



**CAPITANERIA DI PORTO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO**

ORDINANZA N° 13/07

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di San Benedetto del Tronto:

- VISTA** la Direttiva (CEE) 2000/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa agli “Impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi”;
- VISTO** il Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182 “Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico”;
- VISTO** il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152;
- VISTA** la Delibera della Giunta Regionale Marche n. 1570 del 12 dicembre 2005 con la quale viene espressa, ai sensi dell’art. 5, comma 4, del D.Lgs. n. 182/2003, l’intesa con la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, in merito all’adozione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del carico e dei rifiuti prodotti dalle navi che scalano il porto di Porto San Giorgio;
- VISTO** in particolar modo, l’articolo 5, comma 4, del D.Lgs. n. 182/2003 che demanda all’Autorità Marittima, dopo l’intesa con la Regione competente, l’adozione con Ordinanza del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del carico e dei rifiuti prodotti dalle navi che approdano nel porto di Porto San Giorgio;
- RITENUTA** la necessità di regolamentare, sulla scorta del nuovo dettato normativo del D.Lgs. n.182/2003, la gestione dei servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, nell’ambito del porto di Porto San Giorgio, anche ai fini della prevenzione dell’inquinamento marino;
- VISTA** gli artt. 17, 30, 71 e 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 60 e 77 del relativo Regolamento per la navigazione marittima;

ORDINA

Articolo 1

(Approvazione ed entrata in vigore)

E’ approvato, a far data dal 05 marzo 2007, l’allegato “Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico” che sarà reso esecutivo entro 90 (novanta) giorni dall’emanazione della presente Ordinanza.

Articolo 2

(Modalità di applicazione del Piano di raccolta dei rifiuti)

La Società “Marina di Porto San Giorgio S.r.l.”, concessionaria della darsena turistica, e l’Amministrazione Comunale di Porto San Giorgio, concessionaria delle banchine commerciali,

dovranno, entro il termine stabilito dall'articolo 1, individuare, per quanto di rispettiva competenza, il soggetto idoneo alla gestione dei rifiuti prodotti dalle unità in genere nonché implementare quanto dettato dal "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico".

Il gestore dovrà essere debitamente autorizzato per la raccolta, il trasporto, il recupero e il conferimento a discarica di tutti i rifiuti prodotti.

I predetti concessionari dovranno inoltre depositare presso l'Autorità Marittima di Porto San Giorgio la seguente documentazione:

- a) copia del contratto con l'eragatore del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle unità da pesca/diporto o traffico minore;
- b) copia del progetto descrittivo dell'organizzazione preposta alla gestione dei rifiuti;
- c) la statistica annuale dei rifiuti raccolti suddivisi per tipologia.

Qualora entro il termine indicato all'articolo 1 i predetti concessionari non presentino la documentazione di cui sopra presso l'Autorità Marittima di Porto San Giorgio, la scrivente procederà ad affidare i lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta nonché del servizio di raccolta dei rifiuti mediante gara ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente, ai sensi dell'art. 4 comma 5 del Decreto Legislativo n. 182/2003.

Articolo 3

(Campo di applicazione)

Si fa obbligo a chiunque spetti di osservare e di far osservare le disposizioni contenute nel "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico" approvato con la presente ordinanza.

Articolo 4

(Sanzioni)

I contravventori alle norme stabilite dall'annesso "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico" saranno perseguiti ai sensi degli artt. 1164, 1166 e 1174 del Codice della Navigazione, salvo che il fatto non costituisca più grave reato.

E' comunque fatta salva l'applicazione del sistema sanzionatorio di cui al Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 nonché del Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n. 182.

Art. 5

(Abrogazioni)

Dalla data di entrata in vigore dell'allegato "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico" sarà da ritenersi abrogato il dettato normativo inerente il porto di Porto San Giorgio incluso nell'ordinanza n. 07/2000 nelle premesse citata.

San Benedetto del Tronto lì, 5 marzo 2007

F.to IL COMANDANTE
C.F.(CP) Luigi FORNER

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO¹

PORTO DI PORTO SAN GIORGIO

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 Porto San Giorgio è redatto ai sensi dell'art. 5 del Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182.

A seguito della definita adozione del Piano, con Ordinanza ex comma 4 del citato articolo 5, si attiveranno le procedure per la formale adozione del regolamento locale e per la emanazione del bando di gara ai fini dell'individuazione del soggetto erogatore del servizio di raccolta dei rifiuti dalle navi che opererà in regime di concessione, trattandosi di servizio di interesse generale da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale.

Il piano sarà aggiornato ogni tre anni ovvero in presenza di significativi cambiamenti nella gestione del porto.

Il principio fondamentale a cui si ispira il Piano è desumibile dall'art. 7 del Decreto n. 182/03, laddove è prescritto l'obbligo a carico del Comandante della nave di “...*conferire i rifiuti prodotti... all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto.*”. Questa disposizione implica il necessario rilascio da parte della nave al concessionario del servizio 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, in prospettiva di una “bonifica integrale” della nave prima che intraprenda una nuova navigazione e ciò nell'interesse generale ad una maggior tutela dell'ambiente marino.

Si precisa che la Legge n. 47/2004 ha introdotto un regime transitorio relativo al recupero e conferimento delle acque di lavaggio e di sentina.

Uniche eccezioni possibili a tale obbligo sono :

- a) esenzione per le navi “*in servizio di linea con scali frequenti e regolari*”, in base al combinato disposto degli artt. 6 comma 4, 7 comma 1 e 9 del Decreto;
- b) deroga puntuale tramite specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima secondo la procedura e le condizioni di cui all'art. 7 comma 2 del Decreto.

