



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO
TERRACINA

ORDINANZA

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Terracina,

- VISTO** il Decreto Legislativo dell'8 novembre 2021, n. 197;
- VISTO** l'articolo 120 del Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36;
- VISTO** il Decreto Legislativo dell'8 marzo 2024, n. 46;
- VISTO** il Dispaccio prot. n°65963 del 26.05.2022 dell'allora MITE ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica;
- VISTI** i Dispacci n°28658 in data 07.03.2022, n°78835 in data 29.04.2024, n°82230 in data 06.05.2024 e n°12128 in data 24.01.2025 del Reparto Ambientale Marino;
- VISTA** la Circolare n. 52734 del 10.03.2026 della Direzione Generale dell'Economia Circolare e Bonifiche del *Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica* e dal Reparto Ambientale Marino del *Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto*;
- VISTA** la propria Ordinanza n°19/2009 del 30.05.2009 con la quale veniva approvato il Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico dei porti e degli approdi del Circondario Marittimo di Terracina;
- TENUTO CONTO** della corrispondenza relativa all'argomento con la quale la Municipalità è stata interessata sin dalle fasi istruttorie e, segnatamente, precedentemente al formale avvio delle consultazioni delle parti interessate;
- VISTA** la nota prot. nr. 1117 del 30.01.2024 con la quale questa Autorità Marittima, in ragione della portata innovativa delle novelle normative rispetto alle precedenti norme di pari materia, rappresentava al Comune di Terracina gli adempimenti e le principali previsioni del D.lgs. 197/2021 rappresentando la possibilità, al ricorrerne delle condizioni di cui all'art. 5 comma 8, di esentare il porto di Terracina dall'applicazione dei commi da 1 a 4 del medesimo articolo significando che, diversamente, questo Ufficio avrebbe dato corso alla procedure di predisposizione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi;
- VISTA** la nota nr. 13749 del 02.12.2024 con la quale questo Ufficio, atteso il mancato riscontro alla nota di cui al punto precedente, sollecitava l'Amministrazione comunale a far conoscere il proprio intendimento;
- VISTO** il riscontro fornito dal Comune di Terracina - Dipartimento IV pervenuto in data 10.04.2025 con nota nr. 3663 con la quale veniva partecipata la sussistenza, nell'ambito del territorio di giurisdizione, di un sistema di

gestione e raccolta integrato per gli approdi di Porto Badino e Foce Sisto;

TENUTO CONTO	dell'avvio della consultazione delle parti interessate il 26.08.2025 ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 8 novembre 2021, n. 197 con conseguente trasmissione della bozza del Piano con nota prot. nr. 10151 in pari data ed invito alle parti interessate ed al Comune di Terracina a presentare, entro 30 giorni, le proprie osservazioni e/o proposte nonché a far pervenire le informazioni necessarie al perfezionamento della bozza di Piano trasmessa;
VISTA	la successiva nota di sollecito nr. 12319 del 24.10.2025 con la quale questa Autorità Marittima concedeva ulteriori giorni 15 per la ricezione dei dati necessari a poter operare la valutazione dei fabbisogni;
TENUTO CONTO	Della stima dei quantitativi medi/annui di rifiuti gestiti dai concessionari ed operatori portuali comunicati rispettivamente con note nr. 12809 del 06.11.2025, nr. 12964 del 12.11.2025, nr. 13669 del 03.12.2025, nr. 13817 del 06.12.2025 rispettivamente dalla Soc. F.lli De Luca Luigi e Paolo s.n.c., dalla Soc. Tirrena Yachting S.a.s, dalla Cooperativa pescatori "La Sirena", dal Cantiere Navale Aprea di G. Aprea & C. S.a.s.;
CONSIDERATE	le osservazioni avanzate dal Comune di Terracina, ancorché pervenute oltre la finestra temporale concessa, con nota nr. 86425 del 13.11.2025;
VISTA	la propria nota di riscontro nr. 13673 del 03.12.2025 con la quale venivano parzialmente accolte alcune delle osservazioni e forniti gli opportuni chiarimenti sulle restanti;
VISTI	l'assenza di dati aggregati relativi al precedente triennio al fine di elaborare, in conformità alle previsioni normative, il numero e la dimensione degli impianti di raccolta da predisporre partendo dalle valutazioni sul fabbisogno degli <i>stakeholders</i> interessati;
VISTO	il foglio prot. n°1603 del 20.02.2026 con cui è stata richiesta alla Regione Lazio l'espressione d'intesa per valutare la coerenza dello strumento predisposto con il Piano regionale di gestione dei rifiuti;
VISTA	la nota assunta al prot. n°3614 in data 22.04.2026, con la quale la Regione Lazio ha espresso l'intesa ai sensi dell'art. 5 c. 4 del D. Lgs. 197/2021 confermando, in particolare, che il piano trasmesso è stato ritenuto in linea con quanto previsto dalla normativa vigente in materia e con il Piano Regionale di Gestione Rifiuti della Regione Lazio;
VISTA	la corrispondenza d'ufficio relativa all'intero iter tenuta con la Direzione Marittima di Civitavecchia e, per conoscenza, con la Capitaneria di Porto di Gaeta;
VISTI	gli Artt. 30 e 81 del Codice della Navigazione nonché l'Art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;
CONSIDERATO	che nel porto di Terracina, l'autorità competente ai sensi della normativa di riferimento è l'Autorità Marittima e, segnatamente, questo Ufficio Circondariale Marittimo;
CONSIDERATA	la necessità di procedere all'approvazione dell'aggiornamento del "Piano di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Terracina" in attuazione del D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 197, così come modificato dal d.lgs. n. 46 del 8 marzo 2024.

ORDINA

Articolo 1

Approvazione del Piano

1. D'intesa con la Regione Lazio ai fini della valutazione di coerenza con il vigente *"Piano regionale di gestione dei rifiuti"* ed in conformità al Decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 e ss.mm.i., è adottato e reso esecutivo al completamento della procedura di gara ad evidenza pubblica l'allegato *"Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Terracina"*.
2. Il provvedimento in parola sostituisce la precedente versione approvata con la propria Ordinanza n°19/2009 del 30.05.2009, che con la presente s'intende abrogata.

Articolo 2

Disposizioni transitorie

1. A decorrere dalla data di adozione del piano ed al fine di garantirne la piena operatività, il Comune di Terracina (ovvero l'Autorità d'ambito territoriale ottimale se costituita) avvia e cura le procedure relative all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti, d'intesa con questa Autorità Marittima per i fini di interesse di quest'ultima.
2. Nelle more dell'espletamento delle procedure di affidamento da parte degli Enti di cui al c.1 dell'articolo 2, il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi, limitatamente alla quota parte dei rifiuti urbani (inclusi i rifiuti accidentalmente pescati), potrà essere eventualmente assicurato mediante l'attivazione degli strumenti di modifica del contratto di servizio per la raccolta dei rifiuti urbani già in essere, ai sensi dell'articolo 120 del Codice dei Contratti Pubblici e, ove ne ricorrano i presupposti, previo accordo con l'Autorità Marittima.

Articolo 3

Disposizioni finali e sanzioni

1. Il presente piano è soggetto a revisione con cadenza quinquennale, ovvero in presenza di significativi cambiamenti.
2. I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti a norma del Codice della Navigazione e del Codice della Nautica da diporto, salvo che il fatto non integri la fattispecie di un più grave o specifico reato o illecito amministrativo.
3. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante:
 - a. pubblicazione nella sezione Ordinanze del sito istituzionale di questa Amministrazione;
 - b. trasmissione al Comune di Terracina per la successiva pubblicazione nel relativo Albo.

Terracina, (vedasi data di registrazione)

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Pil. Vincenzo VIOLA
Documento informatico firmato digitalmente ai sensi
del D. Lgs n. 82/2005 ss.mm.ii. e norme collegate, il
quale sostituisce il documento cartaceo e la firma
autografa



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina

Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle Navi del porto di Terracina

ai sensi dell'art 5 del 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.*



Edizione 2026

INDICE

1. INTRODUZIONE	5
1.1. Premessa Generale.....	5
1.2. Obiettivi del Piano.....	7
1.3. Definizioni	7
1.4. Campo di applicazione e settori esclusi.....	10
1.5. Divieti.....	11
2. SINTESI DELLA NORMATIVA VIGENTE	12
2.1. Normativa internazionale e nazionale.....	12
2.2. Normativa regionale.....	12
2.3. Influenza Del Piano Su Altri Piani O Programmi.....	12
3. DESCRIZIONE DEL PORTO.....	13
3.1. Localizzazione e contesto territoriale/ambientale	13
3.2. Planimetria portuale, con delimitazione dell'ambito portuale e superficie interessata dal Piano.....	14
3.3. Aree portuali	16
3.4. Delimitazioni aree demaniali.....	17
3.5. Stato dell'ambiente nell'ambito territoriale e nel territorio limitrofo.....	17
3.6. Ricognizione delle sensibilità ambientali nelle aree interessate dal Piano.....	17
3.7. Criticità ambientali e vulnerabilità ambientali presenti	17
4. VALUTAZIONE DEI FABBISOGNI	18
4.1. Numero e tipologia di approdi disponibili	18
4.2. Andamento storico del traffico nell'ultimo triennio.....	19
4.3. Tipologia e quantità dei rifiuti gestiti.....	20
4.3.1. Tipologia di rifiuti da gestire:	20
4.3.2. Quantitativo di rifiuti da gestire:.....	21
5. TIPOLOGIA, CAPACITÀ E LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI.....	23
5.1. Impianti/attrezzature di raccolta	23
5.2. Attrezzature e/o procedimenti di pretrattamento	26
5.3. Localizzazione degli impianti/attrezzature di raccolta	27
6. PROCEDURE DI RACCOLTA PER CIASCUNA TIPOLOGIA DI RIFIUTO	28
6.1. Modalità di conferimento e smaltimento/recupero	29
6.1.1 Gestione rifiuti garbage (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi).....	30
6.1.2 Gestione rifiuti accidentalmente pescati.....	30
6.1.3 Gestione dei rifiuti volontariamente raccolti.....	30
6.1.4 Gestione rifiuti speciali non pericolosi (materiale marinaresco).....	30

6.1.5	Gestione rifiuti alimentari da avviare a sterilizzazione	31
6.1.6	Gestione altri rifiuti speciali non pericolosi e pericolosi	32
6.1.7	Gestione altri rifiuti speciali pericolosi da idrocarburi (rifiuti oleosi, oli esausti etc).	33
6.1.8	Gestione rifiuti sewage (acque nere).....	35
6.1.9	Gestione residui dei rifiuti "non ordinari".....	36
6.2	Modalità di ritiro dei rifiuti	36
7.	GESTIONE DEL SERVIZIO DI RACCOLTA.....	37
7.1.	Affidamento del servizio.....	37
7.2.	Modalità di affidamento del servizio	37
8.	PROFILI TARIFFARI	39
9.	SOGGETTI RESPONSABILI DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO.....	39
10.	INFORMAZIONI AGLI UTENTI	40
10.1.	Premesse.	40
10.2.	Segnalazioni per inadeguatezze	40
10.3.	Informativa preventiva agli utenti.	41
11.	CONSULTAZIONI PERMANENTI.....	42

INDEX

1.	INTRODUCTION	49
1.1.	<i>General Premise</i>	49
1.2.	<i>Purpose of the Plan</i>	51
1.3.	<i>Definitions</i>	51
1.4.	<i>Scope and excluded sectors</i>	54
1.5.	<i>Prohibitions</i>	55
2.	SUMMARY OF CURRENT LEGISLATION	56
2.1.	<i>International and national legislation</i>	56
2.2.	<i>Regional legislation</i>	56
2.3.	<i>Influence of the Plan On Other Plans or Programs</i>	56
3.	PORT DESCRIPTION	57
3.1.	<i>Localization and territorial/environmental context</i>	57
3.2.	<i>Port plan, with delimitation of the port area and surface area affected by the Plan</i>	58
3.3.	<i>Port areas</i>	60
3.4.	<i>State-owned area delimitations</i>	61
3.5.	<i>State of the environment in the territorial area and in the neighboring territory</i>	61

3.6.	<i>Reconnaissance of environmental sensitivities in the areas covered by the Plan</i>	61
3.7.	<i>Environmental criticalities and environmental vulnerabilities</i>	61
4.	ASSESSMENT OF NEEDS	62
4.1.	<i>Number and type of available berthings</i>	62
4.2.	<i>Historical traffic trends over the last three years</i>	62
4.3.	<i>Type and quantity of waste handled</i>	64
4.3.1.	<i>Type of waste to be managed:</i>	64
4.3.2.	<i>Quantity of waste to be managed:</i>	65
5.	TYPE, CAPACITY AND LOCATION OF INSTALLATIONS	67
5.1.	<i>Harvesting facilities/equipment</i>	67
5.2.	<i>Pre-treatment equipment and/or processes</i>	70
5.3.	<i>Location of collection facilities/equipment</i>	70
6.	COLLECTION PROCEDURES FOR EACH TYPE OF WASTE	72
6.1.	<i>Arrangements for disposal and disposal/recovery</i>	73
6.1.1	<i>Garbage waste management (similar to urban waste, food waste, and other non-special and non-hazardous waste)</i>	73
6.1.2	<i>Handling of marine litters</i>	73
6.1.3	<i>Handling of voluntarily collected waste</i>	74
6.1.4.	<i>Handling of special non-hazardous waste (marine materials)</i>	74
6.1.5.	<i>Food waste management to be started for sterilization</i>	75
6.1.6	<i>Management of other non-hazardous and hazardous special wastes</i>	76
6.1.7.	<i>Management of other special hazardous hydrocarbon waste (oil waste, used oils, etc.)</i>	77
6.1.8	<i>Sewage waste management (black water)</i>	79
6.1.9	<i>Residual management of "non-ordinary" waste</i>	79
6.2.	<i>Waste collection methods</i>	80
7.	COLLECTION SERVICE MANAGEMENT	81
7.1.	<i>Service entrustment</i>	81
7.2.	<i>Methods of entrusting the service</i>	81
8.	TARIFF PROFILES	83
9.	PERSONS RESPONSIBLE FOR IMPLEMENTING THE PLAN	83
10.	INFORMATION TO USERS	84
10.1.	<i>Premises</i>	84
10.2.	<i>Reports for inadequacies</i>	84
10.3.	<i>Prior information to users</i>	85
11.	PERMANENT CONSULTATIONS	86

1. INTRODUZIONE

1.1. Premessa Generale

Il presente *“Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per il porto di Terracina”* è redatto, d'intesa con la Regione Lazio, ai sensi dell'art. 5 del Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 197 che recepisce la direttiva 2019/883/UE riguardante gli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. Con l'entrata in vigore del D. Lgs. n. 46 del 8 marzo 2024, la disciplina di cui trattasi ha subito un ulteriore procedimento di semplificazione e razionalizzazione, garantendo una maggiore aderenza della disciplina di settore la cui competenza è attribuita a vari enti in forza di leggi (Regioni, Autorità marittime e Autorità di Sistema portuale) ed apportando, più genericamente, correzioni e migliorie.

Gli obiettivi della normativa sopra citata sono la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti nel territorio dello Stato e garantire il buon funzionamento del traffico marittimo, migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti ed il conferimento degli stessi presso tali impianti; si applica alle navi, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto che, indipendentemente dalla bandiera, fanno scalo in un porto italiano.

Ai sensi del comma 7 dell'art. 5, il Piano sarà sottoposto ad aggiornamento ogni **cinque anni** o nel caso in cui la presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto ne consigli la revisione. Se, durante il periodo di 5 anni, non si sono verificati cambiamenti significativi, la nuova approvazione può consistere in una convalida dei piani esistenti previa consultazione degli stessi soggetti che devono essere sentiti in sede di redazione. Il Piano viene approvato dal Comandante dell'Ufficio Circondariale marittimo di Terracina ai sensi dell'articolo 5 comma 4 del D. Lgs. 197/2021 tramite Ordinanza ex articolo 59 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione.

Il principio fondamentale a cui esso è ispirato è l'obbligo generale di conferimento di cui al comma 1 dell'art. 7 del Decreto il quale prevede *“il Comandante di una nave che approda in un porto dello Stato, prima di lasciare tale porto, conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto portuale di raccolta tenendo in considerazione le pertinenti norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL”*.

Questa disposizione implica il necessario conferimento, secondo le modalità previste al capitolo 6 del presente Piano (procedure di raccolta per ciascuna tipologia di rifiuto), di tutti i rifiuti di bordo rientranti nelle definizioni di cui ai punti c) e d) del comma 1 dell'art. 2 del citato decreto legislativo nell'ottica di smaltire adeguatamente tutti i rifiuti prodotti prima che la stessa intraprenda una nuova navigazione, a meno che non si tratti di navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari.

Nell'elaborazione del presente documento si è inoltre tenuto conto delle correlate esigenze di coerenza ed integrazione con i vigenti strumenti di pianificazione regionale in materia di rifiuti ed in aderenza ai principi definiti dall'UE per la gestione integrata delle zone costiere finalizzati al raggiungimento di uno sviluppo ecosostenibile, economicamente efficiente e socialmente equo

delle zone costiere.

Il D. Lgs. 197/2021 prevede, all'art. 5 comma 1, lo svolgimento di consultazioni con le parti interessate all'attuazione del Piano. A tal fine sono stati svolti degli incontri, in fase di definizione del Piano, i cui esiti sono tenuti agli atti.

La disciplina di cui al Decreto Legislativo 197/2021 prevede la possibilità del rilascio di esenzioni a tale obbligo, e più, in particolare:

- a) L'esenzione, rilasciata dagli Uffici marittimi periferici del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, per le navi "in servizio di linea con scali frequenti e regolari", in base al combinato disposto dell'art. 6 comma 6, e art. 9 comma 1 del Decreto Legislativo.
- b) L'autorizzazione al mantenimento a bordo rilasciata dall'Autorità Marittima secondo la procedura e le condizioni di cui all'art. 7, comma 4, del Decreto stesso.

1.2. Obiettivi del Piano

La redazione di un Piano di gestione sostenibile dei rifiuti portuali ha come obiettivo principale quello di fornire una dettagliata descrizione della gestione dell'intero ciclo di recupero/smaltimento sia dei rifiuti prodotti dalle navi che dei residui del carico.

Oggetto del piano sono i rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico delle medesime, che in base all'art. 2 comma 2 del D. Lgs. 197/2021 *“sono considerati rifiuti ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. In particolare, i rifiuti delle navi sono considerati rifiuti speciali ai sensi dell'articolo 184, comma 3, lettera f) del decreto legislativo n. 152 del 2006, ad eccezione dei rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio e dei rifiuti accidentalmente pescati che sono considerati rifiuti urbani ai sensi dell'articolo 183, comma 1 lettera b-ter), del medesimo decreto legislativo”*.

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

1. Fornire un servizio alle navi che sia in grado di gestire il ciclo dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali pericolosi e non, partendo dal ritiro, sterilizzazione (ove prevista) e trasporto fino al recupero o smaltimento facendo sì che venga scoraggiata la pratica della discarica volontaria in mare;
2. Organizzare un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, ad un unico soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali;
3. Attuare la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti;
4. Approntare adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del servizio.

In ultimo, si specifica che nel presente Piano saranno fornite, oltre alle indicazioni operative ed impiantistiche attualmente presenti, anche indicazioni di carattere gestionale ed organizzativo rivolte al personale che effettua il servizio di raccolta e gestione di rifiuti, nonché indicazioni circa gli strumenti di comunicazione da adottare con i vari utenti dell'attività portuale ed una descrizione della procedura per le consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, le imprese di gestione dei rifiuti, gli operatori dei terminal e le altre parti interessate al fine di valutare anche miglioramenti della gestione così come individuata per il perseguimento degli obiettivi.

1.3. Definizioni

Ai fini del presente piano, rinviando per quanto non espressamente richiamato alle disposizioni generali di cui alla normativa nazionale, si intende per:

- a) **Autorità Marittima**: Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina;
- b) **nave**: unità di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti, nonché le unità di cui alle successive lettere c) e d);
- c) **nave in servizio di linea**: navi che effettuano scali in più porti con frequenza e itinerari prestabiliti (Dp. prot. n°000724/XI del 10.01.1992 dell'Ispettorato Generale delle Capitanerie di

porto);

d) **peschereccio**: qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata ai fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi;

e) **imbarcazione da diporto**: unità di qualunque tipo a prescindere dal mezzo di propulsione, che viene usata con finalità sportive o ricreative comprese quelle utilizzate ai fini commerciali della locazione e del noleggio;

f) **nave maggiore**: sono le navi alturiere;

g) **nave minore**: sono le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna;

h) **per uso privato**: una nave adibita a scopi, diversi dal diporto, dai quali esula il fine di lucro, l'utilizzazione dell'unità come mezzo di locomozione propria e di terzi a titolo amichevole;

i) **per uso in conto proprio**, l'utilizzazione dell'unità per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse all'attività istituzionale di soggetti pubblici o privati o all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali ivi compresa l'attività di acquacoltura in acque marine con gabbie galleggianti o sommerse.

j) **navigazione locale**: una navigazione che si svolge nell'interno di porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa;

k) **navigazione speciale**: una navigazione i cui limiti sono indicati nel singolo caso;

l) **Convenzione MARPOL 73/78**: Convenzione Internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi stipulata a Londra il 2 novembre 1973, come modificata dal relativo protocollo del 1978 e successivi emendamenti, in vigore nell'Unione Europea alla data del 27 novembre 2000 e ratificata con Legge 29 settembre 1980 n.662;

m) **rifiuto**: qualsiasi sostanza od oggetto che rientra nelle categorie riportate nell'allegato A alla parte quarta del D.lgs. 152/06 s.m.i. e di cui il detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi;

n) **rifiuti prodotti dalla nave**: i rifiuti, comprese le acque reflue e i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, II, IV e V della MARPOL 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l'attuazione dell'allegato V della MARPOL 73/78;

o) **residui del carico**: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slop) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui; tali resti comprendono eccedenze di carico-scarico e fuoriuscite;

p) **produttore/detentore di rifiuti**: il soggetto la cui attività produce rifiuti e il soggetto al quale sia giuridicamente riferibile detta produzione (produttore iniziale) o chiunque effettui operazioni di pretrattamento, di miscelazione o altre operazioni che hanno modificato la natura o la composizione di detti rifiuti (nuovo produttore)

q) **gestione dei rifiuti**: la raccolta, il trasporto, il recupero e lo smaltimento dei rifiuti, compreso il

controllo di queste operazioni, nonché il controllo delle discariche dopo la chiusura;

r) **impianto portuale di raccolta**: qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile all'interno del porto dove, prima del loro avvio al recupero o allo smaltimento, possono essere conferiti i rifiuti prodotti dalla nave ed i residui del carico;

s) **ditta autorizzata**: soggetto abilitato incaricato del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi;

t) **gestore**: soggetto affidatario del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del porto di Terracina;

u) **raccolta**: l'operazione di prelievo, di cernita e di raggruppamento dei rifiuti per il loro trasporto;

v) **raccolta differenziata**: la raccolta idonea a raggruppare i rifiuti in frazioni merceologiche omogenee compresa la frazione organica umida, destinate al riutilizzo, al riciclo ed al recupero di materia;

w) **deposito temporaneo**: il raggruppamento temporaneo dei rifiuti conferiti, prima della raccolta, nel luogo in cui sono prodotti alle condizioni indicate dalla lettera m) del comma 1 dell'art. 183 alla parte IV del D.lgs. 152/2006 s.m.i.;

x) **stoccaggio**: le attività di smaltimento consistenti nelle operazioni di deposito preliminare di rifiuti di cui al punto D15 dell'allegato B alla parte IV del D.lgs. 152/2006 s.m.i., nonché le attività di recupero consistenti nelle operazioni di messa in riserva dei materiali di cui al punto R13 dell'allegato C alla medesima parte IV;

y) **smaltimento**: ogni operazione finalizzata a sottrarre definitivamente una sostanza, un materiale o un oggetto dal circuito economico e/o di raccolta e, in particolare, le operazioni previste nell'Allegato B alla parte quarta del D.lgs. 152/06;

z) **recupero**: le operazioni che utilizzano rifiuti per generare materie prime secondarie, combustibili o prodotti, attraverso trattamenti meccanici, termici, chimici o biologici, incluse la cernita o la selezione, e, in particolare, le operazioni previste nell'Allegato C alla parte quarta del D.lgs. 152/06;

aa) **sterilizzazione**: processo di trattamento dei reflui dei rifiuti provenienti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri ed i loro residui sbarcati dalle navi provenienti da Paesi extra UE; la sterilizzazione che precede lo smaltimento in discarica, deve garantire l'abbattimento della carica microbica secondo le modalità tecniche di cui all'art. 3 comma 4 del D. L. 22 maggio 2001;

bb) **rifiuti speciali**: rifiuti di cui all'articolo 184 punto 3 del D.lgs. 152/06 e s.m.i.

cc) **rifiuti pericolosi**: i rifiuti non domestici indicati espressamente come tali, con apposito asterisco, nell'elenco di cui all'Allegato D alla parte quarta del d.lgs. 152/06, sulla base degli Allegati G, H e I alla medesima parte quarta;

dd) **rifiuti sanitari**: i rifiuti derivanti da attività medica e veterinaria di prevenzione, di diagnosi, di cura, di riabilitazione e di ricerca, la cui gestione sia disciplinata con D.P.R. 15 Luglio 2003, 254;

ee) **F.I.R.**: (formulario di identificazione rifiuti): durante il trasporto i rifiuti devono essere accompagnati dal F.I.R. che è un documento, redatto in quattro copie esemplari, compilato, datato

e firmato dal detentore dei rifiuti e controfirmato dal trasportatore;

ff) **consumatore**: l'utente finale che acquista o importa per proprio uso imballaggi, articoli o merci imballate;

gg) **utilizzatori**: i commercianti, i distributori, gli addetti al riempimento, gli utenti di imballaggi e gli importatori di imballaggi pieni;

hh) **codici CER**: il Catalogo Europeo dei Rifiuti, in vigore dal 1.1.2002, riportato sulla Direttiva del Ministero Ambiente in data 9.4.2002, pubblicata sul supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 108 del 10 maggio 2002 - Serie Generale.

