tra il nuovo molo foraneo e quello di Levante, inserito nell'ambito cittadino a ridosso del Lungomare Dalmazia, a monte del quale si sviluppa il centro abitato...

Nella parte centrale dell'ambito portuale in prossimità del vecchio molo di Levante, sono presenti attività cantieristiche dedite alla costruzione/manutenzione di imbarcazioni da pesca e piccoli natanti da diporto. Le maggiori interferenze/implicazioni dell'area portuale con il centro abitato sono costituite dalla viabilità e dalle aree di parcheggio poste nella parte centrale dell'area portuale che, di fatto, sono inserite nel contesto cittadino ed utilizzate dal pubblico." (RAP, pag. 4).

Per quanto riguarda le dimensioni del porto e il traffico delle navi si riferisce che *"sulla base del numero di ormeggi disponibili ed effettivamente utilizzati"* nel 2012 sono stati censiti nel Porto di Mola di Bari n. 248 posti barca per imbarcazioni da diporto (afferenti ai 4 circoli nautici) e n. 55 posti barca per unità da pesca, a cui si aggiungono n. 10 imbarcazioni in transito. (RAP, pag. 5). Per quanto riguarda il Porto di Cala Portecchia non essendoci aree/specchi acque in concessione, non si è potuta effettuare una stima dei posti barca (RT, pag. 20).

"Il contesto ambientale ... non presenta particolari sensibilità e criticità ambientali per la presenza di aree protette o parchi naturali, almeno in maniera strettamente adiacente; tutti comunque risultano nelle adiacenze del SIC (Sito di Importanza Comunitaria) "Posidonieto S. Vito – Barletta" – codice IT9120009. ... Sia il 3° braccio del molo Foraneo che il braccio del molo di Levante ricadono parzialmente all'interno del posidonieto, rispettivamente per una lunghezza di circa 245 mt e di 476 mt." (RAP, pag. 16). Mentre il SIC dista circa 88 m dall'opera foranea portuale del Porto di Cala Portecchia. (RT, pag. 18).

"Tutti i siti individuati dall'analisi di quanto indicato nel Piano regionale delle Coste interessano un tratto di

costa antropizzata a “bassa criticità” e “bassa sensibilità ambientale.” (RAP, pag. 18).

Nel RAP si riportano le stime di rifiuti speciali (oli esausti, contenitori oli, batterie e filtri) e urbani (frazione secca, carta, plastica, metalli e vetro) stimati “a seguito di apposite consultazioni con le società cooperative armatrici delle unità da pesca e con i concessionari”. **A tal proposito si precisa che “i circoli preposti per l’ormeggio delle unità in detto porto hanno evidenziato che gli interventi di sostituzione di oli esausti e batterie non vengono effettuati presso gli specchi acquei dove stazionano le imbarcazioni, ma all’occorrenza, presso i cantieri nautici dove si recano al momento dell’effettuazione delle attività di ordinaria e straordinaria manutenzione” (RAP, pag. 7) e, pur essendo “consistente parte dei rifiuti prodotti nel porto di Mola di Bari ... generata dalle unità da pesca, ormeggiate presso banchine destinate al libero ormeggio”, per le stesse “non si applica la vigente normativa in materia di notifica, come disposto dall’art. 6 comma 4 del D. Lgs. n. 182/2003 e, pertanto, a differenza delle navi da traffico, non vi è possibilità di conoscere con esattezza tipologia e quantitativi di rifiuti oggetto di conferimento ... in quanto gli stessi provvedono, spesso, direttamente al loro conferimento.” (RAP, pag. 6).**

Per quanto riguarda l’analisi del valore e della vulnerabilità dell’area interessata dal piano si riporta il seguente quadro, e dedotto dal confronto con gli strumenti vigenti di governo del territorio e tutela ambientale e paesaggistica, e atti in uso presso questo Servizio.

In riferimento ai **valori paesaggistici e storico-architettonici**, l’area in oggetto, in riferimento al Piano Paesaggistico Territoriale - PPTR, adottato con D.G.R. n. 1435 del 2 agosto 2013:

- è inserita nell’ambito “La puglia centrale” e nella figura “il sud-est barese e il paesaggio del frutteto”.
- interessa le seguenti componenti:
 - 6.1.2 Componenti idrologiche:
 - BP Territori costieri
 - 6.2.2 Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici:
 - UCP Siti di rilevanza naturalistica
 - 6.3.1. Componenti culturali insediative:
 - UCP Città consolidata.
 - 6.3.2. Componenti dei valori percettivi:
 - UCP Strade a valenza paesaggistica.