1.2 Obiettivi del Piano

L'attuazione del presente piano, tenuto conto di quanto evidenziato in premesse, è preordinata ad assicurare il perseguimento dei seguenti obiettivi:

¹ Responsabile del procedimento ed attuazione del presente Piano: T.V.(CP) Emanuele Lombardi (all. 1, lett. m al D. Lgs. n. 182/2003).

- 1) fornitura di un servizio completo alle navi, che preveda tutto il ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali e pericolosi di ogni genere e tipo sia solidi che liquidi: ritiro, sterilizzazione ove prevista, trasporto, trattamento, recupero o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso alla discarica in mare;
- 2) organizzazione di 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) attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti, in accordo agli obiettivi indicati dal Piano di gestione dei rifiuti urbani della Provincia di Ascoli Piceno adottato con Delib. n. 208 in data 17 dicembre 2002 del Consiglio Provinciale;
- 4) approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio.

Il presente piano è strutturato secondo un impianto "aperto" che nel contesto di scelte strategiche definite, demanda ad altri strumenti amministrativi più agili e celeri la definizione di elementi tecnico-normativi soggetti a veloci aggiornamenti (es. regolamento locale, Ordinanze tariffarie etc).

1.3 Definizioni

Ai fini del presente piano, rinviando per quanto non espressamente richiamato alle disposizioni generali di cui alla normativa nazionale, con particolare riferimento al D. Lgs. n. 22/97 e al D.Lgs. n. 36/2003 si intende per :

- 1.3.1 **rifiuto**: qualsiasi sostanza od oggetto che rientra nelle categorie riportate nell'allegato A del D.Lgs. 22/97 e del D.Lgs. 182/2003 e di cui il comandante della nave si disfi o abbia l'obbligo di disfarsi ai sensi dell'art. 7 comma 1 del D. Lgs. 182/2003;
- 1.3.2 **gestione**: raccolta, trasporto, recupero o smaltimento dei rifiuti, compreso il controllo di queste operazioni;
- 1.3.3 **gestore portuale**: impresa (o associazione d'impres) selezionata con procedura ad evidenza pubblica titolare della concessione del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle navi;
- 1.3.4 **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;
- 1.3.5 **raccolta**: operazione di prelievo, cernita e raggruppamento dei rifiuti da bordo delle navi *o nei contenitori o luoghi adibiti*;
- 1.3.6 **trasporto**: l'operazione di trasferimento dei rifiuti con appositi mezzi dalla nave *o nei contenitori o luoghi adibiti* alla successiva fase di gestione dei rifiuti (deposito temporaneo, impianto di autoclavaggio, avvio al recupero o allo smaltimento in discarica);
- 1.3.7 **deposito temporaneo**: raggruppamento temporaneo dei rifiuti conferiti dai Comandanti delle Navi alle condizioni di cui all'art. 6 lett. m, del D.Lgs. 22/97;
- 1.3.8 **smaltimento**: si intendono le operazioni previste nell'allegato B del Dlgs 22/97;
- 1.3.9 **produttore/detentore dei rifiuti**: si identifica nel soggetto gestore portuale, tenuto conto che il luogo di origine dei rifiuti è la nave, spesso di bandiera estera, al cui armatore è inapplicabile la normativa nazionale Ronchi.
- 1.3.10 **MARPOL 73/78**: Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento marino causato da navi stipulata a Londra il 2 novembre 1973 come modificata dal

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.

1.4 Settori esclusi

Per chiarezza espositiva si precisa che non fanno parte delle previsioni del presente piano le problematiche connesse alla:

- a) gestione dei rifiuti derivanti dal servizio di spazzamento delle strade demaniali marittime, soggette a pubblica viabilità e delle banchine portuali, appaltato dal Comune di Porto San Giorgio;
- b) pulizia degli specchi acquei, per la parte diportistica, gestita direttamente dalla Società Marina di Porto San Giorgio S.p.A., mentre per la parte peschereccia gestita dalla Associazione Produttori pesca per conto del Comune di Porto San Giorgio;
- c) rifiuti provenienti dalle attività di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci per i quali la vigente normativa (art. 82 Reg. Cod. Nav.) prevede l'obbligo a carico di chi effettua operazioni portuali, di *“provvedere alla pulizia degli specchi acquei e delle banchine”*.

2 LA VALUTAZIONE DEL FABBISOGNO DI IMPIANTI E SERVIZI

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 Porto San Giorgio o che normalmente sono stanziati nel porto (unità in servizio locale, unità da pesca, da diporto etc.).

Tenuto conto delle funzioni portuali e della tipologia di traffico consolidatosi nell'ultimo triennio, il quadro organizzativo di risposta al fabbisogno si può articolare in 3 sottosistemi, di seguito esposti in ragione della tipologia prevalente nel porto di Porto San Giorgio.

- a) raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dai motopescherecci;
- b) raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalla darsena turistica ed unità da diporto;
- c) raccolta e gestione dei rifiuti proveniente dal naviglio minore in servizio locale (servizio appoggio piattaforme, motopontoni per realizzazione e/o rifiorimento scogliere, etc.).

I rifiuti prodotti dalle navi sono classificati dalla MARPOL 73/78 rispettivamente in:

- oil (Annesso I) rifiuti oleosi, fanghi, slops (acque di lavaggio cisterne, residui dei carichi), residui oleosi di macchina (acque di sentina, morchie etc.);
- noxious liquid substances (Annesso II) sostanze liquide nocive trasportate da navi chimichiere comprendenti i residui provenienti dal lavaggio delle cisterne;
- harmful substances (Annesso III) sostanze nocive trasportate non alla rinfusa che potrebbero originare residui di carico;
- sewage (Annesso IV) acque nere ;
- garbage (Annesso V), rifiuti del tipo normalmente prodotti dalla esigenza di vita dell'equipaggio di bordo:

Il *garbage* a sua volta si divide in 6 categorie:

- 1- plastica;
- 2- materiale di imballaggio, tessuti;
- 3- triturati di carta, di stracci, di vetro, di metallo di bottiglie, di terracotta;
- 4- prodotti cartacei, stracci, metalli, bottiglie, terracotta;
- 5- rifiuti alimentari;
- 6- cenere proveniente da inceneritore.