1.4. Campo di applicazione e settori esclusi

Il presente piano **si applica**:

- a tutte le navi, come indicate al punto a) delle definizioni, a prescindere dalla loro bandiera e dalla loro dimensione, che fanno scalo o che operano nel porto di Terracina.

Il presente piano **non si applica**:

- alle navi militari da guerra o ausiliarie;
- alle altre navi possedute o gestite dallo Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali.

La disciplina di cui al D. Lgs. n. 197/2021 prevede la possibilità del rilascio di esenzioni agli obblighi di cui all'art. 6, 7 co1 ed 8, a seconda di alcune condizioni, ed in particolare:

- a) **l'esenzione, rilasciata dall'Autorità marittima**, per le navi "in servizio di linea con scali frequenti e regolari", in base all'art. 9 co1, lett. a) del Decreto;
- b) **l'autorizzazione al mantenimento a bordo rilasciata dell'Autorità Marittima**, secondo la procedura e le condizioni di cui all'art. 7, co4 del Decreto stesso

Per chiarezza espositiva, si precisa che **non** fanno parte delle previsioni del presente piano i profili connessi alla:

- a) gestione dei rifiuti derivanti dallo spazzamento e dalla pulizia delle strade e delle aree pubbliche e delle aree date in concessione a terzi in ambito portuale;
- b) gestione dei rifiuti di qualsiasi genere e provenienza giacenti in ambito portuale;
- c) gestione dei rifiuti provenienti dalla pulizia delle banchine e degli specchi acquei portuali ed il cui espletamento sia stato affidato a mezzo di gara con evidenza pubblica;
- d) gestione dei rifiuti provenienti dalle attività svolte all'interno delle aree a terra in concessione a soggetti privati ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav. ovvero in consegna ex articolo 34 Cod. Nav. ad Amministrazioni che ne hanno diritto per i quali il concessionario provvede al pagamento della TARI (Tassa sui rifiuti);

- e) gestione dei rifiuti provenienti dalle attività di imbarco, sbarco e movimentazioni delle merci per i quali la vigente normativa (art. 82 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Navigazione) contempla l'obbligo a carico di chi effettua operazioni portuali di "*provvedere alla pulizia degli specchi acquei e delle banchine*"; viceversa, il servizio di ritiro dei residui del carico di cui all'art. 2 lett. e) del D. Lgs. n. 197/2021 concerne i resti dei materiali che permangono a bordo delle navi;
- f) la gestione dei rifiuti derivanti dall'attività di cantieristica navale, compreso la costruzione e/o la manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle navi, pescherecci ed imbarcazioni da diporto;
- g) tutte le altre esclusioni contemplate nell'art. 3 del D. Lgs. n. 197/2021.

1.5. Divieti

Ferme restando le vigenti disposizioni in materia di scarico in mare di rifiuti da navi, previste dalla Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato dalle navi (MARPOL 73/78) e ferme restando le disposizioni di cui al Decreto legislativo 152/2006 s.m.i., nelle aree di giurisdizione del Circondario Marittimo di Terracina è fatto **assoluto divieto** di:

- a) gettare rifiuti di ogni genere negli specchi acquei portuali, nelle aree portuali, e nell'ambito del demanio marittimo;
- b) depositare, abbandonare o disperdere sulle banchine o nelle altre aree portuali, comprese quelle assentite in concessione, qualsiasi genere di rifiuto (reti, cavi, fusti di olio esausto, imballaggi, etc.)
- c) manomettere o danneggiare contenitori ubicati all'interno dell'ambito portuale per la raccolta di oli esausti, delle batterie di piombo esauste, di rifiuti piombosi e dei filtri, ecc.
- d) introdurre nei cassonetti o contenitori di cui al precedente punto, materiali, sostanze o rifiuti di diversa tipologia rispetto a quelli per cui gli stessi apprestamenti risultano destinati.

Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla normativa vigente, chiunque si renda responsabile della violazione ai divieti di cui al presente paragrafo è tenuto a procedere alla rimozione, all'avvio al recupero e allo smaltimento dei rifiuti per il tramite delle ditte autorizzate, nonché a ripristinare e a bonificare lo stato dei luoghi solidalmente agli eventuali titolari di concessione demaniale marittima dell'area interessata dalla presenza di rifiuti (se la violazione sia ad essi imputabile per dolo o colpa).

2. SINTESI DELLA NORMATIVA VIGENTE

2.1. Normativa internazionale e nazionale

- A. Convenzione Internazionale MARPOL 73/78;
- B. Direttiva 2019/883/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio in data 17/04/2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi;
- C. D. Lgs. 08/11/2021, n. 197 “Attuazione della direttiva 2019/883/UE relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti” così come modificato dal d.lgs. n. 46 del 8 marzo 2024;
- D. D. Lgs. 03/04/2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” (Parte IV relativa al settore rifiuti) e s.m.i.;
- E. D. Lgs. 06/11/2007, n. 202 “Attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all’inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni”;
- F. Decreto del Ministero della Difesa del 19/03/2008 “Misure necessarie per il conferimento da parte delle navi da guerra e ausiliarie dei rifiuti del carico negli appositi impianti portuali, ai sensi dell’art. 3 commi 1 e 2 del D. Lgs. n. 182/2003”;
- G. Legge 17 maggio 2022, n. 60 “Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell’economia circolare (legge SalvaMare)”;
- H. L. 28/01/1994, n. 84 “Riordino della legislazione in materia portuale”

2.2. Normativa regionale

- L.R. 09 Luglio 1998, n. 27 “Disciplina regionale della gestione dei rifiuti”;
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della Regione Lazio 2019-2025, quale aggiornamento del precedente Piano di cui alla Deliberazione del Consiglio Regionale n. 4 del 18 gennaio 2012, n. 14, è stato approvato, ai sensi dell’Art. 7, c.1 della Legge Regionale n. 27/1998, con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 4 del 5 agosto 2020.

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) concorre all’attuazione dei programmi comunitari di sviluppo sostenibile, rappresenta lo strumento di pianificazione attraverso il quale Regione Lazio definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché di gestione dei siti inquinati da bonificare.

2.3. Influenza Del Piano Su Altri Piani O Programmi

Considerate le modeste quantità/fabbisogni derivanti dalla gestione e raccolta dei rifiuti connessi per gli ambiti in trattazione, non è stata valutata un’incidenza tale da pregiudicare e/o interferire con i Piani Regionali.

Essendo, inoltre, un mero piano di gestione e tenuto conto della impossibilità della creazione di impianti di stoccaggio / pretrattamento, esso non interferisce con altri Piani come quello di Area Vasta, dei Trasporti nonché con altri strumenti pianificatori relativi a tali ambiti.

3. DESCRIZIONE DEL PORTO

3.1. Localizzazione e contesto territoriale/ambientale

La città di Terracina si sviluppa da una propaggine del Monte Sant'Angelo, dove giace il centro storico, fino al lungomare Circe; essa mostra ancora oggi una conformazione stretta e allungata determinata evidentemente dalle condizioni geomorfologiche dell'area. La rupe di Pisco Montano segna nettamente il confine meridionale del centro abitato; a sud si apre la pianura di Fondi, a nord l'urbanizzazione digrada progressivamente verso la campagna aperta e i borghi rurali. Nel territorio comunale scorre il fiume Portatore. Nell'entroterra, una curiosità paesaggistica, il Monumento naturale di Campo Soriano: l'area protetta rientra nel contesto dei Monti Aurunci, i rilievi di natura calcarea che scendono fin quasi al mare; il sito consiste in una vallata di circa mille ettari, dove la natura carsica del luogo si esprime in forme spettacolari, come torri e pinnacoli scolpite nella roccia dall'azione degli elementi; tutto questo, sullo sfondo della natura mediterranea e delle colture tipiche delle terre rosse, ovvero l'olivo e la vite.

Il porto nasce fin da subito come un porto-canale, attualmente protetto a Sud dal molo Gregoriano e a Nord da un molo a scogliera; all'interno vi sono due darsene. Entrambe le sponde del canale sono banchinate e munite di colonne e anelli da ormeggio.



L'area portuale di Terracina è attualmente disciplinata dal Piano Regolatore Generale, approvato in Giunta della Regione Lazio con atto n.873 del 28/11/1972, che prevede per la zona del porto una pianificazione particolareggiata. Essa è quindi disciplinata dal Piano Particolareggiato Esecutivo (P.P.E.) "Centro Storico in Declivio e Pianura compresa l'Area archeologica Portuale": approvato dalla Giunta Regionale nella seduta del 28 Aprile 1980 n.2163. Le disposizioni di cui il presente PRP sono quindi da considerarsi in variante a quanto previsto dal succitato PPE, fermo restando la compatibilità dei nuovi interventi previsti dal presente PRP con il PTPR.

Nell'ambito del PRP si definiscono due diverse aree di competenza:

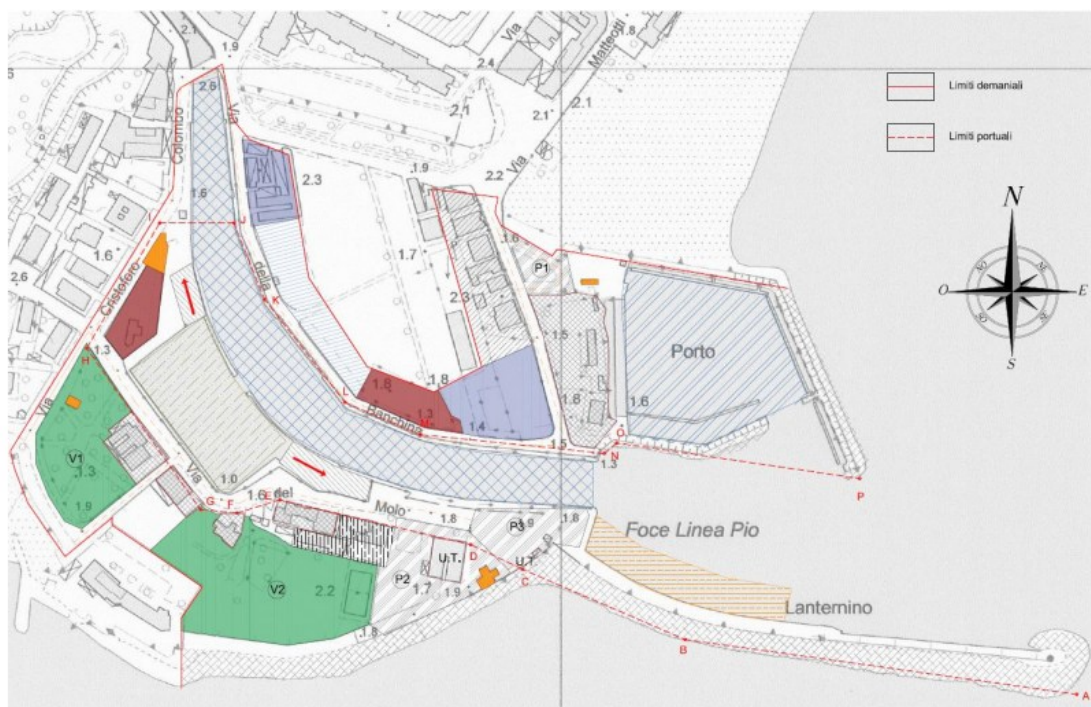
- L'area di competenza del PRP si definisce '*ambito portuale*' ed è delimitata dai confini demaniali indicati negli elaborati progettuali, che di fatto separano il territorio di competenza dell'Amministrazione Comunale da quello di competenza Regionale in materia di pianificazione urbanistica;
- L'area delimitata dai '*limiti portuali*' indica l'area di competenza regionale in merito all'aspetto gestionale;



Figura 5 - Limiti demaniali (linea rossa continua); Limiti portuali (linea rossa tratteggiata).

3.2. Planimetria portuale, con delimitazione dell'ambito portuale e superficie interessata dal Piano.

Allo stato attuale il porto è provvisto di quasi tutte le funzioni, presenti però, come illustrato nel seguito nell'analisi delle criticità, in maniera dislocata e disorganizzata. Si riporta di seguito la planimetria delle funzioni attuali.



Le funzioni attuali, in riferimento anche alla zonizzazione dell'elaborato appena citato (da non confondere con la zonizzazione degli interventi), possono essere così raggruppate:

Gli accosti presenti all'interno della Nuova darsena risultano essere legati principalmente ad attività di diportismo ricreativo in concessione (si vedano le concessioni rilasciate in tale area). Il canale è attualmente utilizzato principalmente per manovra ed ormeggio dei pescherecci locali. All'interno della vecchia darsena (antistante l'edificio sede della Capitaneria di porto), gli accosti risultano adibiti all'ormeggio di pescherecci locali, mezzi capitaneria di porto e diportismo ricreativo. L'ormeggio dei mezzi per trasporto passeggeri avviene lungo il primo tratto del Molo Gregoriano.

• *Funzioni attuali insistenti sull'area portuale:*

La ricognizione delle funzioni attuali ha lo scopo di catalogare le attività presenti, in maniera tale da stabilire anche la possibilità di conservare l'attuale distribuzione delle funzioni attuali; questo avviene o a causa delle particolari condizioni al contorno che rendono la scelta praticamente obbligata, oppure perché si cerca di rendere meno invasivo possibile il nuovo assetto di piano. Rientrano nel primo caso l'area urbanizzata ad ovest della nuova darsena e gli edifici ad uso della capitaneria di porto, per i quali si conserva evidentemente lo stato attuale. Nel secondo caso rientrano invece le zone adibite alla cantieristica navale, come il cantiere APREA su via Cristoforo Colombo, o l'area lungo la via della Banchina, utilizzata dai pescatori locali. Sul medesimo versante insiste un'area utilizzata per attività di intrattenimento all'aperto. Sul versante opposto del canale sono presenti vari edifici della capitaneria di porto, la darsena vecchia, munita di scivolo per manutenzione imbarcazioni, ed alcuni fabbricati inutilizzati in stato di abbandono. Versa in evidente stato di abbandono anche l'area adiacente a tali fabbricati sul lato sud, nota come "Arenella del Molo" soggetta ad incuria e degrado. Avvicinandosi verso l'imbarco al Molo Gregoriano sono presenti aree a parcheggio e di manovra per i mezzi da imbarcare. Sempre in quest'area sono presenti vari servizi turistico-portuali, come la biglietteria, uffici turistici e bar. Arrivando al porto da Via Cristoforo Colombo, all'incrocio con la via del Molo, si trova l'area della Pineta Comunale, provvista di punto ristoro, panchine ed aree verdi. La viabilità all'interno dell'area portuale è presente in formula essenziale, ubicata totalmente ai lati del canale lungo le banchine, e permette

la circolazione di autoveicoli: la via del Molo a doppio senso di marcia, mentre Via della Banchina è a senso unico di marcia.

• *Stato del fondale:*

Il fondo del porto risulta relativamente basso e soggetto ad intasamento a causa della natura del terreno del fondale, costituito essenzialmente da materiale limoso. Tale condizione impone cautela sulla praticabilità del porto in particolare sulla dimensione delle unità circolanti. Il tratto di Molo Gregoriano dal Lanternino al Faro Rosso, risulta inutilizzabile ai fini dell'ormeggio di mezzi, proprio a causa di questa problematica. All'interno delle Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio, si delineavano le medesime caratteristiche e condizioni del fondale:

- *Fondo marino: fango e sabbia.*
- *Posti barca indicativi: 80 circa nella darsena interna, e 120 nella darsena nuova.*
- *Lunghezza massima: fino a 14 m nelle due darsene.*
- *In località Foce Canneto, circa 2 M a Nord-Est del porto di Terracina, è posta scogliera di protezione, perpendicolare alla costa, lunga complessivamente 300 m di cui i primi 50 m emergenti e gli altri sommersi.*
- *L'accesso al porto da parte delle unità ed i relativi pescaggi massimi consentiti sono disciplinati dal Regolamento del Porto di Terracina approvato con Ordinanza n. 34/2017 e dall'Ordinanza n.06 del 20.02.2024.*

3.3. Aree portuali

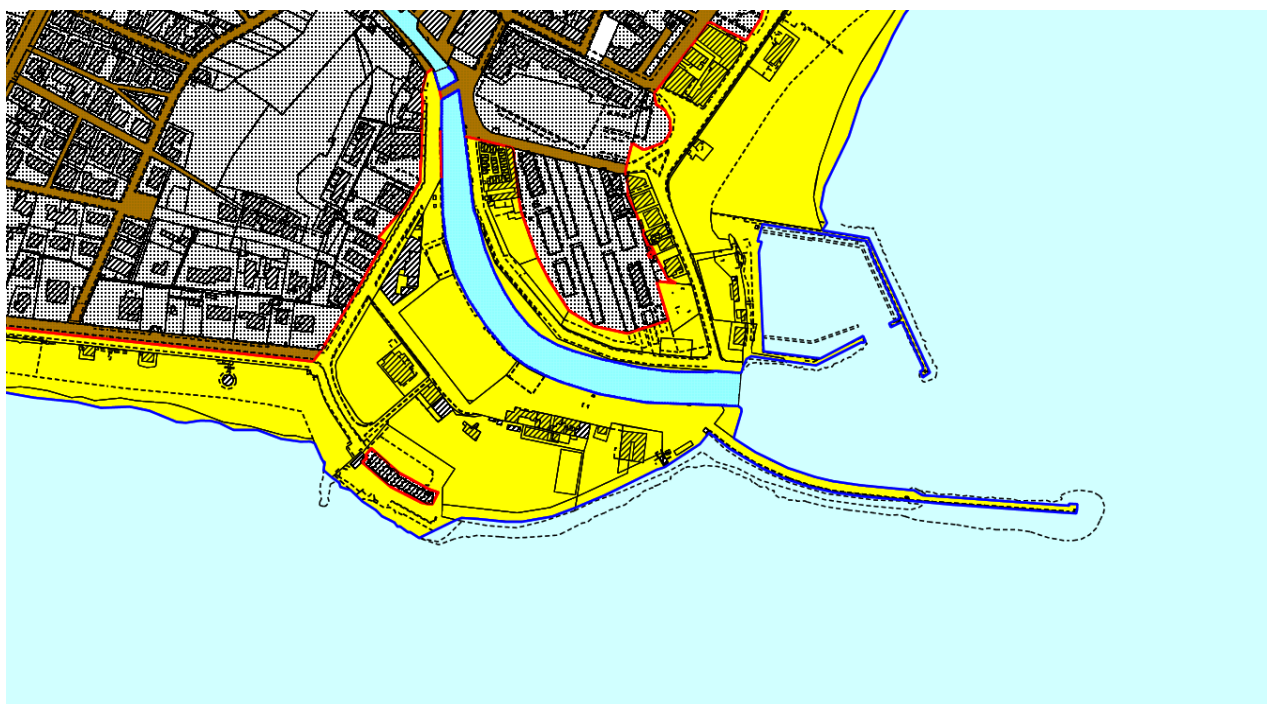
Il piano di gestione dei rifiuti avrà per oggetto i rifiuti prodotti, avviati allo smaltimento ovvero al recupero nell'ambito portuale ad eccezione dei rifiuti provenienti dalle attività svolte all'interno delle aree in concessione ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav., ovvero in consegna ex articolo 34 Cod. Nav. alle Amministrazioni che ne hanno diritto;

Area	Destinazione d'uso	Servizio di Raccolta Rifiuti
Darsena nuova	Accosto per unità diportistiche	Attualmente assente
Darsena vecchia	Accosto per unità diportistiche, pescherecci locali, unità di capitaneria porto	Attualmente assente
Nucleo abitato consolidato	Edifici prevalentemente residenziali	Servizio gestore De Vizia SpA
Edifici capitaneria di porto	Edifici ad uso della capitaneria di porto (amministrativi, alloggi, depositi)	Servizio gestore De Vizia SpA

Canale	Transito e manovra, accosto pescherecci locali	Isola ecologica per raccolta RSU Banchina Nord
Molo Gregoriano	Accosto navi trasporto passeggeri	Attualmente assente

3.4. Delimitazioni aree demaniali

Si riporta di seguito lo Stralcio SID con la relativa delimitazione delle aree demaniali.



3.5. Stato dell'ambiente nell'ambito territoriale e nel territorio limitrofo

A cura della Regione /Comune

3.6. Ricognizione delle sensibilità ambientali nelle aree interessate dal Piano

A cura della Regione /Comune

3.7. Criticità ambientali e vulnerabilità ambientali presenti

A cura della Regione /Comune

4. VALUTAZIONE DEI FABBISOGNI

Il piano in questione riguarda la raccolta e la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del porto di Terracina. A tal riguardo, tuttavia, occorre osservare che, come verrà ribadito in seguito, la realtà portuale di interesse si discosta sensibilmente dalle grandi portualità italiane (quali per esempio lo scalo di Civitavecchia per rimanere nello stesso ambito regionale) ove approdano navi da crociera e mercantili e che, per soddisfare le proprie esigenze operative, necessitano di determinate infrastrutture portuali di trattamento dei rifiuti (quali per esempio gli impianti di trattamento delle miscele olio-acqua) e che comportano ingenti investimenti per il gestore, imponendo una precisa valutazione dei costi di servizio e un'accorta previsione dei volumi di traffico mercantile nell'arco dell'anno.

La valutazione del fabbisogno presuppone e richiede una dettagliata analisi delle esigenze delle unità navali inquadrabili nella definizione di cui all'art. 2, comma. 1, lett. a), del Decreto in premessa citato che ordinariamente scalano il porto di Terracina o che normalmente sono stanziate (unità in servizio locale, unità da pesca, da diporto etc.)

Tenuto conto delle funzioni portuali e della tipologia di traffico consolidatosi negli ultimi anni, il quadro organizzativo di risposta al fabbisogno si può articolare in 3 sottosistemi:

1. Raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle unità da traffico ivi comprese le unità per trasporto passeggeri;
2. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dai motopescherecci;
3. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle unità da diporto;

4.1. Numero e tipologia di approdi disponibili

Darsena di Levante: costituita da elementi galleggianti in gestione a n. 4 concessionari per un totale di circa 120 posti barca destinati al diporto e circa 10 posti barca destinati alla piccola Pesca.

Darsena Vecchia: sono presenti 2 concessionari per un totale di circa 40 posti barca destinati alle unità da diporto ed all'ormeggio delle unità navali delle Forze di Polizia.

Canale PIO VI: risultano circa 40 posti barca, all'attualità sono presenti 12 pescherecci e 3 relitti.

Molo Gregoriano: Può ospitare fino a 3 unità maggiori. All'attualità sono presenti 2 unità maggiori di tipo Ro Ro Cargo adibite al trasporto merci per approvvigionamento delle isole pontine di cui una in sosta inoperosa. Durante la stagione estiva viene attivato un servizio di trasporto veloce passeggeri per il collegamento con le isole.

4.2. Andamento storico del traffico nell'ultimo triennio.

Punto di partenza per definire un sistema di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi per identificare l'organizzazione del servizio adeguato al tipo di traffico del Porto è la conoscenza della tipologia e della quantità dei rifiuti prodotti in passato. Al fine di individuare in modo analitico il fabbisogno di impianti e servizi è indispensabile, quindi, calcolare la "domanda" globale derivante dall'applicazione delle vigenti disposizioni, sulla base dell'erogazione dei servizi prestati negli ultimi anni alla luce delle prospettive stimate di traffico dei prossimi anni, e ciò con separata articolazione per ciascun sottosistema e tipologia di rifiuti prodotti.

Premesso quanto sopra, la valutazione del fabbisogno in termini di servizio di gestione dei rifiuti appare indubbiamente complicata da quantificare, questo perché anche conoscendo le variabili che direttamente incidono sui quantitativi, non è possibile conoscere, a priori, dati fondamentali quali effettivo utilizzo dell'imbarcazione e caratteristiche tecniche dei componenti. Infatti, ad esempio, per rifiuti assimilabili agli urbani se è indubbio che gli stessi possano essere messi in relazione al numero delle persone presenti è altrettanto vero che questo dato nel diporto non è conoscibile. Per quanto attiene componenti elettrici, elettronici, tubi al neon non è possibile stabilire, anche quando fosse nota la vita media del singolo componente, la quantità di ricambi nel periodo di tempo poiché i parametri da mettere a sistema sono di difficile determinazione (effettivo utilizzo, numero di componenti installati, configurazione dell'impianto, ...). Per i filtri combustibile la sostituzione, oltre che dalla quantità di combustibile trattato dipende anche dalla qualità, dalla partita, dalla maglia dei filtri. Le stesse considerazioni sono valide per i filtri aria e batterie. Per quanto riguarda i rifiuti provenienti dal naviglio da pesca e da diporto, ad esempio, non ci sono infatti dati attendibili, né statistiche al riguardo, dal momento che gli operatori del settore hanno storicamente conferito i rifiuti nei cassonetti installati dal servizio pubblico di ritiro dei rifiuti urbani direttamente ai soggetti autorizzati.

Ne consegue che non risulta possibile rappresentare un quadro dettagliato e diversificato dei rifiuti prodotti nel suddetto contesto portuale dal naviglio che ordinariamente vi approda, ma occorrerà invece operare delle stime sommarie basate, laddove possibile, sulla capacità ricettiva della struttura portuale.

Per quanto riguarda il Diporto e le Unità maggiori il traffico si ritiene stabile per il prossimo triennio atteso che la presenza di tali unità è direttamente collegata alla disponibilità di posti d'ormeggio ed alle caratteristiche delle banchine che per il prossimo triennio non dovrebbero essere oggetto di lavori di ampliamento.