In riferimento ai **valori naturalistici e ai sistemi di aree protette** istituite ai sensi della normativa comunitaria, nazionale e regionale, l’area di intervento:

- non ricade nel perimetro di aree naturali protette;
- non è interessata da ZPS o IBA, ma interessa SIC (Sito di Importanza Comunitaria) “Posidonieto S. Vito – Barletta” – codice IT9120009. Sia il 3° braccio del molo Foraneo che il braccio del molo di Levante ricadono parzialmente all’interno del posidonieto, rispettivamente per una lunghezza di circa 245 mt e di 476 mt. ...)” (RAP, pag. 17);
- non è interessata da altre emergenze naturalistiche di tipo vegetazionale e/o faunistico segnalate dal PUTT/p.

In riferimento alle **condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica**, l’area di intervento non è interessata da zone perimetrate dal PAI dell’Autorità di Bacino della Puglia;

In riferimento alla **tutela delle acque**, l’area di intervento ricade in Aree Soggette a contaminazione Salina sottoposte a tutela dal PTA della Puglia.

Infine, relativamente ad altre criticità ambientali presenti nell’ambito territoriale comunale, si evidenziano i seguenti aspetti:

- dal punto di vista della qualità dell’aria, si segnala che, secondo il PRQA, il comune di Mola di Bari è classificato come ricadente in zona D “mantenimento”. In zona non sono presenti centraline ARPA di monitoraggio della “Qualità dell’aria”;

- dal punto di vista dello smaltimento dei rifiuti, sulla base dei dati resi disponibili dall'Osservatorio Rifiuti della Sezione Regionale Rifiuti e Bonifiche, il Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica, ha registrato nel 2015 una produzione di RSU pari a 492 kg pro capite anno e una percentuale di RD pari al 57,95 %.

3 CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI POTENZIALI SULL'AMBIENTE

Riguardo alla valutazione degli impatti, nel RAP si escludono rischi ambientali generabili dai punti di raccolta: *"La localizzazione ... è tale da rendere estremamente improbabili contaminazioni ambientali dovute al trasporto dei residui/rifiuti"*(RAP, pag. 19).

Inoltre si specifica che *"non si ritiene sussistano condizioni che potrebbero causare problemi a livello ambientale, in quanto il piano medesimo è finalizzato ad indicare le migliori procedure per la corretta gestione dei rifiuti, monitorandone l'andamento. Nell'eventualità venissero rilevate criticità con effetti negativi a carico dell'ambiente, i responsabili attuatori del piano provvederebbero a porre in essere tutte le misure necessarie per l'eliminazione/contenimento dell'evento nonché a sanzionare gli eventuali trasgressori."*

Pur non rilevando impatti, il RAP al paragrafo 4.4 elenca le seguenti misure di mitigazione (*"raccomandazioni"*):

- *"installare contenitori dotati di dispositivi atti a scongiurare conferimenti impropri, in particolare di rifiuti non assimilabili agli urbani (filtri oli, batterie, reti da pesca), prevedendo attività di controllo sul materiale presente all'interno del contenitore prima del suo svuotamento;*
- *installare cartellonistica relativa alle modalità corrette di conferimento rifiuti nei contenitori;*
- *assicurare un servizio di raccolta differenziata tale da massimizzare quantità e qualità dei rifiuti raccolti affinché nel rispetto delle normative vigenti, possano essere recuperati;*
- *movimentare e stoccare i rifiuti in modo da evitare ogni possibile contaminazione del suolo.*

Tenuto conto delle caratteristiche e della consistenza numerica delle imbarcazioni censite nell'area portuale (per la maggior parte stanziali da diporto di piccola e media taglia anche dotate di sistemi di raccolta dei liquami a bordo), nonché la natura e l'entità delle azioni previste e le peculiarità delle aree interessate, si ritiene che possano sussistere alcune criticità, che potrebbero comportare possibili impatti legati al non corretto/alternativo conferimento dei rifiuti (quali ad es. inquinamento delle acque marine, produzione di odori molesti, impatto visivo, ecc.):

- assenza di dati relativi alla produzione dei *SEAWAGE (liquami)* e degli *OILS (prodotti petroliferi)* prodotti dagli utenti del porto in oggetto;
- possibilità di scarico a mare, a determinate condizioni, dei *SEAWAGE (liquami)* che possono contenere prodotti di sintesi per la sanificazione o saponi e/o, se non rispettosi delle distanze, possono interferire con l'area del SIC a mare;
- la raccolta e il trasporto "a chiamata" se riferito ad una tipologia di rifiuto non modesta potrebbero essere inefficaci e onerosi anche sotto il profilo ambientale (emissioni in atmosfera, consumi energia, ecc);
- assenza di cassonetti per la raccolta dell'umido, a fronte del consistente presenza di navi da pesca (probabili rifiuti come residuo del carico);
- incoerenza con il sistema di raccolta porta a porta comunale (che ha come obiettivo la massimizzazione della raccolta differenziata) per la presenza di cassonetti di indifferenziato ad accesso libero posti nelle aree demaniali pubbliche;
- monitoraggio dell'efficacia del Piano esclusivamente su segnalazione/necessità.