Qualora i rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio siano ritirati da navi provenienti da Paesi extra – U.E., essi devono essere smaltiti in discarica, previa sterilizzazione ai sensi del D.I. 22 maggio 2001.

Poiché la Legge n.47/2004 ha introdotto un regime transitorio relativo al recupero e conferimento delle acque di lavaggio e di sentina fino al 31/12/2005 e tenendo conto che il porto di Porto San Giorgio non è interessato da navi chimichiere e quindi non è necessario prevedere impianti di ricezione per le sostanze nocive dell'allegato II e III Marpol 73/78, i problemi gestionali affrontati nel presente piano si limitano ai seguenti:

- 1) gestione degli olii esausti e dei rifiuti al piombo secondo le vigenti disposizioni in materia sui consorzi obbligatori;
- 2) gestione degli altri rifiuti prodotti dalle navi (scarti di materiale marinaresco, cavi, reti etc.);
- 3) gestione residui oleosi di macchina (acque di sentina, morchie....) così come definite dall'Annesso I della Marpol 73/78;
- 4) gestione di acque biologiche nere o acque reflue, così come definite dall'allegato IV della MARPOL 73/78.

Dall'analisi delle tipologie di rifiuti prodotti riferibili a ciascun sottosistema, come sopra individuato, scaturisce la risposta organizzativa ed operativa della Autorità Marittima in veste di Autorità che organizza il servizio².

3 I DATI STORICI: LE PRESTAZIONI EFFETTUATE NELL'ULTIMO TRIENNIO

3.1. Premessa

Per individuare in modo analitico il fabbisogno di impianti e servizi è indispensabile calcolare la “domanda” globale derivante dall'applicazione delle vigenti disposizioni, sulla base della

² Si deve comunque tener conto che la MARPOL, pur impegnando i paesi rivieraschi delle Aree speciali (come il Mediterraneo) a realizzare impianti di raccolta atti a ricevere i rifiuti delle navi che approdano nei propri porti, tenendo conto delle particolari necessità delle navi, ammette comunque la possibilità di discarica in mare subordinatamente ad alcune condizioni e modalità:

- l'Allegato I della MARPOL per quanto attiene all'oil prevede un articolato sistema normativo: scarico assolutamente proibito entro le 12 miglia dalla costa; oltre le 12 miglia scarico ammesso purché la nave stia navigando, il contenuto di olio nell'effluente non superi le 15 p.p.m., la nave sia dotata di un separatore con stop automatico etc.
- l'Allegato IV per il sewage (acque nere) prevede il divieto di discarica in mare a meno che non siano soddisfatte le condizioni previste dalla regola 8 (scarico ad almeno 12 miglia dalla costa dopo triturazione e disinfezione con dispositivo di tipo approvato; tasso di scarico preventivamente approvato; velocità nave di almeno 4 nodi etc.);
- l'Allegato V per il garbage prevede l'assoluto divieto di scaricare a mare nel Mediterraneo, plastiche, cavi, reti da pesca, legature, imballaggio, carta, vetro, metalli, bottiglie, ancorché triturati o frantumati; diversamente è ammessa la possibilità di scaricare a mare i rifiuti alimentari, anche se non triturati, purché ad una distanza di oltre 12 miglia dalla costa. In relazione a ciò emerge in tutta la sua assoluta necessità di una raccolta differenziata a bordo delle unità.

Ciò detto si appalesa l'esigenza di una incentivazione dell'utilizzo delle risorse di terra, al fine di contenere, per quanto possibile, lo scarico in mare anche laddove esso sia consentito dalla normativa internazionale.

erogazione dei servizi prestati negli ultimi anni e alla luce delle prospettive stimate di traffico dei prossimi anni, e ciò con separata articolazione per ciascun sottosistema.

3.2. I rifiuti dal naviglio da pesca

Per quanto riguarda i rifiuti del naviglio da pesca non ci sono dati attendibili, né statistiche al riguardo, dal momento che gli operatori del settore si sono serviti per le proprie esigenze dei cassonetti installati dal servizio pubblico di ritiro dei rifiuti urbani.

Per quanto riguarda gli olii esausti, questi vengono conferiti dai produttori direttamente alla Ditta mandataria del Consorzio Obbligatorio degli olii esausti. Le batterie esauste vengono conferite presso l'isola ecologica della città di Porto San Giorgio. I filtri d'olio sono stati, verosimilmente, conferiti alle ditte mandatarie locali seguendo le relative procedure.

Il sistema così delineato, pur avendo assicurato negli anni positivi risultati attraverso il progressivo contenimento delle dispersioni nell'ambiente di tali tipologie di rifiuti, necessita di una revisione, risultando indispensabile la realizzazione di un punto centralizzato di raccolta che sia presidiato dal soggetto gestore che custodisca l'impianto e rilasci ai singoli utenti ricevuta del conferimento del rifiuto medesimo.

Inoltre per la raccolta degli olii esausti e dei rifiuti al piombo sarà necessario l'installazione di apposita "isola ecologica", gestita dalla ditta concessionaria.

Il servizio dovrà essere svolto con le stesse modalità a suo tempo adottate, e quindi adeguatamente sperimentate, nel porto di San Benedetto del Tronto.