Diversamente per la pesca, si registra una leggera diminuzione del traffico, non preventivamente pianificabile poiché direttamente connessa alla volontaria adesione del ceto alla restituzione delle licenze o all'adesione alle politiche del Ministro delle Politiche agricole e forestali ai premi di arresto definitivo della attività di pesca.

La stima dei fabbisogni è stata pertanto calcolata prendendo a riferimento i quantitativi stimati medi annui prodotti durante l'annualità 2025 e comunicati dai soggetti concessionari delle darsene e dei tratti di banchina adibiti all'ormeggio di unità da diporto, dalle cooperative di pesca, nonché

dalle società di navigazione che scalano il porto di Terracina. Atteso che durante l'ultimo triennio i volumi di traffico sono pressoché assimilabili a quelli registrati durante l'annualità di riferimento si ritiene che la stima comunicata di rifiuti prodotti possa essere presa a riferimento anche per le annualità precedenti.

4.3. Tipologia e quantità dei rifiuti gestiti

4.3.1. *Tipologia di rifiuti da gestire:*

Ai fini della redazione del presente Piano di raccolta dei rifiuti il primo punto da sviluppare consiste nell'individuazione delle quantità e delle tipologie di rifiuti da gestire attraverso strutture e servizi portuali di raccolta, in relazione alle esigenze delle unità navali inquadrabili nelle definizioni di cui all'articolo 2 del D. Lgs. 197/2021 e che, in base al trend degli anni precedenti, e presumibile ritenere che possano interessare il Porto di Terracina.

I rifiuti raccolti nell'area portuale di Terracina provengono essenzialmente dal naviglio da pesca, dal diporto nonché dalle unità da traffico e trasporto passeggeri.

Per la gestione dei rifiuti sul territorio italiano, si applicano le disposizioni della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.

Ciò posto, sulla base delle indicazioni della "Marpol 73/78" e relativi annessi, i rifiuti prodotti dalle navi possono essere classificati in 5 grandi gruppi:

- Oli (ANNESSO I): rifiuti oleosi, fanghi, slops (acque di lavaggio cisterne e residui di carico oleoso) e residui oleosi di macchina (acque di sentina ecc.);
- Sostanze liquide pericolose (ANNESSO II): sostanze liquide nocive trasportate da navi (cc.dd. "chimichiere") comprendenti i residui provenienti dal lavaggio delle cisterne (traffico attualmente non presente nel porto di Terracina);
- Sostanze pericolose in colli (ANNESSO III): sostanze nocive trasportate in imballaggi (traffico attualmente non presente nel porto di Terracina);
- SEWAGE (ANNESSO IV): acque grigie/nere;
- GARBAGE (ANNESSO V): costituiscono i cc.dd. rifiuti "domestici" di bordo che devono essere annotati nel Registro dei rifiuti (Garbage Record Book) in base all'aggiornamento con Risoluzione MEPC 277(70) a partire dal marzo 2018:
 - Parte 1 del Garbage Record Book - Categoria A - Materiali di plastica; - Categoria B - Rifiuti e residui di alimenti; - Categoria C - Rifiuti solidi assimilati agli urbani non pericolosi; - Categoria D - Olio alimentare da cucina; - Categoria E - Ceneri da inceneritori a bordo; - Categoria F - Fardaggio e rifiuti di imballaggi del carico; Categoria G - Carcasce animali; - Categoria H - Attrezzatura da pesca fuori uso; - Categoria I - Rifiuti A.E.E;
 - Parte 2 del Garbage Record Book - Categoria J - Residui del carico non pericolosi per l'ambiente marino (non-HME); - Categoria K - Residui del carico pericolosi per l'ambiente marino (HME).

Salvo quanto disciplinato nei successivi articoli, tenuto conto che il porto oggetto di analisi e pianificazione non è interessato dall'approdo di navi petroliere e chimichiere, non si ritiene necessario prevedere impianti per la ricezione delle sostanze liquide di cui agli allegati MARPOL 73/78.

Resta fermo l'obbligo in capo al gestore di dotarsi all'occorrenza di mezzi e strumenti necessari alla gestione dei suddetti rifiuti nonché di qualsiasi altra tipologia di rifiuto non esplicitamente

prevista nel presente documento.

I problemi gestionali affrontati nel presente Piano, riguarderanno, dunque, le seguenti tipologie di rifiuto:

1. Gestione dei rifiuti garbage (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi);
2. Gestione dei rifiuti accidentalmente pescati;
3. Gestione rifiuti speciali non pericolosi (materiale marinaresco);
4. Gestione rifiuti alimentari da avviare a sterilizzazione;
5. Gestione altri rifiuti speciali non pericolosi e pericolosi;
6. Gestione altri rifiuti speciali pericolosi da idrocarburi (rifiuti oleosi, oli esausti, etc);
7. Gestione dei rifiuti sewage (acque nere);
8. Gestione dei residui del carico e dei rifiuti "non ordinari".

Dall'analisi delle tipologie di rifiuti prodotti dalle varie unità navali, deriva la risposta organizzativa ed operativa dell'Autorità Marittima

4.3.2. *Quantitativo di rifiuti da gestire:*

Alla luce di quanto premesso e rappresentato nei punti precedenti si ritiene di poter suddividere i quantitativi stimati secondo la seguente tabella:

A. Naviglio Maggiore e Minore

All'attualità la banchina portuale deputata all'ormeggio di tali unità registra la presenza di 2 unità maggiori di tipo Ro Ro Cargo adibite al trasporto merci per approvvigionamento delle isole pontine di cui una in sosta inoperosa, delle quali solo una ha operato nel corso dell'annualità 2025 e per la quale si ritiene verosimile considerarne la prosecuzione del servizio, ed una unità in servizio di trasporto veloce passeggeri con le isole che attiva tale servizio solo durante la stagione estiva. Per queste navi, ordinariamente, non si registrano, se non in casi sporadici, conferimenti di quantità significative di rifiuti pericolosi quali prodotti vernicianti o altre materie usate per interventi manutentivi; al fine di evitare contaminazione risulta fondamentale che a bordo sia effettuata la raccolta differenziata.

Per quanto attiene i rifiuti liquidi e per i rifiuti alimentari permane l'obbligo delle navi con più di 15 persone di ottemperare a quanto previsto dalla MARPOL.

Per quanto riguarda le acque di sentina la produzione risulta costante nell'arco dell'anno e il relativo ritiro può essere effettuato con autobotte sottobordo della nave.

Macrocategoria	Descrizione	CER	Quantità (m ³)
Oli esausti e residui oleosi	Fanghi - Sludge	13 05 02	n.d.
	Acqua di sentina - Bilge	13 04 01	n.d.
		13 04 03	
	Altro (olio)	13 05 06	n.d.
Fanghi delle fosse settiche	Sewage	20 03 04	n.d.

Rifiuti derivanti da attività di bordo/Rifiuti area portuale	Plastica	20 01 39	n.d.
	Rifiuto alimentare	20 01 08	n.d.
	Carta	20 01 01	n.d.
	Vetro	20 01 02	n.d.
	Lattine	20 01 40	n.d.
		15 01 04	
	Altro, rifiuti urbani non differenziati	20 03 01	n.d.
Altri rifiuti speciali non pericolosi e pericolosi	Batterie	16 06 01- 16 06 02- 16 06 03 - 16 06 04	n.d.
	Pitture e vernici	08 01 11 - 08 01 12	n.d.
	Filtri e materiale assorbente	16 01 07 - 15 02 02	n.d.

B. Motopescherecci:

Nei registri dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina sono iscritte le seguenti unità, ormeggiate principalmente presso il Canale, e 42 unità sostano in modo stabile:

- n. 24 M/Barche da pesca fino a 3 GT
- n. 5 M/Barche da pesca fino a 15 GT e maggiori di 3 GT
- n. 2 M/Barche da pesca fino a 25 GT e maggiori di 15 GT
- n. 6 M/Barche da pesca fino a 50 GT e maggiori di 25 GT
- n. 5 M/Barche da pesca fino a 60 GT e maggiori di 50 GT

La produzione dei rifiuti varia a seconda del tipo di pesca che viene effettuata (strascico di profondità, strascico volante, reti da posta, ecc) ed in relazione al tonnello.

Pesca strascico sono 21 unità in totale, reti da posta 20 unità totali e una che effettua pesca a circuizione.

È necessario precisare che le unità da pesca non effettuano, a bordo, la raccolta differenziata in quanto non obbligati dell'Annesso V dalla Marpol. Per quanto possibile dovrà essere incentivato l'uso di contenitori per la raccolta differenziata da tenere a bordo.

Macrocategoria	Descrizione	CER	Quantità (m ³)
Oli esausti e residui oleosi	Fanghi - Sludge	13 05 02	n.d.
	Acqua di sentina - Bilge	13 04 01	n.d.
		13 04 03	
	Altro (olio)	13 05 06	Circa 1,7
Fanghi delle fosse settiche	Sewage	20 03 04	n.d.
Rifiuti derivanti da attività di bordo/Rifiuti area portuale	Plastica	20 01 39	Circa 0,05
	Rifiuto alimentare	20 01 08	Circa 0,25
	Carta	20 01 01	Circa 0,05
	Vetro	20 01 02	Circa 0,04
	Lattine	20 01 40	Circa 0,02
		15 01 04	
	Altro, rifiuti urbani non differenziati	20 03 01	n.d.
	Reti da pesca e materiale marinaresco	02 01 99	2,5

Altri rifiuti speciali non pericolosi e pericolosi	Batterie	16 06 01- 16 06 02- 16 06 03 - 16 06 04	n.d
	Pitture e vernici	08 01 11 - 08 01 12	n.d
	Filtri e materiale assorbente	16 01 07 - 15 02 02	0,63

C. Diporto nautico.

Presso le darsene sono disponibili circa 160 posti barca per unità da diporto di dimensioni medie da 5 a 15 metri.

Macrocategoria	Descrizione	CER	Quantità (m³)
Oli esausti e residui oleosi	Fanghi - Sludge	13 05 02	n.d
	Acqua di sentina - Bilge	13 04 01	n.d
		13 04 03	
	Altro (olio)	13 05 06	Circa 0,02
Fanghi delle fosse settiche	Sewage	20 03 04	n.d
Rifiuti derivanti da attività di bordo/Rifiuti area portuale	Plastica	20 01 39	Circa 0,3
	Rifiuto alimentare	20 01 08	Circa 0,1
	Carta	20 01 01	Circa 0,3
	Vetro	20 01 02	Circa 0,2
	Lattine	20 01 40	Circa 0,1
		15 01 04	
	Altro, rifiuti urbani non differenziati	20 03 01	Circa 0,26
Altri rifiuti speciali non pericolosi e pericolosi	Batterie	16 06 01- 16 06 02- 16 06 03 - 16 06 04	n.d
	Pitture e vernici	08 01 11 - 08 01 12	n.d
	Filtri e materiale assorbente	16 01 07 - 15 02 02	n.d

5. TIPOLOGIA, CAPACITÀ E LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI

5.1. Impianti/attrezzature di raccolta

Nel porto di Terracina sono presenti solo due isole ecologiche predisposte dal Comune per la raccolta degli RSAU.

Con riferimento all'installazione degli impianti adibiti alla raccolta dei rifiuti prodotti da nave, gli stessi andranno predisposti, attese le indicazioni fornite dal presente Piano, concordemente con le valutazioni dell'Amministrazione Comunale, in numero e dimensioni tali da assicurare il soddisfacimento del fabbisogno portuale per come sopra delineato, ivi annesso un sistema di raccolta olii esausti.

Più precisamente le motivazioni sopra meglio evidenziate riguardanti le caratteristiche del porto, inserito di fatto nell'ambito cittadino, gli impianti - cui si deve far riferimento - devono prevedere l'installazione di bidoni/cassonetti per la raccolta di ogni frazione e di isole ecologiche e dovranno

essere idonei a proteggere i rifiuti dagli agenti atmosferici e dagli animali, nonché ad impedire eventuali esalazioni moleste.

Devono essere ben individuati i contenitori a servizio esclusivo degli utenti del porto con apposita targa recante l'indicazione nominativa del pontile/specchi acquei in concessione cui sono asserviti.

Detti contenitori dovranno essere sottoposti a periodici ed adeguati lavaggi/bonifiche, al fine di impedire l'insorgere di pericoli di natura igienico-sanitaria. Inoltre, ai sensi dell'art 4 co. 5 del D. Lgs 197/2021 gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti devono essere conformi alle norme in materia di salute, prevenzione e protezione, formazione e sicurezza sui luoghi di lavoro, alla prevenzione incendi e di ogni altro rischio connesso all'attività svolta.

Il conferimento dei rifiuti deve poter avvenire h24 tutti i giorni.

Allo scopo di rendere netta la distinzione tra gli impianti esclusivamente dedicati al servizio di raccolta e stoccaggio dei rifiuti di cui alla normativa di riferimento, e quelli invece destinati alla cittadinanza, viene previsto che l'impiantistica realizzanda sarà fruibile esclusivamente con appositi dispositivi di accesso e conferimento, la cui realizzazione, e successiva gestione sarà affidata al soggetto concessionario per conto del Comune interessato, ovvero tramite il conferimento in aree compartimentate e vigilate dal personale che gestisce l'impianto. Sarà facoltà del gestore del servizio individuare tali sistemi di accesso da riservare ai destinatari del servizio stesso, prevedendo modalità di rilascio anche nel caso di unità che facciano scali notturni.

Si riporta in figura, a titolo esemplificativo, un modello "tipo" di ecobox ove è previsto, nella parte superiore, lo spazio necessario per il posizionamento di fiori e/o piante ornamentali (da posizionare a cura del concessionario) al fine di scongiurare l'abbandono dei rifiuti sopra dette strutture.



Gli eco box saranno posizionati nelle aree in concessione per finalità di diporto/commerciali, previo adeguamento del titolo concessorio nelle modalità ritenute più idonee dall'ente gestore del demanio marittimo. Qualora l'area in concessione non consenta l'installazione degli eco-box (a titolo esemplificativo e non esaustivo per l'assenza di spazi idonei), l'Amministrazione Comunale autorizza, nelle modalità ritenute più idonee rispetto allo stato dei luoghi ed ai vigenti regolamenti locali, l'installazione degli stessi nelle immediate adiacenze dell'area in concessione.

Il concessionario/i concessionari dovrà/dovranno garantire l'utilizzo dell'eco box ai soli clienti della struttura, predisponendo un sistema di chiusura che ne impedisca l'utilizzo da parte di soggetti estranei, e dovrà assicurare l'accesso al gestore del servizio di raccolta dei rifiuti a dette strutture consegnando copia delle chiavi di chiusura. I concessionari dovranno concorrere alla pulizia e al decoro degli eco box provvedendo alla raccolta dei rifiuti a terra al loro interno nonché di quelli accidentalmente caduti a terra al di fuori di dette strutture durante le operazioni di conferimento dei

rifiuti. Non dovranno essere conferiti rifiuti liquidi non previsti seppur contenuti all'interno di appositi imballaggi; il concessionario, in caso di sgocciolamento, dovrà provvedere immediatamente al lavaggio dell'eco box e della strada pubblica o demaniale eventualmente imbrattata.

La batteria di contenitori, di colore diverso, potrà essere integrata da ulteriori cassonetti di portata stabilita in rapporto allo specchio acqueo in concessione effettivamente occupabile come da piano ormeggi e dell'area disponibile. La realizzazione degli eco box, la pulizia e la manutenzione, ordinaria e straordinaria degli stessi rimangono in capo al gestore.

Almeno un ecobox dovrà essere destinato per i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti in mare, equiparati dalla norma di settore ai rifiuti delle navi (art. 7, comma 9, del decreto legislativo n. 197/2021 e art. 2 della Legge n. 60/2022 cosiddetta "SalvaMare").

In ogni eco box dovrà essere posizionata una targa ben visibile con l'indicazione del nome della struttura asservita e la seguente dicitura: *"Questo ecobox è ad uso esclusivo della/e concessione/i demaniale/i marittima/e rilasciata/e alla/e Società/Circolo/Ente XXXXXXXXXXXX, YYYYYY, ZZZZZZZZZZ - È vietato conferire rifiuti agli estranei"*.

Per ciò che concerne i rifiuti speciali (oli esausti, batterie e filtri) il soggetto individuato per il servizio di raccolta dovrà provvedere alla realizzazione di un punto di raccolta, o isole ecologiche all'uopo destinate.



L'area dove verranno ubicate le isole ecologiche, dovranno rispettare i seguenti requisiti tecnici:

- deve essere delimitata da una recinzione e deve essere prevista una copertura;
- deve essere pavimentata e drenata.

L'organizzazione e la gestione dell'isola ecologica dovranno far carico al gestore, che provvederà alla custodia dell'area, all'apertura dell'isola Ecologica in base al flusso dei conferimenti, alla pulizia e alla manutenzione dei contenitori, al conferimento ad un'impresa mandataria dei Consorzi obbligatori, nonché all'espletamento delle cogenze di legge connesse alla gestione dei rifiuti. L'operatore dipendente dal soggetto gestore dovrà, nei giorni previsti, provvedere ad aprire ogni isola ecologica ed a ritirare i rifiuti previsti, avendo cura di richiudere l'area una volta terminata la raccolta.

Per le motivazioni indicate negli articoli precedenti, non si ritiene necessario prevedere impianti per la ricezione delle sostanze liquide di cui agli allegati MARPOL 73/78.

Resta fermo l'obbligo in capo al gestore di dotarsi all'occorrenza di mezzi e strumenti necessari alla gestione dei suddetti rifiuti nonché l'opportunità di dotarsi anche di mezzi per qualsiasi altra tipologia di rifiuto non esplicitamente prevista nel presente documento quali, a titolo

esemplificativo:

- mezzo nautico per la raccolta di rifiuti assimilabili agli urbani da utilizzare sottobordo alle navi ancorate in rada;
- mezzo nautico che - a seconda delle caratteristiche tecniche - può essere il medesimo di cui al precedente punto, per la raccolta di acque di sentina e acque di scarico dalle navi ancorate in rada.

Qualsiasi modalità di dettaglio differente da quanto contenuto in questo paragrafo dovrà essere preventivamente concordata con l'Autorità Marittima che si riserva di modificare, qualora lo ritenga opportuno al fine di garantire la pulizia all'interno dell'area portuale, il posizionamento delle strutture mobili adibite al conferimento dei rifiuti.

Le società armatrici delle Unità Navali, Cooperative pescatori e i Concessionari degli approdi turistici presenti in porto dovranno assicurare la raccolta e il relativo conferimento degli altri rifiuti prodotti in ambito portuale non rientranti nel novero dei rifiuti prodotti da nave che saranno gestiti nell'ambito dell'ordinario servizio di gestione dei rifiuti urbani a cura dell'Amministrazione.

Sino all'individuazione del soggetto gestore del servizio di raccolta rifiuti (individuazione da effettuarsi a cura dell'Amministrazione comunale a seguito di gara ad evidenza pubblica, ai sensi dell'art. 3 comma 1 lett. c) del D.lgs. 46/2024 che modifica l'art. 8 c. 2 del D.lgs. 197/2021.), il servizio di raccolta dei rifiuti è temporaneamente svolto nel seguente modo:

1. Presso i porti destinati alla pesca e al diporto le ditte locali specializzate provvedono esclusivamente su richiesta delle società armatrici o dei gestori dei vari Circoli, al ritiro degli oli esausti a mezzo autobotte. Le emulsioni oleose non vengono trattate, ma inviate al Consorzio Obbligatorio degli oli usati.

2. I rifiuti speciali verranno conferiti sempre su richiesta dell'armatore o dei gestori dei vari Circoli o tramite posizionamento presso le varie isole ecologiche o direttamente al gestore. L'isola ecologica dovrà essere gestita dal soggetto gestore il quale dovrà porre in essere tutte le cautele necessarie affinché la stessa venga correttamente utilizzata dai soggetti a cui il piano è rivolto e venga tenuta efficiente.

I rifiuti ritenuti assimilabili agli urbani, vengono raccolti presso i vari cassonetti

5.2. Attrezzature e/o procedimenti di pretrattamento

Nell'ambito dei porti non sono presenti e non saranno previste attrezzature / impianti in grado di effettuare un primo trattamento del rifiuto conferito. Il pretrattamento dei rifiuti conferiti sarà a carico del gestore del servizio il quale dovrà preoccuparsi di effettuare tutte le operazioni necessarie al recupero dei materiali conferiti al fine di avviare a discarica la minore quantità possibile di rifiuto.

La performance del gestore del servizio sarà valutata in base al rapporto quantitativo di prodotto recuperato / smaltito.

5.3. Localizzazione degli impianti/attrezzature di raccolta

Localizzazione	Tipologia	n.	descrizione
DARSENА NUOVA O DI LEVANTE	CARTA – PLASTICA – VETRO – INDIFFERENZIATO	1 Ecobox	Di dimensioni di circa 20 mq contenente non menі di n.4 cassonetti
	ISOLA ECOLOGICA	1	Caratteristiche di cui sopra
VECCHIA DARSENA	CARTA – PLASTICA – VETRO – INDIFFERENZIATO	1 Ecobox	Di dimensioni di circa 20 mq contenente non menі di n.4 cassonetti
	ISOLA ECOLOGICA	1	Caratteristiche di cui sopra
BANCHINA NORD	CARTA – PLASTICA – VETRO – INDIFFERENZIATO	1 Ecobox	Di dimensioni di circa 20 mq contenente non menі di n.4 cassonetti
	ISOLA ECOLOGICA – RACCOLTA OLII USATI	1 + 1	Caratteristiche di cui sopra
	IDONEO BOX PER DEPOSITO RETI/MATERIALE MARINARESCO	3	Box metallico con pareti in grigliato, amovibile dotato di ruote con fermo della capienza di circa 60 kg
MOLO GREGORIANO	CARTA – PLASTICA – VETRO – INDIFFERENZIATO	1 Ecobox	Di dimensioni di circa 20 mq contenente non menі di n.4 cassonetti



6. PROCEDURE DI RACCOLTA PER CIASCUNA TIPOLOGIA DI RIFIUTO

Prima di analizzare la gestione delle varie tipologie di rifiuti, si riportano alcune disposizioni a carattere generale.

I rifiuti da conferire dovranno essere raccolti in modo tale che il loro peso e volume ne rendano agevole la maneggevolezza e separati tipologia (selezione effettuata dal personale di bordo delle navi che approdano nel porto) per come segue:

- Contenitori etichettati per rifiuti biodegradabili provenienti da paesi dell'UE;
- Contenitori etichettati con coperchio a chiusura irreversibile per rifiuti biodegradabili provenienti da paesi extra UE;
- Sacchi per imballaggi di carta, cartone, vetro, plastica da avviare a riutilizzo;
- Contenitori etichettati per oli e grassi commestibili;
- Sacchi per rifiuti urbani indifferenziati.

Il personale di bordo dovrà adottare ogni cautela tale da scongiurare, durante il loro ordinario utilizzo, l'insorgenza di perdite o colaggi ed affinché, durante la produzione ed il confezionamento dei rifiuti, non si verifichi la dispersione anche accidentale degli stessi a bordo e nell'ambiente circostante.

Tutti i rifiuti speciali raccolti devono essere avviati agli impianti finali di trattamento, secondo le direttive previste dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della Regione Lazio.

Per quanto strettamente connesso ai farmaci scaduti, i comandanti delle unità da pesca, quando hanno la necessità di provvedere alla sostituzione del prodotto contenuto all'interno della cassetta medicinali, si rivolgono alle farmacie presenti sul territorio comunale e conferiscono i medicinali scaduti direttamente nei cassonetti situati nei pressi delle stesse.

I rifiuti classificati come pericolosi secondo la vigente normativa dovranno essere confezionati conformemente alle disposizioni in materia vigente sul territorio nazionale e separati da ogni altra tipologia di rifiuti.

I comandanti/conducenti dei pescherecci e dei natanti/imbarcazioni da diporto dovranno accertarsi che si proceda giornalmente alla raccolta differenziata dei rifiuti di bordo.

I comandanti dei pescherecci ed i comandanti/conducenti delle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di 12 (dodici) passeggeri, che abitualmente approdano/stazionano nelle aree portuali, dovranno tenere a bordo un apposito registro di carico e scarico sul quale annotare ogni operazione di presa a carico e scarico degli oli, dei filtri, delle batterie e il successivo conferimento/smaltimento degli stessi e dei rifiuti provenienti dall'attività espletata.

In particolare, sono tenuti ad annotare nelle apposite colonne del registro di carico e scarico le quantità di rifiuti di cui all'Annesso V della MARPOL 73/78, giornalmente prodotte a bordo (plastica, fasciame galleggiante, rivestimenti o materiale da imballaggio, prodotti cartacei usati a terra, stracci, vetro, metallo, bottiglie, terraglia etc. rifiuti alimentari), nonché quelle conferite negli appositi contenitori.

6.1. Modalità di conferimento e smaltimento/recupero

6.1.1 Gestione rifiuti *garbage* (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi)

Codici CER rifiuti:

CER 20 01 01	Carta e cartone
CER 15 01 06	Imballaggi in materiali misti
CER 20 01 02	Vetro
CER 20 01 39	Plastica
CER 20 01 40	Metallo
CER 15 01 04	Imballaggi metallici
CER 20 03 01	Rifiuti urbani non differenziati
CER 20 01 08	Rifiuto biodegradabile di cucina e mensa

I comandanti delle unità trasporto passeggeri, da traffico, dei motopescherecci e delle unità da diporto potranno conferire i rifiuti stoccati a bordo, dopo che questi siano stati preventivamente suddivisi in ossequio, direttamente nei cassonetti per rifiuti assimilati ai RRSSUU, presenti in ambito portuale, e forniti dal Soggetto Gestore del servizio, in modalità che ne consentano la tracciabilità. Nel caso di unità da diporto ormeggiate in aree in concessione (pontili e specchi acquei), il conferimento avverrà presso gli eco-box ad esse associate.