Tuttavia si ritiene che suddetti impatti possano essere controllati assicurando il rispetto di ulteriori disposizioni, oltre a quelle già contenute nello stesso RAP.

Alla luce delle motivazioni sopra esposte, che si intendono qui integralmente richiamate, sulla base degli elementi contenuti nella documentazione presentata, tenuto conto dei contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale, si ritiene che il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da

navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari non comporti impatti significativi sull'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, geologici, architettonici, culturali, agricoli, sociali ed economici (art. 2, comma 1, lettera a del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii.) e possa pertanto essere esclusa dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 9 a 15 del L. R. 44/2012 e ss.mm.ii., fermo restando il rispetto della normativa ambientale pertinente e a condizione che siano rispettate le seguenti prescrizioni, integrando laddove necessario gli elaborati scritto-grafici presentati anteriormente alla data di approvazione del Piano in oggetto:

- integrare gli elaborati di Piano con le azioni di mitigazione proposte dal RAP (cd. "raccomandazioni"), dettagliandole il più possibile e indicando le modalità di attuazione delle stesse;
- recepire le indicazioni fornite dai SCMA sopra richiamati nell'ambito della consultazione effettuata ai sensi dell'art. 8 comma 2 del L. R. 44/2012,
- specificare l'entità e le tipologie di rifiuti prodotte dalle "navi commerciali" citate alle pagg. 10-12 del RAP;
- evidenziare se la presenza di attività cantieristiche all'interno dell'area portuale influenza i quantitativi e le tipologie elencate nella presente proposta di piano e, nel caso, adeguare eventualmente le disposizioni ivi contenute;
- al fine di rendere il sistema coerente con quello comunale:
 - localizzare un punto di raccolta di RSU all'interno di ogni circolo nautico;
 - stimare l'entità dei rifiuti prodotti dalle navi non afferenti ai circoli nautici e prevedere nelle aree demaniali pubbliche cassonetti dotati di chiave o altro sistema che consenta l'uso esclusivo a tali utenti, altrimenti la loro eliminazione;
 - in ogni caso i suddetti punti di raccolta dei RSU dovranno prevedere un bidone/cassonetto per la raccolta di ogni frazione (indifferenziato, vetro, carta, plastica, metallo, umido);
- chiarire le modalità di gestione del servizio di raccolta e trasporto dei RSU, indifferenziati e non, prodotti relativamente a quanto descritto a pag. 7 e 9 del RAP e riportato nelle premesse e rispetto a quanto sollevato dal Comune di Mola di Bari: in particolare, qualora questo sia affidato al servizio di gestione rifiuti comunale, specificare il coordinamento con le frequenze e le modalità di raccolta già previste includendo i ruoli e le responsabilità dei singoli utenti e dei circoli nautici;
- stimare l'entità dei SEAWAGE (liquami) e degli OILS (prodotti petroliferi) prodotti dalle imbarcazioni, stanziali e in transito, anche facendo riferimento alle serie storiche dei circoli nautici, specificando anche se i natanti sono provvisti di sistemi di raccolta a bordo;
- sulla base dei suddetti dati, valutare l'opportunità e la fattibilità di un sistema portuale di raccolta, fisso, in tal caso facilmente accessibile agli utenti, o mobile, per il deposito temporaneo, ai sensi dell'art. 183 c.1 lett. bb) del D. Lgs. 152/06 e s.m.i, di tali tipologie di rifiuto; in tal caso, si dovranno:
 - indicare le modalità per lo svuotamento del suddetto punto di raccolta, tramite ditte autorizzate, che potrà essere con una certa frequenza, anche diversa a seconda della stagione, o "a chiamata", prevedendo in tal caso un sistema di monitoraggio delle quantità conferite;
 - prevedere la possibilità che tale servizio possa essere compreso nella tariffa unica annuale/stagionale/giornaliera per gli utenti dotati di sistemi di raccolta a bordo di tale tipo di rifiuto;
 - prevedere modalità per incentivare l'uso di tale servizio, ad esempio fornendo altresì altri servizi (acqua, carburante, energia, ecc.), e i relativi controlli;
- nel caso in cui non si proceda al suddetto impianto di raccolta, tenendo conto del numero di imbarcazioni stanziali provvisti di sistemi di raccolta a bordo delle fosse settiche e/o delle acque di sentina, ottimizzare il trasporto di tali tipologie di rifiuto tramite ditte autorizzate, massimizzando i quantitativi e programmandone la frequenza (ad esempio settimanale/infrasettimanale), anche diversa a seconda della stagione, in aggiunta a quella "a chiamata";
- imporre l'uso di prodotti biodegradabili o ecocompatibili a bordo per la disinfezione/macerazione delle fosse settiche e per la pulizia personale e delle stoviglie, qualora si intenda effettuare lo scarico a mare delle SEAWAGE (liquami);