Nell'ultimo triennio sono stati registrati i seguenti quantitativi raccolti:

Cod. CER	Tipo Rifiuto	2002	2003	2004
130403*	altri oli di sentina della navigazione (Kg)	N.D.	N.D.	N.D.
160601*	batterie al piombo(Kg)	N.D.	N.D.	N.D.
150110*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze. (Kg)	N.D.	N.D.	N.D.
160708*	Rifiuti contenenti oli (Kg)	N.D.	N.D.	N.D.
130205*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati (Kg)	N.D.	7820	7520
150202*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti) stracci, indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose (Kg)	N.D.	N.D.	N.D.
130207*	Olio per motori, ingranaggi e lubrificazione facilmente biodegradabili (Kg)	N.D.	N.D.	N.D.
160114*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose (Kg)	N.D.	N.D.	N.D.
160107*	filtri dell'olio (kg)	N.D.	244	236

N.D.: dati non disponibili.

I dati sopra riportati sono riferiti solamente ai quantitativi di rifiuti comunicati dall'Associazione produttori pesca ed al CO.VO.PI. di Porto San Giorgio.

L'organizzazione del servizio sarà descritta in dettaglio nel paragrafo 6.2.

3.3 I rifiuti dal naviglio da diporto

Per quanto attiene al naviglio da diporto, grazie alla totale concentrazione delle unità nel porto turistico in concessione alla Soc. "Marina di Porto San Giorgio S.p.A." è stato possibile acquisire i seguenti dati certi relativamente agli anni 2002, 2003 e 2004:

	<i>ANNO 2002</i>	<i>ANNO 2003</i>	<i>ANNO 2004</i>
<i>Garbage</i> (kg)	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>
Olii esausti (kg)	<i>300</i>	<i>66,50</i>	<i>0</i>
filtri (kg)	<i>9</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Batterie (kg)	<i>1870</i>	<i>840</i>	<i>700</i>
contenitori vernici etc. (kg)	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>

Come è possibile vedere dalla tabella i dati registrati, negli anni, sono diminuiti dimostrando verosimilmente sia un mancato monitoraggio che una attenta registrazione dei rifiuti, rendendo i dati poco attendibili.

4 L'ANALISI DELLE ESIGENZE DEI VETTORI MARITTIMI

Al fine di conseguire una più precisa individuazione della tipologia e della quantità presumibile dei rifiuti prodotti dalle navi necessaria per il conseguente fabbisogno di impianti/servizi di gestione, tenuto conto dell'impossibilità di fruire di un quadro completo attraverso l'esame dei dati storici, è necessario fare una preliminare analisi delle esigenze delle navi che approdano in via ordinaria nel porto.

Quindi è stato effettuato un monitoraggio della situazione provvedendo a:

- individuare tipologie standard di navi che scalano il porto;
- individuare, sulla base delle informazioni fornite dai relativi Comandanti, la produzione delle varie tipologie di rifiuti, in relazione al numero di persone a bordo e alla durata del viaggio;
- ipotizzare i quantitativi di rifiuti che i Comandanti dovrebbero conferire al servizio di raccolta portuale, tenuto conto delle dotazioni tecniche di bordo e delle modalità alternative di smaltimento consentite dalla normativa internazionale e nazionale.

In base al monitoraggio effettuato è risultato che:

a) Rifiuti dal naviglio da pesca

Come evidenziato nel capitolo precedente non vi sono dati storici in ordine alla produzione dei rifiuti da parte della locale flottiglia peschereccia.

Per le esigenze di redazione del presente Piano è stato chiesto alle locali cooperative di pesca operanti nel porto di Porto San Giorgio (Associazione produttori pesca, Casa del pescatore, Associazione produttori piccola pesca, CO.VO.PI. e Piccola pesca) elementi informativi sulla produzione media stimata delle varie tipologie di rifiuti da parte di ciascuna unità il cui armatore aderisce alla cooperativa.

E' comunque da tener conto che una piccola minoranza di unità da pesca non è associata alle locali cooperative.

Da tale indagine conoscitiva è emerso che mediamente una imbarcazione adibita alla pesca ravvicinata (entro le 20 o 40 miglia) di circa 40 t.s.l., con motore di 600 HP con 4 persone di equipaggio produce circa:

- 4 kg di rifiuti di cucina di bordo e di altri rifiuti assimilabili settimanali;
- 300 kg di materiale marinaresco (cavi, reti, materiali ferrosi, attrezzatura da pesca etc.) l'anno;
- 18 kg di rifiuti speciali provenienti da manutenzioni di bordo, contenitori vernici etc.), l'anno;
- 550 kg di olii esausti l'anno;
- 20 kg di acque di sentine l'anno (oil);
- 10 kg di filtri l'anno;
- 20 kg batterie al piombo l'anno.

Un'imbarcazione più piccola di circa 10 T.S.L. con motore da 100 HP con 2 persone imbarcate adibita alla pesca locale (entro le 6 miglia) produce:

- 100 kg di scarti di materiale marinaresco l'anno;
- 200 kg di olii esausti l'anno;
- 10 kg di batterie l'anno.

Tenendo conto del monitoraggio effettuato dalle stesse associazione si può, redigere il seguente prospetto di sintesi, rielaborato in base ai dati in possesso di questa Autorità Marittima:

	Casa del pescatore	CO.VO.PI.	Piccola pesca	Associazione produttori piccola pesca	Associazione produttori pesca
n. motopesca	1	40	4	2	09
Imbarcati	3	80	9	6	27

c) Rifiuti dal naviglio da diporto

Per la pianificazione delle misure necessarie ad organizzare i servizi per la gestione dei rifiuti provenienti dalle unità da diporto non è possibile valorizzare alcun elemento in quanto i produttori dei rifiuti delle unità da diporto ormeggiate all'interno del porto turistico di Porto San Giorgio, in concessione della Soc. Marina di Porto San Giorgio S.p.A., hanno utilizzato i cassonetti portuali per conferire i propri rifiuti. I dati fin qui rilevati necessitano di essere monitorati ed eventualmente confermati per i prossimi anni.