La raccolta dei rifiuti indifferenziati (codice CER 20 03 01) deve essere effettuata mediante appositi involucri protettivi in modo da evitare qualsiasi dispersione o cattivi odori e conferiti, a cura del produttore, presso i cassonetti predisposti. Per le frazioni di rifiuti recuperabili deve essere vietata la possibilità di conferimento presso i cassonetti destinati al rifiuto indifferenziato.

Il Soggetto Gestore organizza il servizio:

- in modo tale che la raccolta avvenga in prossimità del punto di ormeggio;
- assicurando la distribuzione di idonei contenitori oltre che il materiale informativo sulle corrette modalità di suddivisione degli stessi;
- in modo tale che, al termine del conferimento, sia emesso apposito buono in cui siano specificati il quantitativo di rifiuti in metri cubi.

6.1.2 Gestione rifiuti accidentalmente pescati

I rifiuti accidentalmente pescati sono equiparati ai rifiuti delle navi ai sensi dell'articolo 2, primo comma, punto 3), della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019. Questa tipologia di rifiuti rientra in una norma denominata "SALVAMARE" emanata con legge n. 60 del 17 maggio 2022, in vigore dal 25/06/2022 recante le "disposizioni per il recupero dei rifiuti raccolti in mare e nelle acque interne e per la promozione all'economia circolare". Nella legge sopracitata si introduce la definizione di "rifiuti accidentalmente pescati" con qualsiasi mezzo ed ai "rifiuti volontariamente raccolti" e sono previste misure premiali nei confronti dei comandanti virtuosi previsti dalla Legge

Il comandante della nave o il conducente del natante che approda in un porto conferiscono i rifiuti accidentalmente pescati in mare all'impianto portuale di raccolta, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197. Nel caso di ormeggio di un'imbarcazione in aree non comprese nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, i comuni territorialmente competenti, nell'ambito della gestione dei rifiuti urbani, dispongono, ai sensi dell'articolo 198 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che i rifiuti siano conferiti ad apposite strutture di raccolta, anche temporanee, allestite in prossimità degli ormeggi.

Il comandante della nave o il conducente del natante che approda in un piccolo porto non commerciale, che è caratterizzato soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto, conferisce i rifiuti accidentalmente pescati agli impianti portuali di raccolta integrati nel sistema comunale di gestione dei rifiuti.

Il conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati all'impianto portuale di raccolta, previa pesatura degli stessi all'atto del conferimento, è gratuito per il conferente ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, e si configura quale deposito temporaneo ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera bb), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e alle condizioni previste dall'articolo 185-bis del medesimo decreto legislativo.

6.1.3 Gestione rifiuti volontariamente raccolti

Ai rifiuti volontariamente raccolti si applicano le disposizioni previste per i rifiuti accidentalmente pescati.

6.1.4 Gestione rifiuti speciali non pericolosi (materiale marinaresco)

Codici CER rifiuti:

CER 02 01 02	Scarti di tessuti animali
CER 02 01 04	Rifiuti plastici (ad esclusione degli imballaggi)
CER 02 01 10	Rifiuti metallici
CER 02 01 99	Rifiuti non specificati altrimenti
CER 17 04 11	Cavi

I comandanti delle unità trasporto passeggeri, da traffico, dei motopescherecci ed i conduttori delle unità da diporto potranno conferire tali rifiuti, già stoccati a bordo, in adeguati contenitori forniti dal Soggetto Gestore di dimensione trasportabile, direttamente al soggetto competente del servizio di raccolta, il quale rilascerà apposita ricevuta attestante la consegna.

Su richiesta della nave, il Soggetto Gestore deve essere in grado di provvedere alla raccolta dei rifiuti direttamente al punto di ormeggio.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il buono di conferimento dal Comandante, specificando gli esatti metri cubi.

6.1.5 Gestione rifiuti alimentari da avviare a sterilizzazione

Per i rifiuti alimentari provenienti da equipaggio e passeggeri di unità nazionali ed estere provenienti da paesi extra-UE, per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri ed i loro residui, devono essere smaltiti in impianti di incenerimento o in discarica, previa sterilizzazione. Per tipologia dei traffici e considerata la vocazione operativa e le caratteristiche del Porto di Terracina, non sussistono esigenze legate all'arrivo di navi di bandiera extracomunitaria e, in ragione degli eventuali limitati quantitativi annui, non si ravvisa la necessità che il Soggetto Gestore si munisca di impianto di incenerimento o di sterilizzazione. *(il D.M. 9 maggio 2023 prevede il trattamento attraverso impianti di incenerimento, mediante termovalorizzazione, situati nella regione del porto di sbarco o, qualora, non possibile, in quello di altra regione secondo il principio di prossimità; in discarica per rifiuti non pericolosi, previa sterilizzazione o in discarica autorizzata nel rispetto dei limiti stabiliti dal d.lgs. n. 36 del 13.01.2003).*

In tali casi, comunque, il servizio verrà effettuato direttamente dal gestore che, previa segnalazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo, attiverà le necessarie procedure di raccolta applicando le disposizioni vigenti in materia, in riferimento al decreto del Ministero della Salute di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica del D.M. 9 maggio 2023.

Le fasi operative da eseguire suggerite sono:

- dopo il prelievo dei rifiuti contenuti in idonei contenitori etichettati, dalle navi e il trasferimento, gli operatori scaricano detti contenitori e li inseriscono nell'impianto di sterilizzazione;
- il responsabile dell'impianto provvede a controllare il corretto svolgimento del ciclo di sterilizzazione, secondo le modalità indicate nel manuale d'uso e le prescrizioni autorizzative;
- alla fine del periodo di sterilizzazione il responsabile accerta l'avvenuta sterilizzazione con documento cartaceo emesso dal computer di impianto;
- i rifiuti vengono caricati, entro 48 ore, su un mezzo idoneo e trasportati agli impianti finali di smaltimento o presso impianti di incenerimento;
- la raccolta di tali rifiuti può avvenire con conferimento diretto al punto di ormeggio.

Ai sensi dell'art. 4 del D.M. 9 maggio 2023, la vigilanza relativa alle attività di sbarco e raggruppamento dei carrelli o contenitori utilizzati per detti rifiuti nonché la vigilanza relativa alle attività di gestione, all'interno dell'area portuale, è esercitata dall'Ufficio di Sanità Marittima di competenza o dai posti di controllo frontalieri. Laddove non presenti tali uffici, le funzioni di

vigilanza sono svolte dal servizio veterinario dell'ASL competente.

Tenuto conto delle notifiche trasmesse all'Autorità Marittima, il gestore invia un mezzo attrezzato e specificatamente abilitato per il ritiro dei rifiuti presso l'ormeggio. Se non correttamente imballati, i rifiuti saranno messi in sicurezza dal Soggetto Gestore in idonei contenitori forniti dallo stesso.

I rifiuti alimentari biodegradabili dovranno essere avviati, entro 48 ore dal loro ritiro, agli impianti finali di recupero e/o smaltimento.

In riferimento all'art. 4, co 4 del D. Lgs.1967/2011, ferme restando le disposizioni sanitarie di cui al Reg. (CE) n.1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e del Consiglio del 21 ottobre 2009, per la gestione dei rifiuti di cucina e ristorazione derivanti da trasporti internazionali, i gestori degli impianti portuali di raccolta provvedono ad una gestione dei rifiuti delle navi che assicuri la tutela ambientale, conformemente alla disciplina in materia di rifiuti di cui alla Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006. I rifiuti delle navi sono raccolti separatamente, per facilitarne il riutilizzo e il riciclaggio.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il buono di conferimento dal Comandante, specificando gli esatti metri cubi

6.1.6 Gestione altri rifiuti speciali non pericolosi e pericolosi

Codici CER rifiuti:

CER 08 01 11*	Pitture e vernici di scarto contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose
CER 08 01 12	Pitture e vernici di scarto diversi da quelle di cui alla voce 08 01 11*
CER 15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze
CER 16 06 01*	Batterie al piombo
CER 16 06 02*	Batterie al nichel/cadmio
CER 16 06 03*	Batterie contenenti mercurio
CER 16 06 04	Batterie alcaline (tranne CER 16 06 03*)
CER 18 01 03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni
CER 20 01 31*	Medicinali citotossici e citostatici
CER 20 01 33*	Batterie e accumulatori di cui alle voci 16 06 01*, 16 06 02* e 16 06 03* nonché batterie e accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie
CER 20 01 34	Batterie e accumulatori diversi da quelli di cui alla voce 20 01 33*

* *Rifiuto pericoloso*

La raccolta di tali rifiuti può avvenire secondo una delle seguenti modalità:

- conferimento da parte degli utenti presso l'isola ecologica;
- conferimento diretto al punto di ormeggio.

La medesima procedura è prevista per lo smaltimento delle batterie al piombo, al nichel-cadmio e/o al mercurio (codici CER 16 06 01* / 16 06 02* / 16 02 03*) ove l'unità da pesca, o da diporto conferente, procederà alla consegna di quanto di interesse, direttamente al centro di raccolta.

Tenuto conto delle notifiche trasmesse all'Autorità Marittima, il gestore invia un mezzo attrezzato e specificatamente abilitato (anche al trasporto dei "non pericolosi" qualora richiesto) per il ritiro dei rifiuti presso l'ormeggio. Se non correttamente imballati, i rifiuti saranno messi in sicurezza dal Soggetto Gestore in idonei contenitori forniti dallo stesso. Il Soggetto Gestore deve essere dotato di eventuale idoneo materiale disinquinante, per il contenimento e la raccolta di eventuali rifiuti sversati in mare. Periodicamente, il gestore, dovrà provvedere allo svolgimento del servizio di gestione (svuotamento, trasporto, lavaggio dei cassonetti, ecc.) presso l'area della darsena adibita al conferimento da parte degli utenti. In quest'area saranno predisposti un numero idoneo di contenitori impiegati per lo stoccaggio che devono essere dotati di adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità delle sostanze e dei materiali contenuti.

Una volta che il rifiuto pericoloso è stato ritirato, deve essere trasportato all'impianto finale di recupero e/o smaltimento o di stoccaggio intermedio più vicino

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il buono di conferimento dal Comandante, specificando gli esatti metri cubi

6.1.7 Gestione altri rifiuti speciali pericolosi da idrocarburi (rifiuti oleosi, oli esausti etc)

Codici CER rifiuti:

CER 13 02 04*	Scarti di olii minerali per motori, ingranaggi contenenti composti organici clorurati
CER 13 02 05*	Scarti di olii minerali per motori, ingranaggi non contenenti composti organici clorurati
CER 13 02 06*	Scarti di olio sintetico per motori, ingranaggi e lubrificazione
CER 13 02 08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione
CER 13 04 01*	Oli di sentina della navigazione interna – <i>Bilge waters</i>
CER 13 04 03*	Altri oli di sentina della navigazione
CER 13 05 06*	Oli prodotti dalla separazione olio/acqua
CER 15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose
CER 15 02 03	assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202
CER 16 01 07*	Filtri dell'olio
CER 13 05 02*	Fanghi - <i>Sludge</i>

** Rifiuto pericoloso*

Tra i rifiuti prodotti a bordo nave, ci sono anche gli oli esausti e le emulsioni oleose. Non si prevede l'individuazione di un impianto portuale funzionale a dividere l'olio dall'acqua.

La raccolta di tale tipologia di rifiuti viene attivata a seguito di espressa richiesta dell'unità.

Per tali rifiuti, se le quantità ne prevedono la necessità, il servizio verrà svolto tramite un autocarro con cisterna carrabile e, tenuto conto delle notifiche trasmesse all'Autorità Marittima, il gestore invia un mezzo attrezzato e specificatamente abilitato per il ritiro dei rifiuti presso l'ormeggio.

I rifiuti liquidi posso essere pompati:

- dal bordo della nave: il personale, del gestore, prende in consegna la manichetta e la agganciano al bocchettone della cisterna. Una volta che la cisterna è piena, l'addetto riconsegna la manichetta all'equipaggio della nave e chiude il bocchettone della cisterna, assicurandosi dell'avvenuta chiusura ermetica, al fine di evitare eventuali fuoriuscite;
- dal gestore: l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'impiego di una motopompa con manichetta, al fine di aspirare i rifiuti liquidi dalla nave. L'addetto, una volta stesa la manichetta fino al punto di raccolta, la dovrà collegare al bocchettone della cisterna, avviare la motopompa, controllare le operazioni di carico e una volta concluse le operazioni di carico, spegnere la motopompa e ritirare la manichetta, facendo attenzione che nella manichetta non vi siano rimasti residui, che in caso di fuoriuscita potrebbero provocare contaminazioni del suolo e delle acque marine.

Una volta che il rifiuto è stato ritirato dalla nave, deve essere trasportato all'impianto di smaltimento e /o di recupero finale più vicino.

In ogni caso, le operazioni di pompaggio dovranno avvenire in sicurezza, secondo le vigenti disposizioni di legge in materia, e a tal proposito il Soggetto Gestore deve essere dotato di materiale idoneo a fronteggiare eventuali sversamenti, per il contenimento e la raccolta di eventuali liquidi associabili a idrocarburi petroliferi in mare

La raccolta dei rifiuti quali filtri dell'olio, oli esausti, stracci sporchi, etc può avvenire anche con conferimento da parte degli utenti presso l'isola ecologica.

I contenitori per la raccolta degli oli esausti e dei filtri dell'olio devono essere provvisti di:

- idonee chiusure per impedire la fuoriuscita del contenuto ed etichettatura che identifichi il contenuto;
- dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento e svuotamento;
- mezzi di presa per rendere sicure ed agevoli le operazioni di movimentazione.

In tal caso, inoltre, le operazioni di conferimento di tali rifiuti dovranno essere eseguite da parte dell'utenza nel totale rispetto delle seguenti disposizioni:

- a) evitare ogni forma di colaggio, sia nella fase del trasporto sia in quella del conferimento stesso;
- b) prestare la massima attenzione affinché il contenitore sia chiuso correttamente;
- c) evitare il conferimento allorquando il quantitativo d'olio già presente nel contenitore sia tale da non consentire la giusta ricezione; in caso di dubbio procedere con la dovuta accuratezza onde evitare la fuoriuscita;
- d) adottare ogni precauzione tesa ad evitare danni al recipiente;

- e) procedere alla chiusura del contenitore ogni qualvolta lo stesso risulti aperto;
- f) evitare di lasciare nel recipiente o nei pressi dello stesso lattine, barattoli o altri contenitori in genere.

In caso di inadempienza alle presenti disposizioni, i soggetti responsabili sono obbligati a provvedere, a propria cura e spese, alle conseguenti operazioni di pulizia e disinquinamento.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il buono di conferimento dal Comandante, specificando gli esatti metri cubi

6.1.8 Gestione rifiuti sewage (acque nere)

Codici CER rifiuti:

CER 20 03 04	Fanghi delle fosse settiche
--------------	-----------------------------

La raccolta ed il trasporto, per il successivo smaltimento, di acque biologiche nere o acque reflue (*sewage*), così come definite dall'allegato IV della MARPOL (codice CER 20 03 04), viene attivata a seguito di espressa richiesta dell'unità da effettuarsi con preavviso di almeno 24 ore. Al momento della prenotazione deve essere comunicato l'orario di arrivo della cisterna per il prelievo.

Per tali rifiuti, se le quantità ne prevedono la necessità, il servizio verrà svolto tramite un autocarro con cisterna carrabile e, tenuto conto delle notifiche trasmesse all'Autorità Marittima, il gestore invia un mezzo attrezzato e specificatamente abilitato per il ritiro dei rifiuti presso l'ormeggio.

I rifiuti liquidi possono essere aspirati:

- dal bordo della nave: il personale, del gestore, prende in consegna la manichetta o le manichette, presenti sulla nave, e la aggancia al bocchettone della cisterna. Una volta che la cisterna è piena, l'addetto al controllo fa interrompere le operazioni di pompaggio a bordo nave, riconsegna la manichetta all'equipaggio della nave e chiude il bocchettone della cisterna, assicurandosi dell'avvenuta chiusura ermetica al fine di evitare eventuali fuoriuscite;
- dal gestore: l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'impiego di una motopompa con manichetta, al fine di aspirare i rifiuti liquidi dalla nave. L'addetto, una volta stesa la manichetta fino al punto di raccolta, la dovrà collegare al bocchettone della cisterna, avviare la motopompa, controllare le operazioni di carico e una volta concluse le operazioni, ritirare la manichetta. In ogni caso, dette operazioni dovranno avvenire in sicurezza secondo le vigenti disposizioni di legge in materia a tal proposito il gestore dovrà essere dotato di materiale idoneo a fronteggiare eventuali sversamenti e adoperarsi per la bonifica di acque interessate dalla contaminazione da liquidi associabili a idrocarburi petroliferi.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il buono di conferimento dal Comandante, specificando gli esatti metri cubi asportati.

Successivamente, l'operatore-autista si recherà, con apposito formulario, all'impianto autorizzato per il trattamento e smaltimento definitivo dei rifiuti liquidi, ovvero presso idoneo impianto di depurazione per lo scarico delle acque nere.

Il Soggetto Gestore deve essere dotato di idoneo materiale disinquinante, per il contenimento e la raccolta di eventuali rifiuti sversati in mare.

6.1.9 Gestione residui dei rifiuti “non ordinari”

Qualora si producano rifiuti che non rientrano nelle categorie precedentemente descritte (rifiuti “non ordinari”), il Comandante della nave e/o il gestore del terminal ne dà comunicazione all’Autorità Marittima e al gestore.

Quest’ultimo provvederà che siano:

- definite, nell’immediato, le modalità di deposito temporaneo in attesa di caratterizzazione del rifiuto;
- individuate le caratteristiche del rifiuto, effettuando le eventuali analisi per stabilirne la tipologia (CER);
- definite le modalità di manipolazione e smaltimento;
- eseguite le debite registrazioni.

6.2. Modalità di ritiro dei rifiuti

Il prelievo, per il successivo trasferimento presso l’isola ecologica ovvero impianti di smaltimento/recupero, dei rifiuti da parte del soggetto competente sarà effettuato in seguito alla segnalazione da parte dei produttori.

I rifiuti prelevati dovranno essere avviati, su appositi ed idonei automezzi, direttamente agli impianti autorizzati nel rispetto di tutte le norme igieniche, curando la distinzione tra rifiuti normali, speciali e pericolosi.

In merito al servizio di ritiro a bordo di rifiuti prodotti da navi passeggeri o da carico alla fonda, stante l’assoluta eccezionalità della circostanza, sarà onere del Comandante adottare una delle seguenti soluzioni alternative:

1. prendere diretti contatti con il gestore al fine di verificare la disponibilità di un mezzo nautico idoneo allo scopo;
2. raggiungere l’ormeggio e conferire i propri rifiuti direttamente presso i cassonetti e/o l’isola ecologica;
3. raggiungere l’ormeggio e richiedere al gestore il servizio a chiamata.

Nei casi di cui al punto 1, alla richiesta del servizio da parte dell’unità interessata, ed in base alle notifiche trasmesse all’Autorità marittima, il gestore del servizio invia i mezzi nautici per il ritiro dei rifiuti in questione presso la rada. I mezzi nautici dovranno essere idonei per la raccolta ed il trasporto di tali tipologie di rifiuti; inoltre per operare dovranno risultare conformi alle specifiche prescrizioni stabilite dalla vigente normativa, con caratteristiche tali da impedire il rilascio nell’ambiente dei materiali e delle sostanze trasportate.

Le operazioni di trasbordo di rifiuti sulle imbarcazioni adibite alla raccolta degli stessi devono essere seguite, da parte del personale di bordo e del gestore del servizio con la massima celerità consentita, fermo restando l’obbligo di adottare ogni possibile cautela a prevenirne la fuoriuscita accidentale in mare.

A tal fine i sacchi contenenti rifiuti, nell’imminenza delle operazioni di trasbordo dovranno essere preventivamente concentrati in un’idonea zona di bordo in prossimità del punto di sbarco.

Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio alla nave dalla quale deve essere effettuato il ritiro dei rifiuti devono essere effettuate in osservanza alle norme per prevenire gli

abbordi in mare a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate.

Il trasbordo di rifiuti dovrà essere effettuato in ore diurne e con condizioni meteo marine favorevoli. Eventuali deroghe potranno essere, di volta in volta, valutate e concesse, con caratteristiche di eccezionalità, da parte dell'Autorità marittima, mediante il rilascio di apposita autorizzazione.

Il mezzo nautico, una volta che le operazioni di ritiro sono terminate, rientra verso il porto in cui fa base e consegna i rifiuti agli operatori di terra, che procedono a separare i rifiuti da avviare al recupero (plastica, vetro, carta, metalli) da quelli da conferire al centro di smaltimento finale (discarica).

Il responsabile della ditta provvede a compilare e a far sottoscrivere al comandante della nave beneficiaria del Servizio il "Documento di conferimento".

L'Autorità Marittima valuterà all'occasione, in relazione alla capacità di stoccaggio delle casse di raccolta dei rifiuti sistemate a bordo e ai quantitativi di rifiuti presenti sull'unità al momento dell'ancoraggio, di ricorrere alle previsioni di deroga di cui all'art. 7, co 4 del D. Lgs. 197/2021 in base alle quali la nave può essere autorizzata a proseguire verso il successivo porto senza aver adempiuto agli obblighi di conferimento dei rifiuti prima della partenza.

Nel caso in cui tra i rifiuti sopra riportati vi sia qualche tipologia non contemplata tra quelli gestiti dal soggetto competente, si provvederà ad adottare caso per caso la soluzione più adeguata in conformità alla normativa vigente.

7. GESTIONE DEL SERVIZIO DI RACCOLTA

7.1 Affidamento del servizio

La raccolta e il conferimento a smaltimento dei rifiuti provenienti dalle navi è un servizio di interesse generale.

L'art. 5, comma 4 del D. Lgs. 197/2021 prevede che il servizio in parola sia affidato mediante procedura ad evidenza pubblica dal Comune competente, d'intesa con l'Autorità marittima per i fini di interesse di quest'ultima.

L'art. 4, comma 7 del medesimo decreto, inoltre, stabilisce che l'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del relativo servizio di raccolta dei rifiuti, avviene in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni, con particolare riferimento al regolamento (UE) 352/2017.

7.2 Modalità di affidamento del servizio

Essendo il porto di Terracina un sorgitore ove competente per la redazione del piano è l'Autorità marittima, le procedure relative all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti, ai sensi dell'art. 5, comma 7, sono a cura del Comune, d'intesa con l'Autorità marittima per i fini di interesse di quest'ultima.

In particolare, i requisiti richiesti per la gestione del servizio in conformità al presente Piano si ritengono possano essere i seguenti:

- il concessionario del servizio dovrà essere iscritto all'Albo Nazionale Gestori Ambientali ai sensi dell'art. 212 del D. Lgs. n. 152/2006;

- il concessionario del servizio dovrà avere disponibilità di automezzi idonei per la raccolta e il trasporto delle varie tipologie di rifiuti. I mezzi terrestri utilizzati per la raccolta e il trasporto dei rifiuti dovranno soddisfare le pertinenti norme fissate dalla legislazione vigente in materia di trasporto (codice della Strada, normativa A.D.R., ecc.) e di autorizzazione rilasciata dall'Albo Nazionale delle imprese di gestione dei rifiuti;
- il concessionario dell'impianto portuale di raccolta e del servizio di raccolta provvederà a tutti gli adempimenti previsti dal D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. (*comunicazione annuale, tenuta dei registri, formulari, iscrizione all'Albo per le attività ed i mezzi, autorizzazione agli impianti di smaltimento/trattamento, ecc.*);
- il concessionario garantirà la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature impiegate nelle operazioni di raccolta e ne accerterà, con frequenti ed approfondite ispezioni, il buono stato di funzionamento;
- il concessionario sarà inoltre obbligato a mantenere pulite ed in ordine le aree di deposito temporaneo/messa in riserva e le attrezzature utilizzate, al fine di mantenere condizioni igieniche adeguate, per agevolare le operazioni di carico e scarico e per evitare eventuali miscele tra diverse tipologie di rifiuti;
- il concessionario sarà obbligato ad attivare apposite convenzioni con gli impianti di smaltimento rifiuti non recuperabili, in modo da garantire principi di economia, efficacia, efficienza;
- il concessionario sarà obbligato ad attivare apposite convenzioni con i vari Consorzi obbligatori di recupero al fine di assicurare la corretta destinazione dei rifiuti differenziati riciclabili;
- il concessionario del servizio dovrà comunicare, con cadenza mensile, all'Autorità marittima quantità e tipologia dei rifiuti raccolti durante lo svolgimento del servizio nell'ambito portuale;
- il concessionario potrà in essere ogni altra e ulteriore azione e/o adempimento al fine di assicurare la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti in aderenza alla normativa vigente;
- lo svuotamento dei cassonetti/contenitori/bidoncini destinati alla raccolta dei rifiuti dovrà essere effettuato a cura del concessionario del servizio nel rispetto della frequenza stabilita per ciascuna frazione di rifiuto nell'apposito capitolato speciale d'appalto stipulato con il Comune di Terracina e/o nell'apposita ordinanza sindacale di regolamentazione del servizio. Potrà, inoltre, essere coordinato con il servizio delle utenze domestiche e non domestiche del settore urbano adiacente al porto. Considerato che verranno predisposti appositi contenitori per la raccolta differenziata tra cui anche l'organico, ritenuto inoltre che le maggiori quantità di rifiuti urbani differenziati sono attesi per il periodo estivo in corrispondenza del quale le alte temperature possono favorire la creazione di maleodoranze generate soprattutto dai rifiuti organici, si raccomanda di individuare una frequenza di ritiro congrua a prevenire tali fenomeni indipendentemente dalla capacità dei contenitori.

Resta inteso che ulteriori requisiti potranno essere richiesti dall'Amministrazione comunale nell'ambito dell'espletamento della procedura di gara.