- assicurare un congruo numero di servizi igienici presso i circoli nautici tenendo conto del numero di natanti e il relativo numero di passeggeri;
- potenziare il sistema di controllo in mare ed a terra finalizzati alla verifica delle disposizioni di cui al presente Piano;
- al fine del successivo aggiornamento del Piano e/o della messa in atto di azioni aggiuntive per una più efficace gestione dei rifiuti, sistematizzare il monitoraggio della produzione dei rifiuti con cadenza almeno stagionale, valutando l'efficacia delle postazioni previste (localizzazione, quantità e capienza dei cassonetti) e dei trasporti effettuati (programmati o a chiamata) per il ritiro dei rifiuti (numero delle chiamate, tipologia di rifiuto, quantitativi, ecc.), nonché gli esiti dei controlli effettuati;
- attuare periodiche campagne di sensibilizzazione destinate agli utenti del porto, che informino sulle modalità di esecuzione del servizio e sul corretto conferimento dei rifiuti nonché le condizioni consentite (distanza dalla costa, velocità di navigazione, diluizione e sanificazione, ecc) per lo scarico a mare delle SEAWAGE (liquami);
- chiarire le "condizioni" (RP, pag. 27) per la segnalazione al porto di nuova destinazione circa i rifiuti trattenuti a bordo, ovvero valutare l'eliminazione della dicitura "ove ne ricorrano le condizioni";
- nel caso in cui si debba procedere a specifica procedura per l'affidamento del servizio di raccolta una o più tipologie di rifiuti, tenere conto delle indicazioni riferibili ai "Criteri Ambientali Minimi" di cui al Piano d'azione Nazionale per gli Acquisti Verdi adottato con il Decreto Interministeriale dell'11 aprile 2008 – aggiornato Decreto ministeriale 13 febbraio 2014.

Si raccomanda, infine, il rispetto di tutte le distanze regolamentari da eventuali emergenze idrogeologiche, naturalistiche, storiche e paesaggistiche e l'acquisizione dei relativi pareri e/o autorizzazioni di competenza.

Verifica ai sensi del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i.

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, tenuto conto di quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati.

Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs 14 marzo 2013 n. 33.

Ciò premesso, la dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

DETERMINA

- di **dichiarare** tutto quanto espresso in narrativa, che qui si intende integralmente riportato, parte integrante del presente provvedimento;
- di **escludere il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da navi e dei residui del carico per il Porto di Mola di Bari"**, nel Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 9 a 15 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii, per tutte le motivazioni espresse in narrativa e a condizione che si rispettino le prescrizioni indicate in precedenza;
- di **demandare** all'autorità procedente, Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica, l'assolvimento degli obblighi stabiliti dal comma 5 e 6 dell'art. 8 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii, con particolare riferimento all'obbligo

di pubblicare e dare evidenza nell'ambito del provvedimento di approvazione dell'iter procedurale e del risultato della presente verifica, comprese le motivazioni dall'esclusione dalla VAS e le modalità di ottemperanza alle prescrizioni impartite;

- di **precisare** che il presente provvedimento:
 - è relativo alla sola verifica di assoggettabilità a VAS del Piano in oggetto;
 - fa salve tutte le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative al Piano in oggetto introdotte dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti preposti ai controlli di compatibilità di cui alla normativa statale e regionale vigente, nel corso del procedimento di approvazione, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso compatibili;
 - non esonera l'autorità procedente dalla acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previsti, ivi compresi i pareri di cui alla L.R. 11/2001 e s.m.i., al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione;
 - ha carattere preventivo e si riferisce esclusivamente alle opere a farsi;
 - è in ogni caso condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri enti pubblici a ciò preposti

- **di notificare** il presente provvedimento, a cura del Servizio VAS:

- all'Autorità procedente – **Sezione regionale Ciclo Rifiuti e Bonifica**;

- **di trasmettere** il presente provvedimento:

- alla Segreteria della Giunta Regionale, in copia conforme all'originale;

- al Servizio del Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, per la sua pubblicazione integrale sul BURP;

- alla Sezione Regionale competente alla pubblicazione all'Albo Telematico Unico Regionale delle Determinazioni Dirigenziali, nell'apposita sezione del portale istituzionale www.regione.puglia.it.

La dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
Dott. A. Riccio