5 QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA QUANTITA' E TIPOLOGIA DEI RIFIUTI CHE GLI IMPIANTI PORTUALI DOVRANNO GESTIRE NEL QUINQUENNIO DI VALIDITA' DEL PRESENTE PIANO

Sulla base dei dati raccolti e delle informazioni acquisite è possibile ipotizzare la “domanda globale” di servizi attinenti il conferimento da parte delle navi che scalano il porto di Porto San Giorgio e ciò alla luce delle prospettive dei traffici che interesseranno il medesimo porto valutate dagli studi economici più recenti.

DOCUMENTO PROSPETTICO GESTIONE RIFIUTI VETTORI MARITTIMI (Quinquennio 2006 – 2011)

		ANNI					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pesca (1)	Garbage (mc)	120	115	110	105	105	105
	Oil (mc)	20	20	18	15	15	12
	Oli esausti (Kg)	8.000	8.000	7.950	7.950	7.900	7.900
	Batterie (kg)	1.200	1.200	1.100	1.100	1.000	1.000
	Scarti mat. Marinaresco (Kg/anno)	30	28	28	26	26	24
	Filtri (kg)	240	235	235	230	230	228
Diporto (2)	Garbage (Kg)	100	110	115	115	115	115
	Oli esausti (Kg)	300	350	400	430	450	500
	Batterie (kg)	750	800	850	900	1.000	1.100
	Filtri (kg)	80	90	95	100	100	105

Note :

- 1) In relazione agli effetti della politica Comunitaria, si stima un lieve ma costante ridimensionamento della flotta di unità da pesca tradizionali.
- 2) In relazione al completamento di alcuni ormeggi del porto turistico, si stima un aumento delle unità da diporto che faranno scalo in questo sortitore.
- 3) Per quanto riguarda la produzione di **acque nere (sewage)**, sia per la pesca che per il diporto, non è possibile quantificare una previsione di produzione in quanto non esistono dati storici.

DOCUMENTO RIASSUNTIVO GESTIONE RIFIUTI (Pesca + Diporto) (Quinquennio 2006 – 2011)

		ANNI					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Garbage (mc) (<i>sterilizzati</i>)		220	225	225	220	220	220
Oil (mc)		20	20	18	15	15	12
Sewage (Kg)		n.q.	n.q.	n.q.	n.q.	n.q.	n.q.
Batterie (kg)		1.950	2.000	1.950	1.950	2.000	2.100
Scarti mat. Marinaresco (mc/anno)		30	28	28	26	26	24
Oli esausti (Kg)		8.300	8.350	8.350	8.380	8.350	8.400
Filtri (kg)		320	325	330	340	330	333

6 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

6.1 Premessa

Sulla base delle informazioni e dei dati raccolti è possibile ora ipotizzare l'organizzazione portuale che assicuri, con la massima flessibilità ed economicità, un efficace soddisfacimento delle esigenze ecologiche delle navi in materia di eliminazione dei rifiuti secondo gli intendimenti della Direttiva Comunitaria n. 2000/59/CE e della normativa nazionale di recepimento (D. Lgs. 182/2003).

Per poter ottemperare alle disposizioni del Decreto "Ronchi", i gestori portuali devono provvedere alla codifica degli stessi allo scopo di facilitare il lavoro e gli adempimenti degli organi di controllo e di vigilanza.

Di seguito vengono riportati alcuni codici CER, corrispondenti ad alcune tipologie più diffuse e meglio rappresentative delle prestazioni normalmente erogate; gli elenchi riportati non sono in alcun modo da ritenersi esaustivi e non precludono la gestione di tipologie di rifiuti distinte da altri codici.

In generale si precisa che il sistema di raccolta sarà unico per i tre sottosistemi di tipologie di unità presenti nel porto di Porto San Giorgio, ovvero si attueranno uniche modalità di conferimento per ciascuna tipologia di rifiuti (Cod. CER) a prescindere se tale rifiuto sia prodotto da motopescherecci, unità da diporto o dal naviglio minore.

Al fine di inquadrare compiutamente la realtà del porto di Porto San Giorgio e quindi far comprendere l'organizzazione del servizio, è opportuno specificare che la darsena turistica di Porto San Giorgio è completamente in concessione alla Soc. Marina di Porto San Giorgio S.p.a. mentre le restanti banchine commerciali del predetto sorgitore sono in concessione alla locale Amministrazione Comunale.

In forza della particolare realtà di questo approdo interamente assentito in concessione, si ritiene opportuno lasciare facoltà ai singoli concessionari di individuare il/i soggetto/i idoneo/i e debitamente autorizzato/i per la raccolta, il trasporto, il recupero e il conferimento a discarica di tutti i rifiuti prodotti.

Pertanto l'Autorità Marittima competente non procederà all'affidamento del servizio mediante gara ad evidenza pubblica come previsto dall'art. 4 comma 5 del D.Lgs. n. 182/2003. Nei paragrafi che seguono verranno indicate alcune linee guida per la gestione dei rifiuti portuali che i concessionari dovranno seguire per una corretta gestione degli stessi nelle aree di rispettiva competenza. In generale, pertanto, si definiscono le seguenti modalità di raccolta per i codici CER rifiuti:

Rifiuto	Descrizione	Conferimento da parte	Modalità	Numero
CER 200101	Carta e cartone	Utente	C.S.	2400/1100 LT
CER 150106	Imballaggi in materiali misti (lattine – bottiglie – barattoli)	Utente	C.S.	2400/1100 LT
CER 200108	rifiuti biodegradabili di cucina e mensa	Utente	C.S.	6 da 240 LT
CER 200125	olii e grassi commestibili	Utente	C.S.	2 da 500 LT
CER 200301	rifiuti urbani non differenziati	Utente	C.S.	6 da 240 LT.
CER 150110*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminate da tali sostanze	Utente	C.I.E.	2
CER 150111*	Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose (ad esempio amianto), compresi i contenitori a pressione vuoti	Utente	C.I.E.	2
CER 160601*	batterie al piombo	Utente	C.I.E.	2
CER 200133*	Batterie e accumulatori di cui alle voci 160601*, 160602* e 160603* nonché	Utente	C.I.E.	2

	batterie e accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie (pile)			
CER 160602*	Batterie al nichel-cadmio	Utente	C.I.E.	2
CER 160603*	Batterie contenenti mercurio	Utente	C.I.E.	
CER 200134	Batterie e accumulatori diversi da quelli di cui alla voce 200133*	Utente	C.I.E.	
CER 200131*	Medicinali citotossici e citostatici	Utente	C.I.E.	2
CER 130204*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati	Utente	C.I.E.	2
CER 130205*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	Utente	C.I.E.	2
CER 150202*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci, indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	Utente	C.I.E.	2
CER 200307	Rifiuti ingombranti (Es. Legno – metallo).	Utente	C.I.E.	1 da 16 mc.
CER 200123* CER 200135* CER 200136	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi	Utente	C.I.E.	1
CER 200304	Acque reflue (sewage)	Utente	C.S.	1
CER 200121*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	Utente	C.S.	1

Note: C.S.: Contenitore stradale.

C.I.E.: Contenitore Isola Ecologica.

Tutti i rifiuti ritirati, senza subire procedimenti di pretrattamento, dovranno essere conferiti dal soggetto gestore in impianti autorizzati ai sensi del D.lgs. 22/97 per l'avvio al recupero/smaltimento.

Il soggetto gestore dovrà provvedere a proprie cura e spesa ad attrezzare gli eventuali uffici amministrativi, un deposito per la rimessa e il lavaggio degli automezzi.

6.2 **Gestione rifiuti flottiglia da traffico minore e da pesca**

In relazione a quanto specificato nelle premesse ed in seguito all'adozione del Piano con ordinanza è dato obbligo al concessionario delle banchine commerciali di depositare presso l'Autorità Marittima la seguente documentazione:

- il contratto con l'erogatore del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle unità da pesca;
- il progetto descrittivo dell'organizzazione preposta alla gestione dei rifiuti;
- la statistica annuale dei rifiuti raccolti suddivisi per tipologia.

6.2.1 **rifiuti garbage** (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi).

CER 200101:	carta e cartone
CER 200102:	vetro
CER 200108:	rifiuti biodegradabili di cucina e mensa
CER 200125:	oli e grassi commestibili
CER 150106:	imballaggi in materiale misti
CER 200307:	rifiuti ingombranti
CER 200301:	rifiuti urbani non differenziati

Per quanto attiene ai rifiuti *garbage*, vedi tabella sopra riportata, non speciali e non pericolosi, si prevede l'installazione, nell'area portuale, dedicata abitualmente all'ormeggio delle unità da pesca

(Banchina comunale), di cassonetti da distribuirsi sull'area portuale, tutti di diverso colore, per la raccolta differenziata di tali rifiuti, come di seguito specificato:

- Cassonetto per RSU (da 2400 o 1100 lt.);
- Cassonetto per "Carta e Cartone" (da 2400 o 1100 lt.);
- Cassonetto per multimateriale o per il vetro/plastica/metalli leggeri (da 2400 lt.);
- Cassonetto Marrone per "Rifiuti biodegradabili di cucine e mense" (da 240 lt.);
- Contenitore per "oli e grassi commestibili".
- Contenitore per il conferimento di ingombranti (comprensivo di legno e ferro).

I predetti cassonetti saranno dislocati a ridosso del muro paraonde della banchina comunale e precisamente vicino all'isola ecologica da installarsi nel prossimo futuro (come meglio descritto al paragrafo 6.2.2.).

L'Amministrazione Comunale, in qualità di concessionario, si impegnerà a sensibilizzare gli utenti sulla raccolta differenziata di tutti i rifiuti prodotti dalle unità che ormeggiano lungo le banchine commerciali. Mentre il gestore dovrà, periodicamente e in ogni caso con cadenza almeno bisettimanale, provvedere alla raccolta, il trasporto, il recupero e/o il conferimento in discarica di tutti i rifiuti prodotti. A fronte di tale servizio dovrà essere corrisposta una tariffa forfettaria (vedasi al riguardo il capitolo relativo alle tariffe).

I contenitori per la raccolta dei rifiuti devono ottemperare a quanto previsto dalla normativa vigente (deliberazione interministeriale del 27/07/84); pertanto devono essere idonei ad assicurare il rispetto delle norme igienico-sanitarie ed alle norme previste dal vigente Codice della Strada.

6.2.2 rifiuti speciali pericolosi (oil e non oil):

CER 130204*: Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati.

CER 130205*: Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati.

CER 130207*: Olio per motori, ingranaggi e lubrificazione, facilmente biodegradabile.

CER 130208*: Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione.

CER 130403*: Altri oli di sentina della navigazione.

CER 150110*: Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminate da tali sostanze.

CER 150111*: Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose (ad esempio amianto), compresi i contenitori a pressione vuoti.

CER 150202*: Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci, indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose.

CER 160107*: Filtri dell'olio.

CER 160114*: Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose.

CER 1602* Rifiuti elettrici ed elettronici fuori uso (RAEE).

CER 160601*: Batterie al piombo.

CER 160602*: Batterie al nichel-cadmio.

CER 160603*: Batterie contenenti mercurio.