Le procedure di smaltimento dovranno essere conformi a quelle che il Comune di Terracina adotterà nell'apposita convenzione.

8. PROFILI TARIFFARI

L'art. 8, comma 1 del Decreto Legislativo 197/2021 prevede che gli oneri relativi agli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi, diversi dai residui del carico, sono recuperati mediante la riscossione di tariffe a carico delle navi che approdano nel porto.

I costi di gestione e le relative tariffe, ai sensi dell'art. 8 comma 6 come modificato dal d.lgs. n. 46 del 8 marzo 2024, sono definite dall'ente locale che ha curato le procedure relative all'affidamento del servizio di raccolta dei rifiuti sentita l'Autorità Marittima, attenendosi alle puntuali disposizioni dell'Art. 8, nonché agli elementi richiamati all'allegato 4 del medesimo decreto legislativo.

In caso di gara per l'affidamento dal servizio curata dal Comune, il capitolato di gara fornirà ulteriori specifiche in merito alle stime dei quantitativi annui di rifiuti prodotti e del costo annuo di gestione.

Ai sensi dell'art. 5 c. 4 del D. Lgs. 197/2021 dell'attuazione del piano non devono derivare nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Inoltre, ai sensi dell'art. 8 co2, lett. d) e dell'art. 2 L. 60/2022, il conferimento dei rifiuti accidentalmente raccolti durante l'attività di pesca non comporta l'obbligo di corresponsione della tariffa.

Lo schema del rapporto convenzionale che dovrà garantire i citati servizi in linea generale potrà prevedere a titolo esemplificativo:

- una durata quinquennale e comunque prorogabile fino all'aggiornamento del nuovo piano;
- l'affidamento e/o l'intervento delle aree demaniali funzionali allo svolgimento del servizio e previsione del relativo canone;
- disposizioni sugli obblighi del concessionario, sulla cauzione e sulle garanzie assicurative;
- disposizioni sull'efficienza degli impianti;
- previsioni di apposite penali per disservizi ed inefficienze riscontrate nell'espletamento del servizio;
- previsioni delle cause di decadenza della concessione;
- obblighi statistici periodici sulla quantità e tipologia dei rifiuti speciali.

In ultimo si specifica che i gestori degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti potranno sottoscrivere accordi con armatori e sistemi collettivi e autonomi di gestione di cui al Titolo II e al Titolo III della parte quarta del D. Lgs. n. 152/2006, per la gestione di specifiche categorie di rifiuti.

9. SOGGETTI RESPONSABILI DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO

I soggetti responsabili all'attuazione del piano sono:

- Comune di Terracina;
- Ufficio Circondariale marittimo di Terracina;
- il Soggetto gestore;
- I comandanti/armatori delle unità adibite al trasporto passeggeri, da traffico e da pesca;
- i conduttori delle unità da diporto;

- Il Responsabile della/e Società incaricate all'espletamento dell'attività di vigilanza, assistenza agli ormeggi delle unità da diporto ormeggiate presso i pontili/campi boe esistenti nell'ambito del porto in parola, conferiranno i rifiuti per il tramite dei contenitori/cassonetti/impianti mobili temporanei (isole ecologiche). La/e suddetta/e Società è/sono deputata/e altresì a garantire l'applicazione delle disposizioni contenute nell'ordinanza di approvazione del presente Piano e nel Decreto legislativo 197/2021.

Il Soggetto Gestore, prima dell'erogazione del servizio, deve controllare tutte le notifiche pervenutegli dall'Autorità Marittima, con lo scopo di pianificare le attività da svolgere giornalmente, sulla base sia delle tipologie che delle quantità di rifiuti da ritirare

10. INFORMAZIONI AGLI UTENTI

10.1 Premesse

L'Autorità Marittima promuove l'informazione in merito agli obblighi dall'applicazione del decreto in questione, a:

- i Comandanti delle navi;
- il Responsabile del servizio di gestione;
- gli utenti direttamente o indirettamente coinvolti nelle attività di raccolta e trasporto di rifiuti (intermediari come le agenzie a cui si rivolgono le navi, altri soggetti coinvolti nella gestione dei rifiuti, ecc.).

In generale, devono essere fornite agli utenti del porto una serie d'informazioni che permettono l'applicazione puntuale degli adempimenti in merito alla gestione dei rifiuti che si generano dalle navi, e che permettano di ottimizzare il servizio evitando non conformità, inefficienze e privilegiando soluzioni efficaci anche dal punto di vista economico. In particolare, l'informazione deve affrontare le seguenti tematiche:

- procedura di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi;
- eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- procedure di informazione agli utenti del porto finalizzate a prevenire e ridurre fenomeni di inquinamento del mare dovuto allo scarico dei rifiuti in mare, ed a promuovere forme corrette di raccolta e stoccaggio dei rifiuti al fine del loro recupero;
- consultazione permanente degli utenti del porto, con i gestori degli impianti di raccolta, con gli operatori dei terminali di carico e scarico e con altri soggetti coinvolti

Di seguito sono descritte le modalità gestionali ed organizzative da adottare per garantire la diffusione delle informazioni utili per la gestione efficace dell'attività di raccolta rifiuti nell'area portuale.

In generale, è necessario che le indicazioni da fornire siano su supporto cartaceo, così da consentire un effettivo sostegno operativo al personale coinvolto e la formalizzazione dei rapporti tra i vari utenti.

10.2 Segnalazioni per inadeguatezze

La presente sezione descrive le modalità operative affinché gli utenti possano segnalare eventuali inadeguatezze che si dovessero verificare dal punto di vista:

- impiantistico, nelle aree portuali impiegate per la raccolta dei rifiuti;
- gestionale, derivanti da negligenze, disattenzioni e non conformità nei comportamenti del personale coinvolto nella gestione dei rifiuti.

La segnalazione verrà effettuata mediante la compilazione di apposita “*Scheda di segnalazione di inadeguatezze*”, utilizzando il modello in “*Allegato C*” al presente piano, per la predisposizione delle successive azioni di competenza e va effettuata ai soggetti responsabili dell’attuazione del presente piano specificando:

- l'oggetto della segnalazione (il luogo ed il motivo del problema);
- eventuali danni ambientali verificatisi. I responsabili di attuazione del Piano raccolgono le segnalazioni.

Le segnalazioni registrate, sono analizzate per accertarne la fondatezza e per individuare eventuali problemi o non conformità da eliminare, per evitare che si ripresentino ulteriori inadeguatezze o malfunzionamenti nell’attività di gestione dei rifiuti. In seguito all’analisi, i responsabili di attuazione del Piano decidono – ognuno per quanto di propria competenza - le modalità con cui trattare il problema riscontrato ed intraprendere l’azione necessaria alla soluzione anche delle conseguenze ambientali eventualmente prodottesi.

Le modalità di risposta decise sono comunicate al personale operante attraverso i canali più idonei per assicurare che tutti i soggetti coinvolti nelle aree portuali di raccolta siano informati circa le modifiche apportate all’operatività delle aree stesse.

I responsabili di attuazione del Piano mantengono l’archivio delle segnalazioni pervenute e delle risposte formulate.

Attraverso le segnalazioni preventive o di inadeguatezze rilevate, i soggetti responsabili dell’attuazione del presente piano sono in grado di disporre di quelle informazioni utili per la pianificazione degli interventi di risposta allo scopo di poter perseguire il miglioramento degli impianti portuali dedicati e delle prestazioni complessive in materia di tutela ambientale.

10.3 Informativa preventiva agli utenti

Il presente Piano di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi è finalizzato a sensibilizzare l’adozione dei comportamenti preventivi da parte dei soggetti coinvolti, al fine di ridurre i rischi di inquinamento dei mari interessati dalla navigazione delle navi che transitano per il Porto di Terracina, così come i problemi di salute. In questo senso, l’Autorità Marittima, intende promuovere la sensibilizzazione dei vari utenti del porto circa l’importanza di una corretta e razionale gestione dei rifiuti che si possono produrre dalle navi.

L’Autorità Marittima, quindi, deve farsi promotrice di iniziative volte ad informare e sensibilizzare gli utenti del porto, in modo da ottimizzare le attività connesse alla gestione dei rifiuti, non solo per agevolare l’operatività presso le aree portuali, ma anche per valorizzare i rifiuti raccolti attraverso l’avvio a forme di recupero. Infatti, la differenziazione dei rifiuti non ha solo il vantaggio ambientale legato al mancato smaltimento in discarica, ma anche quello dei ritorni economici che si possono ottenere dal riutilizzo di quegli scarti e residui di cui le "navi si disfano".

Al fine di ridurre i rischi di inquinamenti dovuti allo scarico in mare di rifiuti e per favorire le corrette forme di raccolta e gestione dei rifiuti in conformità alla vigente normativa ed alle previsioni del presente piano, il concessionario dei rifiuti dovrà fornire ai comandanti delle navi ed agli altri utenti

del porto un documento informativo che permetta di ottimizzare il servizio evitando non conformità, inefficienze e privilegiando soluzioni efficaci anche dal punto di vista economico. In particolare, l'informazione deve affrontare almeno le seguenti tematiche:

- la necessità di garantire un corretto conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi, ovvero, una descrizione sintetica dei principi fondamentali di tutela ambientale e prevenzione di danni all'ambiente marino;
- l'indicazione dell'area portuale in cui sono ubicati gli impianti per la raccolta dei rifiuti ovvero di quelli da realizzare ex novo, in base all'analisi del fabbisogno impiantistico e dei transiti navali, così come l'indicazione delle aree non idonee a tal fine: potrebbe essere allegata una planimetria per agevolare la comprensione circa le aree deputate alla raccolta ed al deposito dei rifiuti;
- l'elenco delle tipologie di rifiuti conferiti dalle navi in via ordinaria, con la predisposizione di schede informative circa le caratteristiche dei vari rifiuti, dalla pericolosità ai sistemi di raccolta da applicare; inoltre, può essere utile indicare anche gli elementi fondamentali per soddisfare gli adempimenti normativi così da evitare inadempienze che possano incidere negativamente sull'operatività dell'area;
- il Soggetto Gestore;
- l'elenco dei punti di contatto, degli operatori e dei servizi offerti;
- la descrizione delle procedure per il conferimento, ovvero, delle modalità gestionali ed operative da adottare per assicurare un conferimento, una raccolta ed un trasporto adeguato a ciascuna tipologia di rifiuto da trattare; si ritiene utile indicare anche i comportamenti da adottare nel caso di anomalie al funzionamento degli impianti del caso, al fine di prevenire per quanto possibile eventuali emergenze o situazioni accidentali, con conseguenze negative sia per l'ambiente sia per la salute umana;
- la descrizione del sistema tariffario a carico delle navi che conferiscono i rifiuti agli impianti portuali;
- la procedura per segnalare eventuali inadeguatezze degli impianti e disservizi rilevati in occasione dell'erogazione del servizio di raccolta rifiuti, così come per la prevenzione e la risposta alle emergenze ambientali che si dovessero verificare in conseguenza di una difformità gestionale o impiantistica relativa alla gestione dei rifiuti.

Tale documento va inviato, a cura dei Responsabili di attuazione del Piano che avranno modo di raccordarsi, a tutti gli utenti dell'attività portuale, al fine di garantire la diffusione d'informazioni preventive e per sviluppare l'adozione di comportamenti compatibili con la tutela ambientale.

11. CONSULTAZIONI PERMANENTI

In attuazione delle disposizioni di cui all'art. 5, co1 del D. Lgs. 197/2021, ai sensi del presente piano si stabilisce che l'Autorità marittima promuove l'istituzione di riunioni di coordinamento al fine di consentire la più ampia partecipazione degli utenti del porto o i loro rappresentanti, ivi incluse le associazioni di categoria, le Autorità locali, gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile, alle tematiche connesse con il servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi che fanno scalo nel porto di Terracina. I soggetti che vi parteciperanno sono: il Comune, il concessionario del servizio, gli agenti marittimi operanti nel porto laddove esistenti, le imprese portuali laddove esistenti, eventuali altri soggetti concessionari di servizi di interesse generale, le cooperative della pesca, il concessionario dei pontili/darsena/campi boe ubicati nell'area portuale di competenza, nonché altre figure di volta in volta individuate dall'Autorità marittima, comunque

pertinenti con la materia.

Tali riunioni sono finalizzate a esaminare le informazioni che caratterizzano l'operatività nell'area portuale ed i risultati raggiunti nel corso del tempo, individuando, ove possibile, dei miglioramenti da intraprendere per rendere maggiormente fruibile le aree in questione ed efficace il servizio di gestione dei rifiuti delle navi

Tali riunioni si terranno con cadenza quinquennale o con frequenza maggiore nel caso di necessità o richieste avanzate dalle parti interessata; a tal fine, tramite un invito documentato da parte dell'Autorità marittima, d'intesa con la Regione Lazio, comunica ai partecipanti la data di svolgimento della riunione con almeno 15 giorni di anticipo, informando circa: l'orario, il luogo, i partecipanti, l'ordine del giorno e verteranno in via principale sui seguenti argomenti:

- Disservizi ed inadeguatezze rilevate nell'espletamento del servizio;
- Esigenze operative avanzate dagli utenti;
- Necessità di apportare modifiche alle aree utilizzate o ai mezzi impiegati.

I partecipanti invitati sono tenuti a trasmettere comunicazione scritta nel caso impossibilitati a presenziare. In occasione delle riunioni di consultazione, i Responsabili di attuazione del Piano predispongono la documentazione da presentare ai vari utenti.

Durante le riunioni i vari partecipanti possono avanzare richieste o suggerire proposte all'Autorità Marittima; il Responsabile di attuazione del Piano registra gli argomenti affrontati e le decisioni adottate su un Verbale di riunione. Il Verbale di riunione è archiviato dal Responsabile di attuazione del Piano ed è a disposizione di chiunque ne faccia richiesta

La consultazione potrà, inoltre, essere convocata dall'Autorità marittima ogni qualvolta ritenuto opportuno, ovvero su specifiche e motivate richieste avanzate per iscritto da parte dei componenti.

FORMATO STANDARD DEL MODULO DI NOTIFICA ANTICIPATA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA

Notifica del conferimento dei rifiuti a: *[inserire il nome del porto di destinazione di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2019/883]*

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti solidi o al piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

1. DATI DELLA NAVE

1.1. Nome della nave:		1.5. Proprietario o operatore:		
1.2. Numero IMO:		1.6. Lettere o numero di identificazione: Numero MMSI (identificativo del servizio mobile marittimo):		
1.3. Stazza lorda:		1.7. Stato di bandiera:		
1.4. Tipo di nave:	☐ Petroliera ☐ Nave da carico di altro tipo	☐ Chimichiera ☐ Nave passeggeri	☐ Portarinfuse ☐ Ro-ro	☐ Container ☐ Altro (specificare)

2. DATI RELATIVI AL VIAGGIO E AL PORTO

2.1. Luogo/nome del terminal:	2.6. Ultimo porto in cui sono stati conferiti i rifiuti:
2.2. Data e ora di arrivo:	2.7. Data dell'ultimo conferimento:
2.3. Data e ora di partenza:	2.8. Porto di conferimento successivo:
2.4. Ultimo porto e paese di scalo:	2.9. Persona che presenta il presente modulo (se diversa dal comandante):
2.5. Porto o paese successivo di scalo (se noto):	

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³)	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m ³)	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³)

FORMATO STANDARD DEL MODULO DI NOTIFICA ANTICIPATA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA

Notifica del conferimento dei rifiuti a: *[inserire il nome del porto di destinazione di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2019/883]*

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti solidi o al piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

1. DATI DELLA NAVE

1.1. Nome della nave:		1.5. Proprietario o operatore:		
1.2. Numero IMO:		1.6. Lettere o numero di identificazione: Numero MMSI (identificativo del servizio mobile marittimo):		
1.3. Stazza lorda:		1.7. Stato di bandiera:		
1.4. Tipo di nave:	☐ Petroliera ☐ Nave da carico di altro tipo	☐ Chimichiera ☐ Nave passeggeri	☐ Portarinfuse ☐ Ro-ro	☐ Container ☐ Altro (specificare)

2. DATI RELATIVI AL VIAGGIO E AL PORTO

2.1. Luogo/nome del terminal:	2.6. Ultimo porto in cui sono stati conferiti i rifiuti:
2.2. Data e ora di arrivo:	2.7. Data dell'ultimo conferimento:
2.3. Data e ora di partenza:	2.8. Porto di conferimento successivo:
2.4. Ultimo porto e paese di scalo:	2.9. Persona che presenta il presente modulo (se diversa dal comandante):
2.5. Porto o paese successivo di scalo (se noto):	

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³)	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m ³)	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³)

F. Rifiuti operativi					
G. Carcasse di animali					
H. Attrezzi da pesca					
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche					
J. Residui del carico ³ (dannosi per l'ambiente marino)					
K. Residui del carico ⁴ (non dannosi per l'ambiente marino)					
MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico					
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze ⁵					
Residui della depurazione dei gas di scarico					
Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL					
Rifiuti accidentalmente pescati					

Note

1. Tali informazioni devono essere usate per i controlli da parte dello Stato di approdo (PSC) e per altri scopi connessi con le ispezioni.
2. Il presente modulo deve essere compilato in ogni sua parte, salvo nel caso in cui la nave sia esentata a norma dell'articolo 9 della direttiva (UE) 2019/883

³ Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

⁴ Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

⁵ Derivanti dalle normali attività di manutenzione a bordo.

FORMATO STANDARD PER LA RICEVUTA DI CONFERIMENTO DEI RIFIUTI

Il rappresentante designato del gestore dell'impianto portuale di raccolta deve fornire il seguente modulo al comandante della nave che ha conferito i rifiuti in conformità dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883.

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti o al Piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

1. DATI DELL'IMPIANTO PORTUALE DI RACCOLTA E DEL PORTO

1.1. Luogo/nome del terminal:
1.2. Gestore/i dell'impianto portuale di raccolta:
1.3. Gestore/i dell'impianto di trattamento — se diverso dal precedente:
1.4. Data e ora di conferimento dei rifiuti da: a:

2. DATI DELLA NAVE

2.1. Nome della nave:		2.5. Proprietario o operatore:		
2.2. Numero IMO:		2.6. Lettere o numero di identificazione: Numero MMSI (identificativo del servizio mobile marittimo):		
2.3. Stazza lorda:		2.7. Stato di bandiera:		
2.4. Tipo di nave:	☐ Petroliera ☐ Nave da carico di altro tipo	☐ Chimichiera ☐ Nave passeggeri	☐ Portarinfuse ☐ Ro-ro	☐ Container ☐ Altro (specificare)

Allegato C

**SCHEMA DI SEGNALAZIONE DI INADEGUATEZZE PER IMPIANTI E SERVIZI PER IL
CONFERIMENTO DEI RIFIUTI**

ALL'AUTORITÀ MARITTIMA DI _____
Via _____
Tel. _____ e-mail _____

Nome: _____ Cognome: _____

A che titolo fa uso degli impianti/servizi portuali di raccolta rifiuti:

- Il servizio di **ritiro dei rifiuti pericolosi** è:

☐ EFFICIENTE ☐ INSUFFICIENTE

perché: _____

- Il servizio di **ritiro dei rifiuti NON pericolosi** è:

☐ EFFICIENTE ☐ INSUFFICIENTE

perché: _____

- La **localizzazione degli impianti** di raccolta è:

☐ ADEGUATA ☐ INADEGUATA

perché: _____

- Il **numero degli impianti** di raccolta è:

☐ SUFFICIENTE ☐ INSUFFICIENTE

perché: _____

- L'**impianto** di raccolta è funzionale alle esigenze:

☐ SÌ ☐ NO

perché: _____

- **Gli orari** durante i quali è possibile effettuare i conferimenti presso l'impianto di raccolta sono:

☐ SUFFICIENTI ☐ INSUFFICIENTI

perché: _____

Luogo e data

Timbro e firma

1. INTRODUCTION

1.1. General Premise

The present “*Plan for the collection and management of ship-generated waste and cargo residues for the port of Terracina*” is drawn up, in agreement with Lazio Region, pursuant to art. 5 of the Legislative Decree No. 197 of 8 November 2021 transposing Directive 2019/883/EU on port reception facilities for the disposal of ship waste. With the entry into force of Legislative Decree no. 46 of March 8, 2024, the relevant legislation underwent a further simplification and rationalization process, ensuring greater adherence to the sector's legislation, whose jurisdiction is assigned to various entities by law (Regions, Maritime Authorities, and Port System Authorities), and making, more generally, corrections and improvements.

The purpose of the above-mentioned legislation are to protect the marine environment from negative effects of waste discharges from vessels using ports within the territory of the State and to ensure the smooth functioning of maritime traffic, by improving the availability and use of adequate port waste collection facilities and their delivery to such facilities; it applies to vessels, including fishing vessels and pleasure craft which, regardless of the flag, they call at an Italian port.

Pursuant to paragraph 7 of art. 5, the Plan will be updated every **five years** or if the presence of significant operational changes in the management of the port require its revision. If no significant changes have occurred during the period, the new approval may consist of a validation of existing plans after consulting the same parties who must be heard during the drafting process. The Plan is approved by the Chief of Terracina Coastguard Office pursuant to Article 5, paragraph 4 of Legislative Decree 197/2021 through an Ordinance pursuant to Article 59 of the Navigation Code Implementing Regulations.

The fundamental principle on which it is inspired is the general obligation to confer referred to in paragraph 1 of art. 7 of the Decree which provides “*the Master of a vessel arriving at a port of the State, before leaving that port, shall deliver all waste on board to a port collection facility taking into account the relevant discharge regulations provided for by the MARPOL Convention*”.

This provision implies the necessary disposal, in accordance with the procedures set out in Chapter 6 of this Plan (collection procedures for each type of waste), of all on-board waste falling within the definitions set out in points c) and d) of paragraph 1 of Article 2 of the aforementioned legislative decree with a view to adequately disposing of all waste produced before it undertakes a new navigation, unless they are ships in scheduled service with frequent and regular calls.

The developing process of the present document, took into account the related needs for coherence and integration with existing regional planning instruments on waste and in adherence to the principles defined by the EU for the integrated management of coastal zones aimed at achieving environmentally sustainable, economically efficient and socially equitable development of coastal zones.

Legislative Decree 197/2021 provides, in Article 5, paragraph 1, for consultations with stakeholders interested in implementing the Plan. According to this, meetings have been held, during the definition of the Plan.

The provisions of Legislative Decree 197/2021 provide for the possibility of issuing exemptions to this obligation, and more specifically:

- a) The exemption, issued by the peripheral Maritime Offices of the Ministry of Infrastructure and Sustainable Mobility, for ships “in scheduled service with frequent and regular calls”, pursuant to the combined provisions of Article 6, paragraph 6, and Article 9, paragraph 1 of the Legislative Decree.
- b) The authorization to keep on board issued by the Maritime Authority in accordance with the procedure and conditions set out in art. 7, paragraph 4, of the Decree itself.

1.2. Purpose of the Plan

The drafting of a Sustainable Port Waste Management Plan has as its main objective to provide a detailed description of the management of the entire recovery/disposal cycle of both ship-generated waste and cargo residues.

The subject of the plan is waste produced by ships and cargo residues from them, which based on art. 2 paragraph 2 of the Legislative Decree. 197/2021 *“are considered waste pursuant to Article 183, paragraph 1, letter a), of Legislative Decree no. 152 of 3 April 2006. In particular, ship waste is considered special waste pursuant to Article 184, paragraph 3, letter f) of Legislative Decree No. 152 of 2006, with the exception of waste produced by passengers and crew and accidentally caught waste which is considered municipal waste pursuant to Article 183, paragraph 1 letter b-ter), of the same Legislative Decree”*.

The implementation of this plan is preordained to ensure the pursuit of the following objectives:

1. Provide a service to ships that can manage the cycle of waste treated as municipal waste, both hazardous and non-hazardous, starting from collection, sterilization (where applicable), and transport up to recovery or disposal, thus discouraging the practice of voluntary landfill at sea;
2. Organize a service that meets criteria of ease of access, efficiency, and cost-effectiveness through the assignment, following a publicly available procedure, to a single concessionaire with proven experience and the necessary human and material resources;
3. Implement the separate collection of waste produced;
4. Prepare appropriate control tools for service monitoring.

Finally, it is specified that in this Plan, in addition to the operational and plant information currently present, will also be provided management and organizational information addressed to the personnel who carry out the waste collection and management service, as well as information about the communication tools to be adopted with the various users of the port activity and a description of the procedure for standing consultations with port users, waste management undertakings, terminal operators and other stakeholders in order to also assess management improvements as identified for the pursuit of objectives.

1.3. Definitions

For the purposes of this plan, referring, in so far as it is not expressly referred to, to the general provisions referred to in national legislation, shall mean

- a) **Maritime Authority**: Terracina Coastguard Office;
- b) **ship**: units of any type, operating in the marine environment, including hydrofoils, air-cushion vehicles, submarines, floats, as well as the units referred to in the following letters c) and d);
- c) **ship in scheduled service**: ships berthing in multiple ports with pre-established frequency and itineraries (Prot. Dp. n°000724/XI of 10.01.1992 of the General Inspectorate

of Port Authorities);

- d) **fishing boat**: any vessel equipped or used for commercial purposes for the capture of fish or other living marine resources;
- e) **pleasure craft**: units of any type regardless of the means of propulsion, which are used for sporting or recreational purposes including those used for commercial rental and rental purposes;
- f) **major ship**: they are the hill ships;
- g) **minor ship**: these are coastal ships, those of the maritime service of ports and ships assigned to inland navigation;
- h) **private use**: a vessel used for purposes other than pleasure, which include profit-making purposes, the use of the vessel as a means of transportation for itself and for third parties on a friendly basis;
- i) **own account use**, the use of the unit to meet needs closely related to the institutional activity of public or private entities or to the entrepreneurial activity of commercial entities, including aquaculture activities in marine waters with floating or submerged cages.
- j) **local navigation**: a voyage that takes place within ports, i.e., the state's harbors, estuaries, canals and lagoons, during which the vessel does not depart more than 3 miles from the coast;
- k) **special navigation**: a navigation whose limits are indicated in the individual case;
- l) **MARPOL Convention 73/78**: 1973 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships signed in London on 2 November 1973, as amended by the relevant 1978 Protocol and subsequent amendments, in force in the European Union on 27 November 2000 and ratified by Law 29 September 1980 n.662;
- m) **rejection**: any substance or object that falls within the categories set out in Annex A to Part Four of Legislative Decree 152/06 s.m.i. and of which the holder disposes or has decided or has the obligation to dispose;
- n) **waste produced by the vessel**: waste, including waste water and residues other than cargo residues, including bilge water, produced on board a vessel and falling within the scope of Annexes I, II, IV and V to MARPOL 73/78, as well as waste associated with the cargo referred to in the guidelines defined at Community level for the implementation of Annex V to MARPOL 73/78;
- o) **load residues**: the remains of any material constituting the cargo contained on board the vessel in the hold or in tanks and which remains at the end of unloading or cleaning operations, including washing water (slop) and ballast water, if they come into contact with the cargo or its residues; such remains include excess loading-unloading and spills;
- p) **waste producer/holder**: the person whose activity produces waste and the person to whom said production is legally attributable (initial producer) or anyone who carries out pretreatment, mixing or other operations that have modified the nature or composition of said waste (new producer)

- q) **waste management**: the collection, transport, recovery and disposal of waste, including the control of these operations, as well as the control of landfills after closure;
- r) **port collection facility**: any fixed, floating or mobile structure within the port where, before their recovery or disposal begins, the waste produced by the vessel and the cargo residues can be delivered;
- s) **authorized company**: authorized entity responsible for the collection and disposal service of waste produced by ships;
- t) **manager**: entity entrusted with the collection and management service of waste produced by ships in the port of Terracina;
- u) **collection**: the operation of collecting, sorting and grouping waste for its transport;
- v) **separate waste collection**: collection suitable for grouping waste into homogeneous product fractions including the wet organic fraction, intended for reuse, recycling and recovery of matter;
- w) **temporary deposit**: the temporary grouping of waste delivered, before collection, to the place where it is produced under the conditions indicated by letter m) of paragraph 1 of art. 183 in part IV of Legislative Decree 152/2006 s.m.i.;
- x) **storage**: disposal activities consisting of the preliminary waste storage operations referred to in point D15 of Annex B to Part IV of Legislative Decree 152/2006 smi, as well as recovery activities consisting of the storage operations of the materials referred to in point R13 of Annex C to the same Part IV;
- y) **disposal**: any operation aimed at definitively removing a substance, material or object from the economic and/or collection circuit and, in particular, the operations provided for in Annex B to Part Four of the Legislative Decree. 152/06;
- z) **recovery**: operations using waste to generate secondary raw materials, fuels or products, through mechanical, thermal, chemical or biological treatments, including sorting or sorting, and, in particular, operations provided for in Annex C to Part Four of the Legislative Decree. 152/06;
- aa) **sterilization**: treatment process for waste from food products for crew and passenger supplies and their residues landed by ships from EU countries; sterilization prior to landfill must ensure the reduction of microbial load according to the technical procedures set out in Article 3, paragraph 4 of Legislative Decree 22 May 2001;
- bb) **special waste**: waste referred to in Article 184 point 3 of Legislative Decree 152/06 and subsequent amendments
- cc) **hazardous waste**: non-domestic waste expressly indicated as such, with a specific asterisk, in the list in Annex D to Part Four of Legislative Decree 152/06, based on Annexes G, H and I to the same Part Four;
- dd) **medical waste**: waste resulting from medical and veterinary prevention, diagnosis, treatment, rehabilitation and research activities, the management of which is regulated by Presidential Decree July 15, 2003, 254;

- ee) **FIR**(waste identification formulary): during transport, waste must be accompanied by the FIR, which is a document, drawn up in four exemplary copies, completed, dated and signed by the waste holder and countersigned by the transporter;
- ff) **consumer**: the end user who purchases or imports packaging, articles or packaged goods for his or her own use;
- gg) **users**: traders, distributors, filling agents, packaging users and importers of filled packaging;
- hh) **CER codes**: the European Waste Catalogue, in force since 1.1.2002, reported on the Directive of the Ministry of the Environment dated 9.4.2002, published in the ordinary supplement no. 102 to the Official Journal no. 108 of 10 May 2002 - General Series.

1.4. Scope and excluded sectors

This plan **applies**:

- to all ships, as indicated in point a) of the definitions, regardless of their flag and size, which they call at or operating in the port of Terracina.

This plan **does not apply**:

- to military warships or auxiliaries;
- to other vessels owned or operated by the State, if employed only for State services for non-commercial purposes.

The provisions of Legislative Decree no. 197/2021 provide for the possibility of issuing exemptions to the obligations set forth in Articles 6, 7, paragraph 1, and 8, depending on certain conditions, and in particular:

- a) **the exemption, issued by the Maritime Authority**, for ships “in scheduled service with frequent and regular calls”, pursuant to art. 9 co1, letter a) of the Decree;
- b) **the maintenance authorization on board issued by the Maritime Authority**, in accordance with the procedure and conditions set out in art. 7, co4 of the Decree itself

For clarity of exposition, it is specified that **Not** form part of the forecasts of this plan the profiles connected to the:

- a) management of waste from sweeping and from cleaning of roads and public areas and of areas given under concession to third parties in the port sector;
- b) waste management of any kind and origin lying in the port area;
- c) management of waste from the cleaning of docks and port water mirrors and whose completion was entrusted to a tender with public highlighting;
- d) management of waste from activities carried out within land areas under concession to private

entities pursuant to art. 36 Cod. Ship or in delivery pursuant to Article 34 Cod. Administration Ship who are entitled to it for which the concessionaire shall make payment of the TARI (Waste tax);

e) management of waste from the embarkation, disembarkation and handling of goods for which the current legislation (art. 82 of the Regulations for the Implementation of the Navigation Code) includes the obligation on those carrying out port operations to “*provide cleaning of water mirrors and docks*”; conversely, the cargo residue collection service referred to in Article 2, letter e) of Legislative Decree no. 197/2021 concerns the remains of materials remaining on board ships;

f) the management of waste resulting from shipbuilding activities, including the construction and/or ordinary and/or extraordinary maintenance of ships, fishing vessels and pleasure boats;

g) all other exclusions covered by Article 3 of Legislative Decree no. 197/2021.

1.5. Prohibitions

With no prejudice to the current provisions regarding the dumping of waste from ships at sea, provided for by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78) and without prejudice to the provisions of Legislative Decree 152/2006 s.m.i., in the areas of jurisdiction of the Maritime District of Terracina it is **absolute prohibited**:

- a) To throw waste of all kinds into port water bodies, port areas, and within the maritime domain;
- b) To deposit, abandon or disperse on docks or in other port areas, including those absent under concession, any type of waste (networks, cables, spent oil drums, packaging, etc.);
- c) To tamper with or damage containers located within the port area for the collection of used oils, spent lead batteries, lead waste and filters, etc.;
- d) To introduce into bins or containers referred to in the previous point, materials, substances or waste other than those for which the same preparations are intended.

With no prejudice to the application of the penalties provided for in the legislation in force, any person responsible for violating the prohibitions referred to in this paragraph shall be obliged to proceed with the removal, initiation of recovery and disposal of waste through authorized companies, as well as to restore and clean up the state of the places jointly to any holders of a state-owned maritime concession in the area affected by the presence of waste (whether the violation is attributable to them through intent or fault).

2. SUMMARY OF CURRENT LEGISLATION

2.1. International and national legislation

- A. MARPOL International Convention 73/78;
- B. Directive 2019/883/EU of the European Parliament and of the Council of 17/04/2019 on port reception facilities for the disposal of ship waste;
- C. Legislative Decree 08/11/2021, n. 197 "Implementation of Directive 2019/883/EU on port reception facilities for the disposal of waste" as amended by Legislative Decree no. 46 of 8 March 2024;
- D. Legislative Decree 03/04/2006, n. 152 "Environmental regulations" (Part IV relating to the waste sector) and s.m.i. ;
- AND. Legislative Decree 06/11/2007, n. 202 "Implementation of Directive 2005/35/EC on pollution from ships and consequent penalties";
- F. Ministry of Defense Decree of 19/03/2008 "Measures necessary for the delivery of cargo waste by warships and auxiliary vessels to designated port facilities, pursuant to art. 3 paragraphs 1 and 2 of Legislative Decree no. 182/2003";
- G. Law No. 60 of May 17, 2022 "Provisions for the recovery of waste at sea and in inland waters and for the promotion of the circular economy (Salva Mare Law)";
- H. Law 28/01/1994, n. 84 "Reorganization of port legislation"

2.2. Regional legislation

- LR 09 July 1998, n. 27 "Regional waste management regulation";
- The Lazio Region's Regional Waste Management Plan 2019-2025, as an update to the previous Plan referred to in Regional Council Resolution No. 4 of January 18, 2012, No. 14, was approved, pursuant to Article 7, paragraph 1 of Regional Law No. 27/1998, with Regional Council Resolution No. 4 of August 5, 2020.

The Regional Waste Management Plan (PRGR) contributes to the implementation of EU sustainable development programs and represents the planning tool through which the Lazio Region defines integrated policies on waste prevention, recycling, recovery, and disposal, as well as the management of contaminated sites requiring remediation.

2.3. Influence of the Plan On Other Plans or Programs

Given the modest quantities/requirements resulting from the management and collection of related waste for the areas under treatment, an incidence that could prejudice and/or interfere with the Regional Plans was not assessed.

Furthermore, being a mere management plan and taking into account the impossibility of creating storage / pre-treatment facilities, it does not interfere with other Plans such as the Large Area, Transport and other planning tools relating to these areas.

3. DESCRIPTION OF THE PORT

3.1. Localization and territorial/environmental context

The city of Terracina extends from an offshoot of Monte Sant'Angelo, where the historic center lies, to the Circe seafront; it still displays a narrow, elongated shape, evidently determined by the area's geomorphological conditions. The Pisco Montano cliff clearly marks the southern border of the town; to the south lies the Fondi plain, to the north urbanization gradually slopes down towards the open countryside and rural villages. The River flows through the municipality. Inland, a scenic curiosity, the Campo Soriano Natural Monument: the protected area falls within the context of the Aurunci Mountains, the limestone reliefs that descend almost to the sea; the site consists of a valley of approximately one thousand hectares, where the karst nature of the place is expressed in spectacular forms, such as towers and pinnacles carved into the rock by the action of the elements; all this, against the backdrop of Mediterranean nature and the typical crops of the red lands, namely the olive tree and the vine.

The port was born immediately as a canal port, currently protected to the south by the Gregorian pier and to the north by a cliff pier; inside there are two docks. Both banks of the canal are quayside and equipped with columns and mooring rings.



The Terracina port area is currently governed by the General Master Plan, approved by the Lazio Regional Council with Act No. 873 of November 28, 1972, which provides for detailed planning for the port area. It is therefore governed by the Executive Detailed Plan (PPE) "Historic Center on the Slope and Plain including the Port Archaeological Area": approved by the Regional Council in its meeting of April 28, 1980, no. 2163. The provisions of which this PRP is therefore to be considered as a variant of what is provided for in the aforementioned EPP, without prejudice to the compatibility of the new interventions provided for in this PRP with the PTPR.

Within the PRP, two different areas of competence are defined:

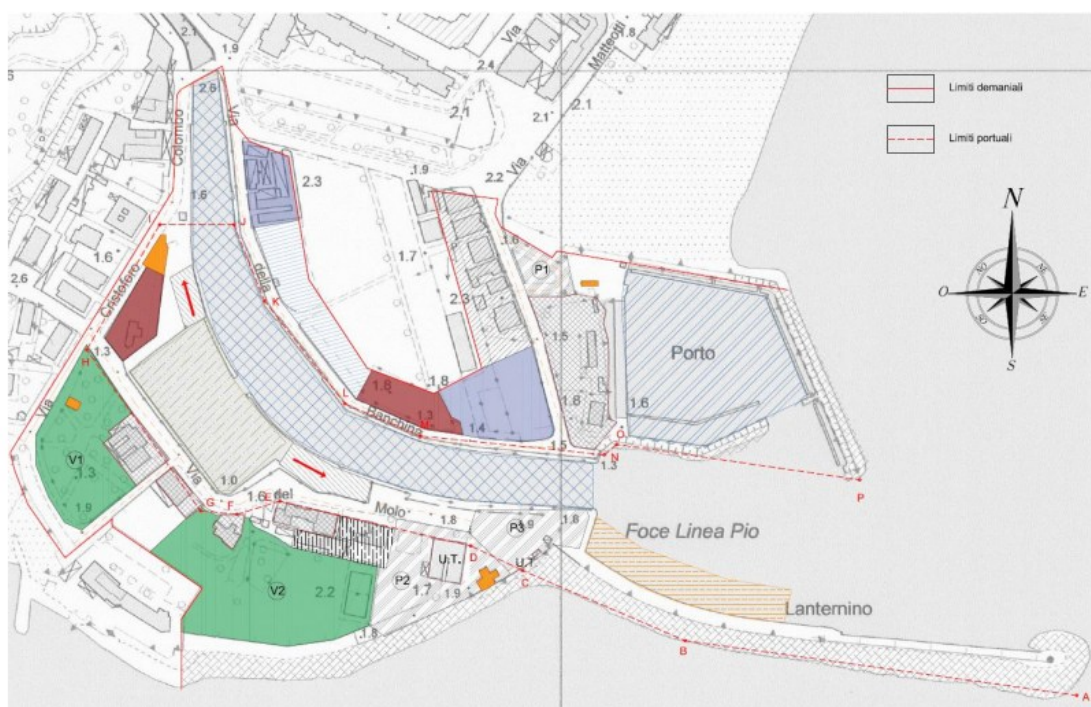
- The area of competence of the PRP is defined '*port area*' and is delimited by the state boundaries indicated in the project documents, which effectively separate the territory under the jurisdiction of the Municipal Administration from that under Regional jurisdiction in urban planning matters;
- The area delimited by the '*port limits*' indicates the regional area of competence regarding the management aspect;



Figura 5 - Limiti demaniali (linea rossa continua); Limiti portuali (linea rossa tratteggiata).

3.2. Port plan, with delimitation of the port area and surface area affected by the Plan.

At present the port is provided with almost all the functions, which are present, however, as illustrated below in the analysis of the critical issues, in a dislocated and disorganized manner. The plan of the current functions is given below.



The current functions, also with reference to the zoning of the paper just mentioned (not to be confused with the zoning of interventions), can be grouped as follows:

The connections within the New Dock appear to be mainly linked to recreational boating activities under concession (see the concessions issued in this area). The canal is currently used mainly for maneuvering and mooring local fishing vessels. Inside the old dock (in front of the Port Authority building), the adjacent areas are used for mooring local fishing boats, port authority vehicles, and recreational boating. Passenger transport vehicles are moored along the first stretch of the Gregorian Pier.

- *Current functions insistent on the port area:*

The purpose of surveying current functions is to catalog current activities, thus also establishing the possibility of preserving the current distribution of current functions. This occurs either because of the particular boundary conditions that make the choice practically mandatory, or because efforts are being made to make the new floor layout less invasive as possible. The first case includes the urbanized area west of the new dock and the buildings used by the port authority, for which the current state is evidently preserved. The second case includes areas used for shipbuilding, such as the APREA shipyard on Via Cristoforo Colombo, or the area along Via della Banchina, used by local fishermen. On the same side there is an area used for outdoor entertainment activities. On the opposite side of the canal there are various port authority buildings, the old dock, equipped with a chute for boat maintenance, and some unused buildings in a state of abandonment. The area adjacent to these buildings on the south side, known as the "Arena del Molo", is also in a clear state of abandonment and is subject to neglect and degradation. Approaching the Gregorian Pier for boarding, there are parking and maneuvering areas for the vehicles to be loaded. This area also offers various tourist and port services, such as a ticket office, tourist offices, and bars. Arriving at the port from Via Cristoforo Colombo, at the intersection with Via del Molo, is the Pineta Comunale area, equipped with a refreshment point, benches, and green areas. Traffic within the port area is essential, located entirely on the sides of the canal along the docks, and allows the circulation of motor vehicles: Via del Molo is two-way, while Via della Banchina is one-way.

• **Bottom status:**

The bottom of the harbor is relatively low and prone to clogging due to the nature of the seabed soil, which is essentially made of silty material. This condition imposes caution on the practicability of the port in particular on the size of the units in circulation. The section of Molo Gregoriano from the Lanternino to the Faro Rosso is unusable for mooring vehicles, precisely because of this problem. The guidelines for drafting the Lazio Region's Ports and Coasts Plan outlined the same characteristics and conditions of the seabed:

- *Sea bottom: mud and sand.*
- *Indicative berths: approximately 80 in the inner dock, and 120 in the new dock.*
- *Maximum length: up to 14 m in the two docks.*
- *In the Foce Canneto area, approximately 2 M north-east of the port of Terracina, there is a protective cliff, perpendicular to the coast, 300 m long in total, the first 50 m of which are emerging and the others submerged.*
- *Access to the port by vessels and the maximum permitted draught are regulated by the Port of Terracina Regulations approved by Ordinance No. 34/2017 and Ordinance No. 06 of February 20, 2024.*

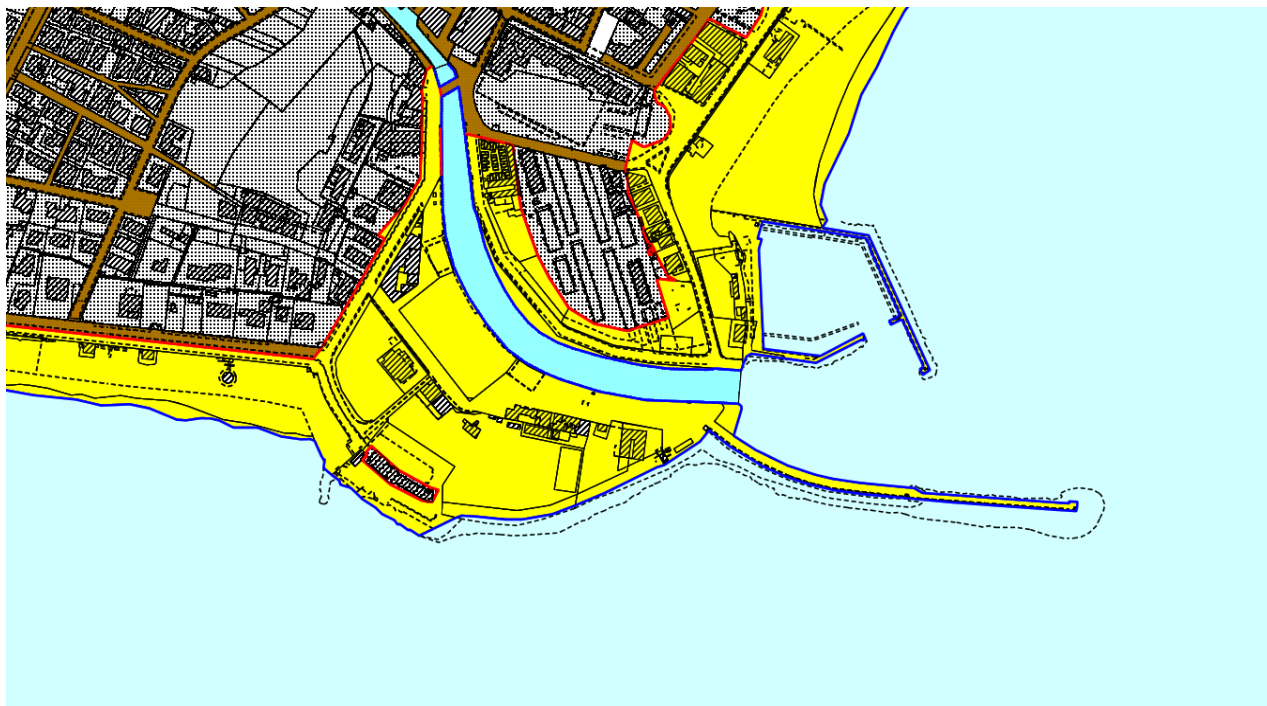
3.3. Port areas

The waste management plan will have as its object the waste produced, initiated for disposal or recovery in the port environment with the exception of waste from activities carried out within the areas under concession pursuant to art. 36 Cod. Ship, or in delivery pursuant to Article 34 Cod. Nav. to the Administrations who are entitled to it;

Area	Intended use	Waste Collection Service
New dock	Accosted for recreational units	Currently absent
Old dock	Accosted for recreational units, local fishing vessels, captaincy units of port	Currently absent
Consolidated inhabited nucleus	Predominantly residential buildings	De Vizia SpA Manager Service
Captaincy buildings of port	Buildings for use by the harbor master's office (administrative, housing, storage)	De Vizia SpA Manager Service
Channel	Transit and maneuver, fishing boats pulled over local	Ecological island for collection RSU North Bank
Gregorian Pier	Passenger transport ships are brought over	Currently absent

3.4. State-owned area delimitations

Below is the SID extension with the related delimitation of the state-owned areas.



3.5. State of the environment in the territorial area and in the neighboring territory

By the Region / Municipality

3.6. Reconnaissance of environmental sensitivities in the areas covered by the Plan

By the Region / Municipality

3.7. Environmental criticalities and environmental vulnerabilities

By the Region/Municipality

4. ASSESSMENT OF NEEDS

The plan in question concerns the collection and management of waste produced by ships in the port of Terracina. In this regard, however, it should be noted that, as will be reiterated below, the port of interest differs significantly from the large Italian ports (such as the Civitavecchia port to remain within the same regional context) where cruise and merchant ships dock and that, to meet their operational needs, require certain port waste treatment infrastructures (such as oil-water mixture treatment plants) and which involve significant investments for the operator, requiring a precise assessment of service costs and a careful forecast of merchant traffic volumes throughout the year.

The evaluation of the requirement presupposes and requires a detailed analysis of needs of the unit naval frameable in the definition from art. 2, paragraph. 1, lit. a), of the Decree in the aforementioned preface which ordinarily stairway the port of Terracina or allocated (unit in local service, fishing vessels, pleasure crafts etc.)

Considering the functions of the dockyards and the kind of traffic consolidated in the last years, the organizational framework can be summarized in 3 subsystems:

1. Collection and management of waste from traffic units including passenger transport units;
2. collection and management of waste from motor trawlers;
3. collection and management of waste from pleasure crafts;

4.1. Number and type of available berthing

Eastern Dock: consisting of floating elements managed by 4 concessionaires for a total of approximately 120 berths intended for pleasure and approximately 10 berths intended for small fishing.

Old Dock: There are 2 concessionaires for a total of approximately 40 berths intended for pleasure boats and for mooring naval units of the Police Force.

PIO VI Canal: There are approximately 40 berths, currently there are 12 fishing boats and 3 wrecks.

Gregorian Pier: It can accommodate up to 3 larger units. Currently, there are two larger Ro Ro Cargo units used for freight transport to supply the Pontine Islands, one of which is parked idle. During the summer season, a fast passenger transport service is activated to connect to the islands.

4.2. Historical traffic trends over the last three years.

The starting point for defining a ship-generated waste management system to identify the service organization appropriate to the Port's traffic type is knowledge of the type and quantity of waste

generated in the past. In order to identify the needs for plants and services analytically, it is essential, therefore, to calculate the overall “demand” resulting from the application of the current provisions, based on the provision of services provided in recent years in light of the estimated traffic prospects of the coming years, and this with separate articulation for each subsystem and type of waste produced.

Given the above, assessing the needs in terms of waste management services undoubtedly appears complicated to quantify, because even knowing the variables that directly impact the quantities, it is not possible to know precise fundamental data such as actual use of the vessel and technical characteristics of the components. In fact, for example, for waste similar to urban waste, if there is no doubt that it can be related to the number of people present, it is equally true that this data in recreational facilities is not knowable. As regards electrical, electronic and neon tube components, it is not possible to establish, even when the average life of the individual component was known, the quantity of spare parts over the period of time since the parameters to be implemented are difficult to determine (actual use, number of components installed, system configuration, ...). For fuel filters, replacement depends not only on fuel quantity treated but also on quality, batch, and the mesh of the filters. Same considerations apply to air and battery filters. As regards waste from fishing and pleasure vessels, for example, there are in fact no reliable data, nor statistics on this, since operators in the sector have historically transferred waste in bins installed by the public municipal waste collection service directly to authorized entities.

It follows that it is not possible to represent a detailed and diversified picture of the waste produced in the aforementioned port context by the vessel that ordinarily arrives there, but instead it will be necessary to make summary estimates based, where possible, on the accommodation capacity of the port facility.

As regards the Port and the larger units, traffic is considered stable for the next three years, as the presence of these units is directly linked to the availability of mooring spaces and the characteristics of the docks, which should not be subject to expansion work for the next three years.

As regard fishing vessels, there is a slight decrease in traffic, which cannot be planned in advance because it is directly linked to the voluntary participation of the class in the restitution of licenses or to the adherence to the policies of the Minister of Agricultural and Forestry Policies in the permanent cessation premiums for fishing activity.

The estimated requirements were therefore calculated using the average annual estimated quantities produced during the 2025 annual period and reported by the concessionaires of the docks and dock sections used for mooring pleasure boats, fishing cooperatives, and shipping companies that scale the port of Terracina. Given that during the last three years traffic volumes are almost comparable to those recorded during the reference year, it is believed that the reported estimate of waste produced can also be taken as a reference for previous years.