CER 160606*: Elettroliti di batterie ed accumulatori, oggetto di raccolta differenziata.

CER 160708*: Rifiuti contenenti olio.

CER 160709*: Rifiuti contenenti altre sostanze pericolose.

CER 200121*: Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio.

CER 200304: Acque nere/reflue (sewage).

Il conferimento dei rifiuti *pericolosi* sopra elencati è previsto nell'isola ecologica da installarsi nell'area portuale in concessione all'Amministrazione Comunale, dedicata abitualmente all'ormeggio delle unità da pesca.

Il gestore dovrà quindi organizzare il servizio in questione prevedendo la gestione di un'isola ecologica, per la quale non è prevista l'autorizzazione da parte della competente Amministrazione provinciale, ai sensi degli artt. 27 e 28 del Decreto Legislativo n. 22/97.

A tal riguardo presso tale struttura, il servizio di raccolta ed avviamento alle operazioni di recupero o di smaltimento dovrà avvenire con cadenza almeno bisettimanale o, quando necessario, a chiamata in maniera che il quantitativo di rifiuti pericolosi in deposito non raggiunga i 10 metri cubi, ai sensi del combinato disposto dell'art. 4, comma 4, del D. Lgs. n.82/2003 e dell'art. 6, comma 2, lettera m) del D.Lgs. n.22/1997.

Al riguardo si ritiene che l'isola ecologica e la relativa organizzazione possono essere considerati sufficienti ed idonei agli scopi prefissati dal presente piano, atteso che la struttura medesima costituisce un punto centralizzato di raccolta rifiuti speciali e pericolosi in ambito portuale, come peraltro evidenziato nell'allegata planimetria.

Anche per l'erogazione di tale servizio è prevista la corresponsione di una tariffa forfetaria, meglio specificata nel capitolo dedicato alle tariffe.

L'area dell'impianto è composta, appunto, da una "isola ecologica" di forma esagonale avente superficie 6 mq. E' costruita da materiale metallico e provvista di copertura a falde con una superficie piana superiore al basamento, ove si colloca un bacino di contenimento atto ad evitare sversamenti accidentali sulla banchina, chiuso nella parte superiore da un grigliato metallico. L'area è totalmente recintata da un pannello grigliato per un'altezza totale di mt. 2,5.

L'isola ecologica dovrà altresì essere realizzata in maniera tale da essere protetta da pioggia avente traiettoria di caduta con componente orizzontale.

Sopra il grigliato dell'isola sono posizionati 1 (uno) contenitore per la raccolta dell'olio esausto (capacità 1,21 mc.), 1 (uno) contenitore per la raccolta dei filtri (capacità 0,25 mc.) ed 1 (uno) per la raccolta delle batterie (capacità 0,95 mc.).

Le prescrizioni gestionali dell'intero impianto, isola ecologica e di tutti gli altri contenitori previsti, dovranno ovviamente far carico al soggetto gestore che provvederà alla custodia dell'area, all'apertura del centro di raccolta (solo per i pericolosi) per minimo 6 ore settimanali (Venerdì e Sabato dalle 09.30 alle 12.30), già concordati con i soggetti utenti, alla pulizia e alla manutenzione degli impianti, al conferimento gratuito all'impresa mandataria dei Consorzi obbligatori, nonché all'espletamento delle incombenze amministrative connesse alla gestione dei rifiuti in questione.

Per quanto attiene alle acque di sentina, in considerazione del fatto che le unità da pesca sono esentate dalla notifica di cui all'articolo 6 del D. Lgs. n. 182/2003 e che non producono grosse quantità, non appare necessario dotare il porto di impianti fissi, ma il gestore, a richiesta del produttore, farà intervenire la ditta specializzata, preventivamente individuata e segnalata all'Autorità Marittima, per il recupero del rifiuto.

La procedura per l'attività di recupero dei rifiuti dovrà essere notificata all'Autorità Marittima come previsto al precedente punto 6.2.

Analogamente alle acque di sentina, anche per le acque reflue non viene richiesto un impianto fisso di stoccaggio del rifiuto anche per il fatto che queste unità ad una certa distanza dalla costa con una certa velocità, previa triturazione e disinfestazione, possono scaricare i liquidi in mare. Anche per questa tipologia di rifiuto il servizio sarà attivato su richiesta del produttore.

Il servizio si dovrà svolgere utilizzando un autocarro con cisterna scarrabile.

I liquidi possono essere pompati direttamente dal bordo dell'unità o tramite i mezzi della ditta concessionaria.

Quando i liquidi sono pompati direttamente dal bordo dell'unità, gli operatori della ditta devono prendere in consegna la manichetta o le manichette e collocarla/e al bocchettone della cisterna.

Una volta che la cisterna si è riempita, gli operatori addetti al controllo fanno interrompere le operazioni di pompaggio a bordo della nave, riconsegnano la/e manichetta/e e chiudono il

bocchettone della cisterna.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il documento di conferimento dal Comandante dell'unità, o suo delegato, specificando gli esatti metri cubi asportati.

Quando i liquidi sono pompati dai mezzi della ditta concessionaria, l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'utilizzo di una motopompa con manichetta/e per aspirare i rifiuti liquidi dalla nave.

L'operatore dovrà stendere la/e manichetta/e fino al punto di raccolta della nave e collegarla/e al bocchettone della cisterna, accendere la motopompa, controllare le operazioni di carico e una volta riempita la cisterna spegnere la motopompa e togliere la/e manichetta/e dal bocchettone.

Anche in questo caso, al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il documento di conferimento dal Comandante dell'unità o suo delegato, specificando gli esatti metri cubi asportati.

Al riempimento della cisterna, sia nel caso che i rifiuti siano pompati a bordo o dalla ditta concessionaria, l'operatore-autista si recherà, con apposito F.I.R., al depuratore comunale.