4.3. Type and quantity of waste handled

4.3.1. Type of waste to be managed:

For the purposes of drafting this Waste Collection Plan, the first point to be developed consists in identifying the quantities and types of waste to be managed through port collection facilities and services, in relation to the needs of naval units that can be classified in the definitions set out in Article 2 of Legislative Decree 197/2021 and which, based on the trend of previous years, and presumably believe that they may affect the Port of Terracina.

The waste collected in the port area of Terracina comes primarily from fishing vessels, pleasure boats, and passenger traffic and transport units.

For waste management on Italian territory, the provisions of Part IV of Legislative Decree 152/2006 ff.mm.ii apply.

This being so, on the basis of the indications of “Marpol 73/78” and its annexes, the waste produced by ships can be classified into 5 broad groups

- Oils (ANNEX I): oily waste, sludge, slops (tank wash water and oily cargo residues) and oily machine residues (bilge water etc.);
- Dangerous liquid substances (ANNEX II): harmful liquid substances carried by ships (chemical tankers) comprising residues from tank washing (traffic not currently present in the port of Terracina);
- Dangerous substances in packages (ANNEX III): harmful substances carried in packages (traffic not currently present in the port of Terracina);
- SEWAGE (ANNEX IV): grey/black waters;
- GARBAGE (ANNEX V): these constitute the cc.dd. on-board “domestic” waste that must be recorded in the Waste Register (Garbage Record Book) according to the update with Resolution MEPC 277(70) starting from March 2018:
 - Part 1 of the Garbage Record Book - Category A - Plastic materials; - Category B - Food waste and residues; - Category C - Solid waste treated as non-hazardous municipal waste; - Category D - Food-grade cooking oil; - Category E - Ash from incinerators on board; - Category F - Cargo packaging and waste; Category G - Animal carcasses; - Category H - End-of-life fishing gear; - Category I - AEE waste;
 - Part 2 of the Garbage Record Book - Category J - Cargo residues not hazardous to the marine environment (non-HME); - Category K - Cargo residues hazardous to the marine environment (HME).

Except as regulated in the following Articles, in view of the fact that the port under analysis and planning is not affected by the landing of oil and chemical vessels, it is not considered necessary to provide facilities for the reception of the liquid substances referred to in MARPOL Annexes 73/78.

The obligation on the manager to equip himself, if necessary, with the means and tools necessary for the management of the aforementioned waste as well as any other type of waste not explicitly provided for in this document.

The management problems addressed in this Plan will therefore concern the following types of waste:

1. Garbage waste management (similar to urban, food and other non-special and non-hazardous waste);

2. Management of accidentally caught waste;
3. Management of special non-hazardous waste (marine material);
4. Food waste management to be started for sterilization;
5. Management of other special non-hazardous and hazardous waste;
6. Management of other special hazardous hydrocarbon waste (oil waste, used oils, etc.);
7. Sewage waste management (black water);
8. Management of cargo residues and waste "non-ordinary".

From the analysis of the types of waste produced by the various naval units, the organizational and operational response of the Maritime Authority derives

4.3.2. *Quantity of waste to be managed:*

In the light of what has been stated and represented in the previous points it is considered that it is possible to divide the estimated quantities according to the following table:

A. Major and minor ships

The quay which has been assigned to moor these units is currently recording the presence of 2 larger Ro Ro Cargo type units used to carry goods in order to supply the Pontine Islands, one of which is idle, while the other one operated during 2025 and for which it is considered likely to consider continuing the service. Moreover during summer season a ferry usually starts his service toward the islands. For these vessels, ordinarily, there are no contributions of significant quantities of hazardous waste such as paint products or other materials used for maintenance; to avoid contamination, it is essential that separate collection be carried out on board.

As far as the liquid waste and the food waste is concerned, the obligation of ships with more than 15 persons to comply with those provided for in MARPOL remains.

As regards the bilge waters production is constant throughout the year and the related withdrawal can be carried out with tankers under the ship's edge.

Macrocategory	Description	CER	Amount (m ³)
Spent oils and oily residues	Mud - Sludge	13 05 02	nd
	Bilge Water - Bilge	13 04 01	nd
		13 04 03	
	Other (oil)	13 05 06	nd
Septic tank sludge	Sewage	20 03 04	nd
Waste from on-board activities/Waste port area	Plastic	20 01 39	nd
	Food waste	20 01 08	nd
	Paper	20 01 01	nd
	Glass	20 01 02	nd
	Cans	20 01 40	nd
		15 01 04	
	Other, unsorted municipal waste	20 03 01	nd
Other non-hazardous and	Batteries	16 06 01- 16 06 02- 16	nd

hazardous special wastes		06 03 - 16 06 04	
	Paints and varnishes	08 01 11 - 08 01 12	nd
	Filters and absorbent material	16 01 07 - 15 02 02	nd

B. Motor trawlers:

In the registers of Terracina Coastguard Office the following units are registered, mainly moored at the Canal, and 42 units they stop permanently:

- n. 24 M/Fishing boats up to 3 GT
- n. 5 M/Fishing boats until 15 GT and greater than 3 GT
- n. 2 M/Fishing boats until 25 GT and greater than 15 GT
- n. 6 M/Fishing boats until 50 GT and greater than 25 GT
- n. 5 M/Fishing boats until 60 GT and greater than 50 GT

Waste generation varies according to the type of fishing that is carried out (deep-sea trawling, flying trawling, gillnets, etc) and in relation to tonnage.

Trawling is 21 units in total, gillnets 20 total units and one that carries out purse seining.

It should be noted that fishing vessels do not carry out separate collection on board as they are not obliged to collect Annex V from Marpol. As far as possible, the use of separate collection containers to be kept on board must be encouraged.

Macrocategory	Description	CER	Amount (m ³)
Spent oils and oily residues	Mud - Sludge	13 05 02	nd
	Bilge Water - Bilge	13 04 01	nd
		13 04 03	
	Other (oil)	13 05 06	About 1.7
Septic tank sludge	Sewage	20 03 04	nd
Waste from on-board activities/Waste port area	Plastic	20 01 39	About 0.05
	Food waste	20 01 08	About 0.25
	Paper	20 01 01	About 0.05
	Glass	20 01 02	About 0.04
	Cans	20 01 40	About 0.02
		15 01 04	
	Other, unsorted municipal waste	20 03 01	nd
	Fishing nets and marine material	02 01 99	2.5
Other non-hazardous and hazardous special wastes	Batteries	16 06 01- 16 06 02- 16 06 03 - 16 06 04	nd
	Paints and varnishes	08 01 11 - 08 01 12	nd
	Filters and absorbent material	16 01 07 - 15 02 02	0.63

C. Nautical port.

There are approximately 160 berths available at the docks for pleasure units averaging 5 to 15 meters in size.

Macrocategory	Description	CER	Amount (m ³)
Spent oils and oily residues	Mud - Sludge	13 05 02	nd
	Bilge Water - Bilge	13 04 01	nd
		13 04 03	
	Other (oil)	13 05 06	About 0.02
Septic tank sludge	Sewage	20 03 04	nd
Waste from on-board activities/Waste port area	Plastic	20 01 39	About 0.3
	Food waste	20 01 08	About 0.1
	Paper	20 01 01	About 0.3
	Glass	20 01 02	About 0.2
	Cans	20 01 40	About 0.1
		15 01 04	
	Other, unsorted municipal waste	20 03 01	About 0.26
Other non-hazardous and hazardous special wastes	Batteries	16 06 01 - 16 06 02 - 16 06 03 - 16 06 04	nd
	Paints and varnishes	08 01 11 - 08 01 12	nd
	Filters and absorbent material	16 01 07 - 15 02 02	nd

5. TYPE, CAPACITY AND LOCATION OF INSTALLATIONS

5.1. Harvesting facilities/equipment

In the port of Terracina there are only two ecological islands set up by the Municipality for the collection of RSAUs.

With regard to the installation of the facilities used to collect ship-generated waste, these must be prepared, subject to the indications provided by this Plan, in accordance with the Municipal Administration's assessments, in such numbers and dimensions as to ensure that the port needs are met, as outlined above, with a system for collecting used oil attached.

More precisely, the reasons highlighted above regarding the characteristics of the port, effectively part of the city, the facilities-which must be referred to-must include the installation of bins/dumpsters for collecting each hamlet and recycling centers and must be suitable for protecting waste from atmospheric agents and animals, as well as preventing any harmful fumes.

Containers exclusively for port users must be clearly identified with a special plaque indicating the name of the concession pier/water mirrors to which they are served.

These containers must undergo periodic and adequate washing/reclamation, in order to prevent the emergence of hygienic-sanitary dangers. Furthermore, pursuant to Article 4, paragraph 5 of Legislative Decree 197/2021, port waste collection facilities must comply with health, prevention and protection, workplace training and safety, fire prevention, and any other risks associated with the activity carried out.

Waste must be delivered 24 hours a day every day.

In order to clarify the distinction between the facilities exclusively dedicated to waste collection and storage services referred to in the relevant legislation, and those intended for citizens, it is provided that the facilities built will be accessible exclusively with specific access and delivery devices, the construction and subsequent management of which will be entrusted to the concessionaire on behalf of the Municipality concerned, or through delivery to compartmentalized areas supervised by the personnel who manage the plant. It will be the service operator's responsibility to identify such access systems to be reserved for the recipients of the service itself, providing for release methods even in the case of units that make night calls.

The figure shows, as an example, a model "type" of eco-box where, in the upper part, the space necessary for the positioning of flowers and/or ornamental plants (to be placed by the concessionaire) is provided in order to prevent the abandonment of waste on said structures.



Eco boxes will be placed in areas under concession for recreational/commercial purposes, subject to adjustment of the concession title in the manner deemed most suitable by the maritime state property management body. If the concession area does not allow the installation of eco-boxes (for example and not limited to the absence of suitable spaces), the Municipal Administration authorizes, in the manner deemed most suitable given the state of the area and current local regulations, their installation in the immediate vicinity of the concession area.

The concessionaire/dealers must guarantee the use of the eco box only to the facility's customers, by preparing a locking system that prevents its use by outsiders, and must ensure access to the waste collection service operator at these facilities by delivering a copy of the locking keys. Dealers must contribute to the cleaning and decorating of eco boxes by collecting waste on the ground inside them as well as any that accidentally fell to the ground outside the facilities during waste disposal operations. No unexpected liquid waste, even if contained in special packaging, must be disposed of; in the event of a dripping, the concessionaire must immediately wash the eco-box and any public or state-owned roads that may be defaced.

The battery of containers, of different colors, may be supplemented by additional bins of a capacity established in relation to the water surface under concession that can be effectively occupied as per the mooring plan and the available area. The construction of the eco boxes, their cleaning and maintenance, both ordinary and extraordinary, remain the responsibility of the operator.

At least one eco-box must be used for waste accidentally caught or voluntarily collected at sea, which is considered by industry standards to be ship waste (Article 7, paragraph 9, of Legislative Decree no. 197/2021 and Article 2 of Law no. 60/2022, so-called "Save the Sea").

In each eco box, a clearly visible plaque must be placed with the name of the enslaved structure and the following wording: *"This eco-box is for the exclusive use of the state-owned maritime concession issued to the Company/Circle/Organization XXXXXXXXXXXX, YYYYYY, ZZZZZZZZZZ - It is prohibited to give waste to strangers"*.

For special waste (waste oils, batteries, and filters), the individual identified for the collection service will have to provide a collection point, or ecological islands designated for this purpose.



The area where the ecological islands will be located must comply with the following technical requirements:

- it must be delimited by a fence and a cover must be provided;
- must be paved and drained.

The organization and management of the ecological island will have to take charge of the manager, who will take care of the custody of the area, the opening of the Ecological Island based on the flow of contributions, to the cleaning and maintenance of containers, to the assignment of mandatory consortia to a mandatory company, as well as to the implementation of legal requirements related to waste management. The operator dependent on the managing entity must, on the scheduled days, open each ecological island and collect the planned waste, taking care to close the area once the collection is completed.

For the reasons given in the preceding Articles, it is not considered necessary to provide for facilities for the reception of the liquid substances referred to in MARPOL Annexes 73/78.

The obligation on the operator to equip himself, if necessary, with the means and tools necessary for the management of the aforementioned waste remains unchanged, as well as the opportunity to also equip himself with the means for any other type of waste not explicitly provided for in this document, such as, for example:

- nautical means for collecting waste similar to urban waste to be used underboard on ships anchored in the harbor;
- nautical means which - depending on the technical characteristics - may be the same as referred to in the previous point, for collecting bilge water and waste water from vessels anchored in the harbor.

Any detailed rules different from those contained in this paragraph must be previously agreed with the Maritime Authority, which reserves the right to modify, if it deems it appropriate to ensure cleanliness within the port area, the positioning of mobile waste disposal facilities.

The shipping companies of the Naval Units, Fishermen's Cooperatives and the Concessionaires of the tourist ports present in the port must ensure the collection and related disposal of other waste produced in the port area not falling within the category of waste produced by ships which will be managed within the ordinary urban waste management service by the Administration.

Sino to the identification of the subject manager of the service of collection waste (identification from to take place a care of the Municipal Administration to followed of competition to evidence public, ai senses of art. 3 paragraph 1 letter c) of Legislative Decree 46/2024 amending art. 8 c. 2 of the Legislative Decree. 197/2021.), the service of collection gods waste and temporarily carried out in the following way:

1. At the ports intended to fishing and to pleasure the companies specialized rooms they take care of exclusively on request of the society shipowners or managers of the various Circles, to the withdrawal of oils exhausted at half fire engine. The emulsions oily Not they come treated, but sent to Consortium Obligatory of the oils used.
2. Special waste will always be delivered at the request of the shipowner or managers of the various Circles or through placement at the various recycling centers or directly to the manager. The ecological island must be managed by the managing body, which must implement all necessary precautions to ensure that it is correctly used by the entities to whom the plan is addressed and is kept efficient.

Waste deemed to be similar to urban waste is collected from various bins

5.2. Pre-treatment equipment and/or processes

Within the ports there is no and no equipment / facilities capable of carrying out an initial treatment of the waste conferred. The pretreatment of the waste delivered will be the responsibility of the service operator, who will have to ensure that all operations necessary for the recovery of the materials delivered are carried out in order to send the smallest possible amount of waste to landfill.

The performance of the service operator shall be assessed on the basis of the quantitative ratio of product recovered / disposed of.

5.3. Location of collection facilities/equipment

Location	Typology	n.	description
NEW OR EASTERN DOCK	PAPER – PLASTIC – GLASS - UNDIFFERENTIATED	1 Ecobox	Of dimensions of approximately 20 m2 containing no meni of n.4 bins
	ECOLOGICAL ISLAND	1	Features above
OLD DARSENA	PAPER – PLASTIC – GLASS – UNDIFFERENTIATED	1 Ecobox	Of dimensions of approximately 20 m2 containing no meni of n.4 bins
	ECOLOGICAL ISLAND	1	Features above
NORTH PLATFORM	PAPER – PLASTIC – GLASS – UNDIFFERENTIATED	1 Ecobox	Of dimensions of approximately 20 m2 containing no meni of n.4 bins
	ECOLOGICAL ISLAND – USED OIL COLLECTION	1 + 1	Features above
	SUITABLE BOX FOR	3	Metal box with grilled walls, removable equipped with wheels with a

	NETWORK STORAGE/MARINE MATERIAL		stopper with a capacity of approximately 60 kg
GREGORIAN PIER	PAPER – PLASTIC – GLASS – UNDIFFERENTIATED	1 Ecobox	Of dimensions of approximately 20 m2 containing no meni of n.4 bins



6. COLLECTION PROCEDURES FOR EACH TYPE OF WASTE

Before analyzing the management of the various types of waste, a number of general provisions are set out.

The waste to be delivered shall be collected in such a way that its weight and volume make it easy to handle and separate types (selection made by the shipboard personnel of vessels arriving at the port) as follows

- Labelled containers for biodegradable waste from EU countries;
- Labelled containers with irreversible closing lids for biodegradable waste from non-EU countries;
- Packaging bags for paper, cardboard, glass, plastic to be sent for reuse;
- Labeled containers for edible oils and fats;
- Undifferentiated municipal waste bags.

The on-board personnel must take every precaution to prevent, during their ordinary use, the occurrence of leaks or drips and to ensure that, during the production and packaging of waste, even accidental dispersion of the waste on board and into the surrounding environment does not occur.

All special waste collected must be sent to the final treatment plants, according to the guidelines set out in the Lazio Region's Regional Waste Management Plan.

Although closely related to expired medications, fishing unit commanders, when they need to replace the product contained in the medicine chest, turn to pharmacies within the municipality and deliver expired medications directly to the bins located near them.

Waste classified as hazardous under current legislation must be packaged in accordance with the relevant provisions in force on national territory and separated from any other type of waste.

Masters/masters of fishing vessels and vessels/pleasure vessels shall ensure that separate collection of on-board waste is carried out daily.

Masters of fishing vessels and masters/handlers of pleasure craft approved for up to 12 (twelve) passengers, who usually land/stay in port areas, shall keep on board a special loading and unloading register on which to record each operation for taking over and unloading the oils, filters, batteries and the subsequent delivery/disposal of the same and of waste from the activity carried out.

In particular, the quantities of waste referred to in Annex V of MARPOL 73/78, produced daily on board (plastic, floating planking, coatings or packaging material, paper products used on land, rags, glass, metal, bottles, earthenware, etc. food waste), as well as those delivered to the appropriate containers, are required to be recorded in the appropriate columns of the loading and unloading

register.

6.1. Arrangements for disposal and disposal/recovery

6.1.1 Waste management *garbage* (similar to urban, food and other non-special and non-hazardous)

CER waste codes:

CER 20 01 01	Paper and cardboard
CER 15 01 06	Packaging in mixed materials
CER 20 01 02	Glass
CER 20 01 39	Plastic
CER 20 01 40	Metal
CER 15 01 04	Metal packaging
CER 20 03 01	Undifferentiated municipal waste
CER 20 01 08	Biodegradable waste from kitchen and canteen

Masters of passenger transport, traffic, fishing, and pleasure craft units will be able to dispose of waste stored on board, after it has been previously sub-divided into compliance, directly into waste bins similar to RRSSUU, present in the port area, and provided by the Service Manager, in a manner that allows for traceability. In the case of pleasure craft moored in concession areas (piers and water mirrors), the conferral will take place at the eco-boxes associated with them.

The collection of unsorted waste (CER code 20 03 01) must be carried out using special protective casings to avoid any dispersion or unpleasant odors and delivered, by the manufacturer, to the designated bins. For recoverable waste fractions, the possibility of disposal at bins intended for unsorted waste must be prohibited.

The Manager Subject organizes the service:

- so that collection takes place near the mooring point;
- ensuring the distribution of suitable containers as well as information material on the correct methods of dividing them;
- in such a way that, at the end of the delivery, a special voucher is issued specifying the quantity of waste in cubic meters.

6.1.2 Handling of marine litters

Accidentally caught waste shall be treated as waste from vessels within the meaning of point 3 of the first paragraph of Article 2) of Directive (EU) 2019/883 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019. This type of waste falls under a law called "SALVAMARE" issued by Law

No. 60 of May 17, 2022, in force since June 25, 2022, containing the “provisions for the recovery of waste collected at sea and inland waters and for the promotion of the circular economy”. The above-mentioned law introduces the definition of “waste accidentally caught” by any means and “waste voluntarily collected” and provides for reward measures against virtuous commanders provided for by the Law

The master of the vessel or the driver of the vessel arriving at a port shall deliver waste accidentally caught at sea to the port reception facility, as referred to in Article 4 of Legislative Decree No. 197 of 8 November 2021. In the case of mooring a vessel in areas not included in the territorial jurisdiction of a Port System Authority pursuant to Law No. 84 of 28 January 1994, the territorially competent municipalities, in the context of urban waste management, provide, pursuant to Article 198 of Legislative Decree No. 152 of 3 April 2006, that waste be transferred to special collection facilities, including temporary ones, set up near the moorings.

The master of the vessel or the driver of the vessel landing at a small non-commercial port, which is characterized only by sporadic or low traffic of pleasure boats, shall deliver the accidentally caught waste to the port reception facilities integrated into the municipal waste management system.

The delivery of accidentally caught waste to the port collection facility, after weighing it at the time of delivery, is free for the transferor pursuant to Article 8, paragraph 2, letter d), of Legislative Decree no. 197 of 8 November 2021, and is configured as a temporary deposit pursuant to Article 183, paragraph 1, letter bb), of Legislative Decree no. 152 of 3 April 2006, and under the conditions set out in Article 185-bis of the same legislative decree.

6.1.3 Handling of voluntarily collected waste

The provisions laid down for waste accidentally caught shall apply to waste voluntarily collected.

6.1.4 Handling of special non-hazardous waste (marine material)

CER waste codes:

CER 02 01 02	Waste animal tissue
CER 02 01 04	Plastic waste (excluding packaging)
CER 02 01 10	Metal waste
CER 02 01 99	Waste not otherwise specified
CER 17 04 11	Cables
CER 17 04 05	Scrap iron

Masters of passenger, traffic, and trawler transport units and conductors of recreational vessels may deliver such waste, already stored on board, in appropriate containers provided by the Transportable Manager, directly to the competent collection service entity, which will issue a specific receipt certifying the delivery.

At the request of the vessel, the Managing Subject must be able to provide for waste collection

directly at the mooring point.

At the end of the operations, the operator has the Commander fill out the transfer voucher, specifying the exact cubic meters.

6.1.5 Food waste management to be started for sterilization

For food waste from crew and passengers of domestic and foreign units from non-EU countries, for the supply of crew and passengers and their residues, it must be disposed of in incineration plants or in landfills, after sterilization. Due to the type of traffic and given the operational vocation and characteristics of the Port of Terracina, there are no needs related to the arrival of non-EU flag vessels and, given any limited annual quantities, there is no need for the Managing Party to set up an incineration or sterilization plant. *(Ministerial Decree of 9 May 2023 provides for treatment through incineration plants, through waste-to-energy, located in the region of the port of disembarkation or, if not possible, in that of another region according to the proximity principle; in landfills for non-hazardous waste, after sterilization or in authorized landfills in compliance with the limits established by Legislative Decree no. 36 of 13.01.2003).*

In such cases, however, the service will be carried out directly by the operator who, after reporting the Maritime District Office, will activate the necessary collection procedures, applying the current provisions on the matter, in reference to the decree of the Ministry of Health in consultation with the Ministry of the Environment and Energy Security of the Ministerial Decree of 9 May 2023.

The suggested operational phases to be performed are:

- after the waste contained in suitable labelled containers has been removed from the vessels and transferred, the operators unload the containers and insert them into the sterilization plant;
- the plant manager ensures that the sterilization cycle is carried out correctly, according to the methods indicated in the user manual and the authorization requirements;
- at the end of the sterilization period the person responsible ascertains that sterilization has taken place with a paper document issued by the system computer;
- the waste is loaded, within 48 hours, onto a suitable means and transported to the final disposal facilities or to incineration plants;
- the collection of such waste can occur with direct delivery to the mooring point.

Pursuant to Article 4 of the Ministerial Decree of May 9, 2023, supervision of the unloading and grouping of trolleys or containers used for such waste, as well as supervision of management activities within the port area, is carried out by the relevant Maritime Health Office or border control posts. Where there are no such offices, supervisory functions are performed by the relevant ASL veterinary service.

In view of the notifications transmitted to the Maritime Authority, the operator shall send a means equipped and specifically enabled for the collection of waste at the berth. If not properly packed, the waste will be secured by the Managing Subject in suitable containers provided by the same.

Biodegradable food waste must be sent, within 48 hours of its collection, to final recovery and/or disposal facilities.

With reference to art. 4, paragraph 4 of Legislative Decree 1967/2011, without prejudice to the health provisions set out in the Royal Decree. (EC) No 1069/2009 of the European Parliament and of the Council and of the Council of 21 October 2009, for the management of kitchen and catering

waste from international transport, the operators of port reception facilities shall provide for ship waste management which ensures environmental protection, in accordance with the waste framework set out in Part Four of Legislative Decree. 152/2006. Ship waste is collected separately, to facilitate reuse and recycling.

At the end of the operations, the operator has the delivery voucher completed by the Commander, specifying the exact cubic meters

6.1.6 Management of other non-hazardous and hazardous special wastes

CER waste codes:

CER 08 01 11*	Waste paints and varnishes containing organic solvents or other dangerous substances
CER 08 01 12	Waste paints and varnishes other than those falling within heading No 08 01 11*
CER 15 01 10*	Packaging containing residues of dangerous substances or contaminated with such substances
CER 16 06 01*	Lead-acid batteries
CER 16 06 02*	Nickel/cadmium batteries
CER 16 06 03*	Batteries containing mercury
CER 16 06 04	Alkaline batteries (except CER 16 06 03*)
CER 18 01 03*	Waste which must be collected and disposed of by applying special precautions to avoid infection
CER 20 01 31*	Cytotoxic and cytostatic medicinal products
CER 20 01 33*	Batteries and accumulators falling within heading Nos 16 06 01*, 16 06 02* and 16 06 03* and non-divided batteries and accumulators containing such batteries
CER 20 01 34	Batteries and accumulators other than those referred to in heading 20 01 33*

* *Dangerous refusal*

The collection of such waste may take place in one of the following ways

- delivery by users to the ecological island;
- direct delivery to the mooring point.

The same procedure is foreseen for the disposal of lead, nickel-cadmium and/or mercury batteries (CER codes 16 06 01* /16 06 02* / 16 02 03*) where the contributing fishing or recreational unit will proceed with the delivery of the items of interest directly to the collection center.

In view of the notifications transmitted to the Maritime Authority, the operator sends a means equipped and specifically enabled (including for the transport of “non-hazardous” if required) for the collection of waste at the berth. If not properly packed, the waste will be secured by the Managing Subject in suitable containers provided by the same. The Managing Subject must be

equipped with any suitable depolluting material, for the containment and collection of any waste spilled into the sea. Periodically, the operator will have to provide the management service (emptying, transporting, washing the bins, etc.) in the dock area used for delivery by users. In this area, a suitable number of containers used for storage will be prepared and must be equipped with adequate resistance requirements in relation to the chemical-physical properties and hazardous characteristics of the substances and materials contained.

Once the hazardous waste has been collected, it must be transported to the nearest final recovery and/or disposal or intermediate storage facility

At the end of the operations, the operator has the delivery voucher completed by the Commander, specifying the exact cubic meters

6.1.7 Management of other special hazardous hydrocarbon waste (oil waste, used oils, etc.)

CER waste codes:

CER 13 02 04*	Waste mineral oils for engines, gears containing chlorinated organic compounds
CER 13 02 05*	Waste of mineral oils for engines, gears not containing chlorinated organic compounds
CER 13 02 06*	Waste synthetic oil for engines, gears and lubrication
CER 13 02 08*	Other engine, gear and lubrication oils
CER 13 04 01*	Inland navigation bilge oils – <i>Bilge waters</i>
CER 13 04 03*	Other navigation bilge oils
CER 13 05 06*	Oils produced by oil/water separation
CER 15 02 02*	Absorbents, filter materials (including oil filters not otherwise specified), rags and protective clothing, contaminated with dangerous substances
CER 15 02 03	tampons, filter materials, rags and protective clothing, other than those falling within heading No 150202
CER 16 01 07*	Oil filters
CER 13 05 02*	Mud - <i>Sludge</i>

* *Dangerous refusal*

Waste produced on board the ship includes used oils and oily emulsions. There are no plans to identify a port facility that can divide oil from water.

The collection of this type of waste is activated following an express request from the unit.

For such waste, if the quantities foresee the need, the service will be carried out by means of a truck with a drivable tank and, taking into account the notifications transmitted to the Maritime Authority, the operator sends a means equipped and specifically enabled for the collection of waste at the berth.

Liquid waste can be pumped:

- from the edge of the vessel: the staff, of the operator, take delivery of the hose and attach it to the tank nozzle. Once the tank is full, the operator returns the hose to the ship's crew and closes the tank nozzle, making sure it has been hermetically sealed to prevent any spills;
- by the operator: the operation is carried out by the operator using a motor pump with a hose, in order to extract liquid waste from the vessel. Once the hose has been laid out up to the collection point, the operator must connect it to the tank nozzle, start the motor pump, check the loading operations. Once the loading operations are complete, turn off the motor pump and remove the hose, taking care that there is no residue left in the hose, which in the event of a spill could cause contamination of the soil and marine waters.

Once the waste has been withdrawn from the vessel, it must be transported to the nearest disposal and/or final recovery facility.

In any case, pumping operations must take place safely, in accordance with the current legal provisions on the matter, and in this regard the Managing Subject must be equipped with suitable material to deal with any spills, for the containment and collection of any liquids associated with petroleum hydrocarbons at sea

Waste collection such as oil filters, used oils, dirty rags, etc. can also be done by users at the recycling center.

Containers for collecting spent oils and oil filters shall be provided with

- suitable closures to prevent the contents from leaking and labelling that identifies the contents;
- devices capable of carrying out, in safe conditions, filling and emptying operations;
- gripping means for making handling operations safe and easy.

In that case, moreover, the operations for delivering such waste must be carried out by the user in total compliance with the following provisions

- a) avoid any form of casting, both during the transport phase and during the delivery phase itself;
 - b) take great care to ensure that the container is closed properly;
 - c) Avoid delivery when the amount of oil already present in the container is such that it does not allow proper reception; in case of doubt, proceed with due care to avoid spillage;
 - d) take every precaution to avoid damage to the container;
- and)
- e) proceed to close the container whenever it is open;
 - f) avoid leaving cans, jars or other containers in or near the same vessel in general.

In the event of non-compliance with these provisions, the responsible parties are obliged to provide, at their own care and expense, for the resulting cleaning and de-pollution operations.

At the end of the operations, the operator has the delivery voucher completed by the Commander, specifying the exact cubic meters

6.1.8 Waste management sewage (black waters)

CER waste codes:

CER 20 03 04	Septic tank sludge
--------------	--------------------

The collection and transport, for subsequent disposal, of black biological water or waste water (*sewage*), as defined in Annex IV of MARPOL (CER code 20 03 04), is activated following an express request from the unit to be carried out with at least 24 hours' notice. The arrival time of the tank for collection must be communicated at the time of booking.

For such waste, if the quantities foresee the need, the service will be carried out by means of a truck with a drivable tank and, taking into account the notifications transmitted to the Maritime Authority, the operator sends a means equipped and specifically enabled for the collection of waste at the berth.

Liquid waste can be sucked up:

- from the edge of the vessel: the personnel, of the operator, take over the hose or hoses, present on the vessel, and attach it to the tank nozzle. Once the tank is full, the inspector stops pumping operations on board the ship, returns the hose to the ship's crew and closes the tank nozzle, ensuring that it has been hermetically sealed to prevent any spills;
- by the operator: the operation is carried out by the operator using a motor pump with a hose, in order to extract liquid waste from the vessel. The employee, once the hose has been laid out up to the collection point, will have to connect it to the tank nozzle, start the motor pump, check the loading operations and once the operations are completed, collect the hose. In any case, these operations must take place safely according to the current legal provisions on the matter in this regard the operator must be equipped with suitable material to deal with any spills and work for the remediation of waters affected by contamination by liquids associated with petroleum hydrocarbons.

At the end of the operations, the operator has the Commander fill out the transfer voucher, specifying the exact cubic meters removed.

Subsequently, the driver-operator will travel, using a specific form, to the authorized facility for the permanent treatment and disposal of liquid waste, or to a suitable purification plant for the discharge of wastewater.

The Managing Subject must be equipped with suitable de-polluting material, for the containment and collection of any waste spilled into the sea.

6.1.9 Waste residue management “non-ordinary”

Where waste is produced which does not fall within the categories previously described (waste “non-ordinary”), the Shipmaster and/or terminal operator shall notify the Maritime Authority and the operator accordingly.

The latter will ensure that they are:

- the temporary deposit procedures have been defined immediately pending the characterization of the waste;

- identify the characteristics of the waste, carrying out any analyses to establish its type (CER);
- defined the handling and disposal methods;
- performed the necessary recordings.

6.2. Waste collection methods

The collection, for subsequent transfer to the ecological island or disposal/recovery facilities, of waste by the competent entity will be carried out following a report by the producers.

The waste collected must be sent, on special and suitable vehicles, directly to authorized facilities in compliance with all hygiene standards, taking care of the distinction between normal, special and hazardous waste.

Regarding the collection service on board of waste produced by passenger or cargo ships at anchor, given the absolute exceptionality of the circumstance, it will be the responsibility of the Commander to adopt one of the following alternative solutions:

1. make direct contact with the operator in order to verify the availability of a suitable nautical vehicle for the purpose;
2. reach the mooring and deliver your waste directly to the bins and/or the recycling center;
3. reach the mooring and request the on-call service from the operator.

In the cases referred to in point 1, upon request for the service by the unit concerned, and based on the notifications transmitted to the Maritime Authority, the service operator shall send the nautical means for the collection of the waste in question to the harbor. Nautical vehicles must be suitable for collecting and transporting such types of waste; furthermore, to operate, they must comply with the specific requirements established by current legislation, with characteristics that prevent the release of the transported materials and substances into the environment.

The transshipment operations of waste on vessels used for collecting it must be followed, by the shipboard staff and the service operator as quickly as possible, without prejudice to the obligation to take every possible precaution to prevent its accidental spillage into the sea.

To this end, bags containing waste, in the run-up to transshipment operations, must be previously concentrated in a suitable on-board area near the landing point.

The maneuvers for approaching, mooring and unmooring the vessel from which the withdrawal of waste is to be carried out shall be carried out in compliance with the rules for preventing boarding at sea by and under the responsibility of masters and in the manner agreed by them.

The transshipment of waste shall be carried out during daylight hours and in calm weather conditions. Any derogations may be, from time to time, assessed and granted, with exceptional characteristics, by the Maritime Authority, by issuing a specific authorization.

Once the collection operations are completed, the vessel returns to the port where it bases and delivers the waste to the shore operators, who proceed to separate the waste to be sent for recovery (plastic, glass, paper, metals) from that to be delivered to the final disposal center (landfill).

The head of the company shall complete and have the master of the vessel benefiting from the Service sign the "Conferral Document".

The Maritime Authority will at the occasion consider, in relation to the storage capacity of the waste collection boxes placed on board and the quantities of waste present on the unit at the time of anchoring, to use the derogation provisions set out in Article 7, paragraph 4 of Legislative

Decree 197/2021 under which the vessel may be authorized to continue to the next port without having fulfilled its waste disposal obligations before departure.

In the event that among the above waste there is some type not covered among those managed by the competent entity, the most appropriate solution will be adopted on a case-by-case basis in accordance with current legislation.

7. COLLECTION SERVICE MANAGEMENT

7.1 Service entrustment

The collection and disposal of waste from ships is a service of general interest.

Article 5, paragraph 4 of Legislative Decree 197/2021 provides that the service in question is entrusted through a public tender procedure by the competent Municipality, in agreement with the Maritime Authority for the latter's purposes of interest.

Furthermore, Article 4, paragraph 7 of the same decree establishes that the awarding of the works for the construction of port reception facilities, as well as the related waste collection service, takes place in accordance with current national and EU legislation on procurement, awarding, and concessions, with particular reference to Regulation (EU) 352/2017.

7.2 Methods of entrusting the service

Since the port of Terracina is a spring, where the Maritime Authority is responsible for drafting the plan, the procedures for awarding the waste management service, pursuant to Article 5, paragraph 7, are handled by the Municipality, in agreement with the Maritime Authority for the latter's purposes.

In particular, the requirements required for the management of the service in accordance with this Plan are considered to be as follows

- the service concessionaire must be registered in the National Register of Environmental Managers pursuant to art. 212 of Legislative Decree no. 152/2006;
- the service concessionaire shall have available suitable vehicles for the collection and transport of the various types of waste. Land vehicles used for waste collection and transport must meet the relevant regulations established by current transport legislation (Road Code, ADR regulations, etc.) and authorization issued by the National Register of Waste Management Companies;
- the concessionaire of the port collection facility and the collection service will take care of all the requirements set out in Legislative Decree no. 152/2006 et seq. (*annual communication, record keeping, forms, registration in the Register for activities and means, authorization for disposal/treatment facilities, etc.*);
- the concessionaire will ensure the maintenance of the vehicles and equipment used in the collection operations and will ascertain, through frequent and thorough inspections, their good state of operation;
- the concessionaire will also be obliged to keep the temporary storage/reservation areas and the equipment used clean and tidy, in order to maintain adequate hygienic conditions, to facilitate loading and unloading operations and to avoid any mixing between different types

of waste;

- the concessionaire will be obliged to activate specific agreements with non-recoverable waste disposal facilities, in order to guarantee principles of economy, effectiveness, efficiency;
- the concessionaire will be obliged to activate specific agreements with the various mandatory recovery consortia in order to ensure the correct destination of recyclable waste;
- the service concessionaire must communicate, on a monthly basis, to the Maritime Authority the quantity and type of waste collected during the service within the port;
- the concessionaire will take any other and further action and/or compliance in order to ensure the collection and disposal of waste in compliance with current legislation;
- The emptying of the bins/containers/candy intended for waste collection must be carried out by the service concessionaire in compliance with the frequency established for each waste fraction in the specific special tender specifications stipulated with the Municipality of Terracina and/or in the specific union ordinance regulating the service. It will also be able to be coordinated with the service of domestic and non-domestic users in the urban sector adjacent to the port. Given that special separate waste collection containers, including organic waste, will be set up, and given that the largest quantities of municipal waste are expected during the summer, when high temperatures can encourage the creation of odor, especially from organic waste, it is recommended to identify a collection frequency appropriate to prevent such phenomena, regardless of the containers' capacity.

It is understood that additional requirements may be requested by the municipal administration as part of the completion of the tender process.

The disposal procedures must comply with those that the Municipality of Terracina will adopt in the appropriate agreement.

8. TARIFF PROFILES

Article 8, paragraph 1 of Legislative Decree 197/2021 provides that charges related to port facilities for the collection and treatment of ship waste, other than cargo residues, are recovered by collecting fees from ships arriving at the port.

The running costs and the related fees, pursuant to Art. 8 para. 6 as amended by the Legislative Decree no. 46 of 8 March 2024, They are defined by the local authority that oversaw the procedures relating to the awarding of the waste collection service after consulting the Maritime Authority, adhering to the specific provisions of Article 8, as well as the elements referred to in Annex 4 of the same legislative decree.

In the event of a tender for assignment from the service managed by the Municipality, the tender specifications will provide further specifications regarding estimates of the annual quantities of waste produced and the annual management cost.

Pursuant to Article 5, paragraph 4 of Legislative Decree 197/2021, the implementation of the plan must not result in new and increased burdens on public finances.

Furthermore, pursuant to art. 8 co2, letter d) and art. 2 Law 60/2022, the disposal of waste accidentally collected during fishing activity does not entail the obligation to pay the fee.

The outline of the conventional relationship which will have to guarantee the abovementioned services in general may provide by way of example

- a five-year term and in any case extendable until the new plan is updated;
- the entrustment and/or intervention of state-owned areas functional to the performance of the service and provision of the related fee;
- provisions on concessionaire obligations, security and insurance guarantees;
- provisions on plant efficiency;
- provision of specific penalties for poor service and inefficiencies encountered in the performance of the service;
- forecasts of the causes of the concession forfeiture;
- periodic statistical obligations on the quantity and type of special waste.

Finally, it is specified that operators of port waste collection facilities will be able to sign agreements with shipowners and collective and autonomous management systems referred to in Title II and Title III of Part Four of Legislative Decree no. 152/2006, for the management of specific categories of waste.

9. PERSONS RESPONSIBLE FOR IMPLEMENTING THE PLAN

The parties responsible for implementing the plan are:

- Municipality of Terracina;
- Terracina Coastguard Office;
- the managing subject;
- The masters/owners of units used for passenger, traffic and fishing transport;

- the conductors of pleasure units;
- The Head of the Companies responsible for carrying out the surveillance and mooring assistance of pleasure craft moored at the existing piers/buoy fields within the port in question will deliver the waste via temporary containers/dumpsters/mobile systems (eco-friendly islands). The aforementioned Company is also responsible for ensuring the application of the provisions contained in the ordinance approving this Plan and in Legislative Decree 197/2021.

Before providing the service, the Managing Party must check all the notifications received from the Maritime Authority, with the aim of planning the activities to be carried out daily, based on both the types and quantities of waste to be collected

10. INFORMATION TO USERS

10.1 Premises

The Maritime Authority shall promote informations regarding the obligations since the application of the decree in question, to

- Ships Commanders;
- the Management Service Manager;
- users directly or indirectly involved in waste collection and transport activities (intermediaries such as the agencies to which the vessels are addressed, other parties involved in waste management, etc).

In general, port users must be provided with a series of information that allows for the timely implementation of compliance with ship waste management requirements, and that optimizes service by avoiding non-compliance, inefficiencies, and prioritizing economically effective solutions. In particular, information must address the following issues:

- procedure for collecting waste produced by ships;
- any inadequacies detected in port reception facilities;
- information procedures for port users aimed at preventing and reducing marine pollution due to waste dumping at sea, and promoting correct forms of waste collection and storage for the purpose of waste recovery;
- permanent consultation of port users, with operators of collection facilities, with operators of loading and unloading terminals and with other parties involved

The following describes the management and organizational arrangements to be adopted to ensure the dissemination of information useful for the effective management of waste collection activity in the port area.

In general, it is necessary that the indications to be provided are on paper, so as to allow for effective operational support for the staff involved and the formalization of relationships between the various users.

10.2 Reports for inadequacies

This section describes the operating methods for users to report any inadequacies that may arise

from the point of view:

- plant engineering, in port areas used for waste collection;
- management, resulting from negligence, carelessness and non-compliance in the behavior of personnel involved in waste management.

The report will be made by filling out a specific “*Inadequacy reporting sheet*”, using the model in “*Annex C*” to this plan, for the preparation of subsequent actions under the jurisdiction and it shall be carried out to the parties responsible for implementing this plan specifying

- the subject of the report (the location and reason for the problem);
- any environmental damage that has occurred. Those responsible for implementing the Plan collect reports.

The recorded reports are analyzed to ensure their validity and to identify any problems or non-conformities that need to be eliminated, to prevent further inadequacies or malfunctions in waste management activities. Following the analysis, those responsible for implementing the Plan decide –each within their own jurisdiction - on how to address the problem encountered and take the necessary action to resolve any environmental consequences that may arise.

The response methods decided upon are communicated to personnel operating through the most suitable channels to ensure that all those involved in the port reception areas are informed of the changes made to the operation of the areas themselves.

Those responsible for implementing the Plan maintain the archive of reports received and responses formulated.

Through the prior reports or inadequacies detected, the entities responsible for implementing this plan are able to have that information useful for planning response interventions in order to be able to pursue the improvement of dedicated port facilities and overall environmental protection performance.

10.3 Prior information to users

This Management Plan for waste produced on board ships is aimed at raising awareness of the adoption of preventive behaviors by those involved, in order to reduce the risks of pollution of the seas affected by the navigation of ships passing through the Port of Terracina, as well as health problems. In this sense, the Maritime Authority intends to promote awareness among various port users of the importance of proper and rational management of waste that can be produced by ships.

The Maritime Authority, therefore, must promote initiatives aimed at informing and raising awareness among port users, thus optimizing waste management activities, not only to facilitate operations in port areas but also to enhance the value of waste collected through the initiation of recovery methods. In fact, waste sorting has not only the environmental benefit of not being landfilled, but also the economic returns that can be obtained from the reuse of those waste and residues that "ships dispose of."

In order to reduce the risks of pollution due to the dumping of waste at sea and to promote correct waste collection and management in accordance with current legislation and the provisions of this plan, the waste concessionaire must provide shipmasters and other port users with an information document that allows them to optimize the service while avoiding non-compliance, inefficiencies and favoring economically effective solutions as well. In particular, information shall address at least the following issues

- the need to ensure the correct disposal of waste produced by ships, that is, a summary description of the fundamental principles of environmental protection and prevention of damage to the marine environment;
- an indication of the port area where the waste collection facilities are located, or those to be built from scratch, based on an analysis of plant needs and ship transit, as well as an indication of areas unsuitable for this purpose: a plan could be attached to facilitate understanding of the areas designated for waste collection and storage;
- A list of the types of waste delivered by ships on an ordinary basis, with information sheets prepared regarding the characteristics of the various wastes, from their hazardous nature to the collection systems to be applied. Furthermore, it may be useful to also indicate the key elements for meeting regulatory requirements to avoid non-compliance that could negatively impact the area's operations
- the Managing Subject;
- the list of contact points, operators and services offered;
- a description of the procedures for the supply, or the management and operational methods to be adopted to ensure a supply, collection and transport appropriate to each type of waste to be treated; it is considered useful to also indicate the behaviors to be adopted in the event of anomalies in the operation of the relevant systems, in order to prevent any emergencies or accidental situations as far as possible, with negative consequences for both the environment and human health;
- the description of the tariff system paid by vessels that deliver waste to port facilities;
- the procedure for reporting any inadequacies of installations and poor service detected when the waste collection service is provided, as well as for the prevention and response to environmental emergencies that may arise as a consequence of a management or plant-related discrepancy relating to waste management.

This document should be sent, by the Plan Implementation Managers who will have the opportunity to connect, to all users of port activities, in order to ensure the dissemination of preventive information and to develop the adoption of behaviors compatible with environmental protection.

11. PERMANENT CONSULTATIONS

In actuation of the provisions set out in Article 5, paragraph 1 of Legislative Decree 197/2021, pursuant to this plan it is established that the Maritime Authority promotes the establishment of coordination meetings in order to allow the widest participation of port users or their representatives, including trade associations, local authorities, operators of the port reception facility, the organizations implementing the extended producer responsibility obligations and the representatives of civil society, to the issues connected with the service of collection of waste produced by ships calling at the port of Terracina. The entities participating are: the Municipality, the service concessionaire, the maritime agents operating in the port where they exist, the port companies where they exist, any other entities concessionaires of services of general interest, the fishing cooperatives, the concessionaire of the piers/docks/buoy fields located in the port area under their jurisdiction, as well as other figures identified from time to time by the Maritime Authority, in any case relevant to the matter.

These meetings are aimed at examining the information characterizing the operation in the port area and the results achieved over time, identifying, where possible, improvements to be undertaken to make the areas in question more usable and the ship waste management service

effective

These meetings will be held every five years or more frequently in the event of any need or request made by the parties concerned; to this end, through a documented invitation from the Maritime Authority, in agreement with the Lazio Region, it shall inform the participants of the date of holding the meeting at least 15 days in advance, informing approximately: the time, place, participants, the agenda and will focus primarily on the following topics:

- Disruptions and inadequacies noted in the completion of the service;
- Operational needs advanced by users;
- Need to make changes to the areas used or the means used.

Invited participants are required to transmit written communication in the event that they are unable to attend. At consultation meetings, the Plan Implementation Managers prepare documentation to be presented to the various users.

During meetings the various participants may make requests or suggest proposals to the Maritime Authority; the Plan Implementation Officer records the topics addressed and the decisions taken on a Meeting Minutes. The Meeting Minutes are filed by the Plan Implementation Officer and are available to anyone who requests them

The consultation may, moreover, be convened by the Maritime Authority whenever deemed appropriate, or on specific and reasoned requests made in writing by the members.

FORMATO STANDARD DEL MODULO DI NOTIFICA ANTICIPATA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA

Notifica del conferimento dei rifiuti a: *[inserire il nome del porto di destinazione di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2019/883]*

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti solidi o al piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

1. DATI DELLA NAVE

1.1. Nome della nave:		1.5. Proprietario o operatore:		
1.2. Numero IMO:		1.6. Lettere o numero di identificazione: Numero MMSI (identificativo del servizio mobile marittimo):		
1.3. Stazza lorda:		1.7. Stato di bandiera:		
1.4. Tipo di nave:	☐ Petroliera ☐ Nave da carico di altro tipo	☐ Chimichiera ☐ Nave passeggeri	☐ Portarinfuse ☐ Ro-ro	☐ Container ☐ Altro (specificare)

2. DATI RELATIVI AL VIAGGIO E AL PORTO

2.1. Luogo/nome del terminal:	2.6. Ultimo porto in cui sono stati conferiti i rifiuti:
2.2. Data e ora di arrivo:	2.7. Data dell'ultimo conferimento:
2.3. Data e ora di partenza:	2.8. Porto di conferimento successivo:
2.4. Ultimo porto e paese di scalo:	2.9. Persona che presenta il presente modulo (se diversa dal comandante):
2.5. Porto o paese successivo di scalo (se noto):	

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³)	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m ³)	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³)

FORMATO STANDARD DEL MODULO DI NOTIFICA ANTICIPATA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA

Notifica del conferimento dei rifiuti a: *[inserire il nome del porto di destinazione di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2019/883]*

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti solidi o al piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

1. DATI DELLA NAVE

1.1. Nome della nave:		1.5. Proprietario o operatore:		
1.2. Numero IMO:		1.6. Lettere o numero di identificazione: Numero MMSI (identificativo del servizio mobile marittimo):		
1.3. Stazza lorda:		1.7. Stato di bandiera:		
1.4. Tipo di nave:	☐ Petroliera ☐ Nave da carico di altro tipo	☐ Chimichiera ☐ Nave passeggeri	☐ Portarinfuse ☐ Ro-ro	☐ Container ☐ Altro (specificare)

2. DATI RELATIVI AL VIAGGIO E AL PORTO

2.1. Luogo/nome del terminal:	2.6. Ultimo porto in cui sono stati conferiti i rifiuti:
2.2. Data e ora di arrivo:	2.7. Data dell'ultimo conferimento:
2.3. Data e ora di partenza:	2.8. Porto di conferimento successivo:
2.4. Ultimo porto e paese di scalo:	2.9. Persona che presenta il presente modulo (se diversa dal comandante):
2.5. Porto o paese successivo di scalo (se noto):	

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³)	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m ³)	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³)

F. Rifiuti operativi					
G. Carcasse di animali					
H. Attrezzi da pesca					
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche					
J. Residui del carico ³ (dannosi per l'ambiente marino)					
K. Residui del carico ⁴ (non dannosi per l'ambiente marino)					
MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico					
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze ⁵					
Residui della depurazione dei gas di scarico					
Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL					
Rifiuti accidentalmente pescati					

Note

1. Tali informazioni devono essere usate per i controlli da parte dello Stato di approdo (PSC) e per altri scopi connessi con le ispezioni.
2. Il presente modulo deve essere compilato in ogni sua parte, salvo nel caso in cui la nave sia esentata a norma dell'articolo 9 della direttiva (UE) 2019/883

³ Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

⁴ Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

⁵ Derivanti dalle normali attività di manutenzione a bordo.

INADEQUACY REPORTING SHEET FOR PLANTS AND SERVICES FOR THE WASTE DELIVERY

TO THE MARITIME AUTHORITY OF _____
Street _____
Tel. _____ email _____

Name: _____ Surname: _____

What is the use of port waste collection facilities/services for:

- The service of **hazardous waste collection** it is:

☐ EFFICIENT ☐ INSUFFICIENT

why: _____

- The service of **non-hazardous waste collection** it is:

☐ EFFICIENT ☐ INSUFFICIENT

why: _____

- **The location of the installations** collection is:

☐ ADEQUATE ☐ INADEQUATE

why: _____

- **The number of installations** collection is:

☐ SUFFICIENT ☐ INSUFFICIENT

why: _____

- **The plant** collection is functional to the needs:

☐ YES ☐ NO

why: _____

- **The timetables** during which it is possible to carry out deliveries at the collection facility are:

☐ SUFFICIENT ☐ INSUFFICIENT

why: _____

Place and date

Stamp and signature