I documenti di trasporto dei rifiuti in oggetto devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni di cui all'art. 15 del D. Lgs. 22/97 ed in aggiunta:

- Nome dell'unità da pesca;
- Banchina;
- M³
- Orario;
- Data;
- Firma (Comandante/Delegato).

Modalità tecniche di attivazione del servizio.

Il servizio di ritiro e smaltimento delle acque nere (CER 200304) è attivato secondo le seguenti modalità:

Il servizio è eseguibile su chiamata previa prenotazione telefonica da parte del comandante della nave da effettuarsi con preavviso di almeno 24 ore.

Al momento della prenotazione sarà comunicato l'orario di arrivo della cisterna per il prelievo.

Il costo del servizio è a totale carico dell'utente e consiste in un diritto fisso di chiamata e un costo al mc ritirato per il servizio di prelievo, trasporto e smaltimento in impianto autorizzato.

Per i corrispettivi si rinvia all'apposito capitolo dedicato alle tariffe.

6.3 Gestione rifiuti naviglio da diporto

Per quanto attiene ai rifiuti prodotti dalle unità da diporto, tenuto conto della particolare realtà caratterizzata dalla concentrazione di gran parte di esse nel porto turistico in concessione alla soc. Marina di Porto San Giorgio S.p.A., si ritiene opportuno conservare l'attuale organizzazione lasciando facoltà al concessionario di individuare il soggetto idoneo e debitamente autorizzato per la raccolta, il trasporto, il recupero e il conferimento a discarica di tutti i rifiuti prodotti.

In relazione a quanto sopra ed in seguito all'adozione del presente piano con ordinanza è dato obbligo al concessionario del porto turistico di depositare all'Autorità Marittima:

- a) **il contratto con l'erogatore del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle imbarcazioni da diporto;**
- b) **il progetto descrittivo dell'organizzazione preposta alla gestione dei rifiuti;**
- c) **la statistica annuale dei rifiuti raccolti suddivisi per tipologia.**

6.3.1 Per quanto attiene ai rifiuti "garbage" non speciali e non pericolosi, si prevede l'installazione, nel porto turistico, di altrettanti contenitori (vedi come quelli per la pesca) per la raccolta differenziata dei rifiuti. La Società concessionaria si impegnerà a sensibilizzare gli utenti alla raccolta differenziata di tutti i rifiuti prodotti dagli utenti della darsena medesima. Mentre il

gestore dovrà, periodicamente e in ogni caso con cadenza almeno bisettimanale, provvedere alla raccolta, il trasporto, il recupero e il conferimento a discarica di tutti i rifiuti prodotti. A fronte di tale servizio dovrà essere corrisposta una tariffa forfetaria (vedasi al riguardo il capitolo relativo alle tariffe).

6.3.2 Per quanto attiene ai rifiuti “speciali pericolosi” si prevede, a similitudine di quelli previsti per la pesca, l’installazione di almeno un’isola ecologica di forma esagonale, con una superficie di 6 mq e avente le medesime caratteristiche tecniche di quella riservata ai rifiuti per le unità da pesca, di cui al paragrafo 6.2.2.

Anche in questo caso il gestore dovrà ottemperare alle stesse prescrizioni descritte nel paragrafo 6.2.2.

Anche per la gestione di tale servizio è prevista la corresponsione di una tariffa forfetaria, meglio specificata nel capitolo dedicato alle tariffe.

6.3.3 Per i rifiuti “sewage” valgono le stesse modalità previste per le unità contemplate nel paragrafo 6.2.2.

7. AUTORIZZAZIONI VARIE E FORMULARI

Per la gestione del servizio così come descritto nei capitoli precedenti, risultano necessari i seguenti titoli di legittimazione:

- a) il soggetto gestore deve essere in possesso di iscrizione all'Albo Nazionale Smaltitori nelle categorie:
 - 1B (raccolta e trasporto rifiuti urbani e assimilati),
 - 4D (raccolta e trasporto rifiuti speciali non pericolosi prodotti da terzi),
 - 5D (raccolta e trasporto rifiuti pericolosi),
 - 6B classe F (gestione impianti di stoccaggio di rifiuti non pericolosi e pericolosi).
- b) Il soggetto gestore deve conferire i rifiuti oggetto della raccolta presso autorizzati ai sensi dell'art. 27/28 del D. Lgs. 22/97;
- c) il soggetto gestore se in possesso della certificazione ISO 9001 (qualità aziendale) ed ISO 14001 (qualità ambientale), dovrà usufruire di un vantaggio nell'aggiudicazione del servizio;
- d) i mezzi terrestri utilizzati per la raccolta e il trasporto dei rifiuti devono soddisfare le pertinenti norme fissate dalla legislazione vigente: autorizzazione rilasciata dall'Albo Nazionale delle imprese di gestione dei rifiuti; dotazione di vano chiuso o sponde alte che lo separano dalla cabina di guida.

Per quanto attiene ai formulari, in linea con le disposizioni generali vigenti, per tutte le operazioni di trasporto dei rifiuti *garbage*, che consistono in rifiuti urbani ed assimilabili non pericolosi, sia per quanto attiene al trasferimento dall'unità alla base operativa del gestore, sia per la spedizione dalla base operativa al centro finale di recupero/smaltimento, non va redatto alcun formulario.

E' in ogni caso prevista una ricevuta identificativa del soggetto dal quale è effettuato il ritiro da parte del soggetto gestore, anche a mezzo di "buono di prestazione" il cui modello sarà precisato nella regolamentazione locale attuativa del presente Piano.

Per tutti i rifiuti speciali pericolosi e non, il formulario di identificazione va redatto, fatta eccezione nei casi di movimentazione all'interno dell'area portuale (es. trasporto di olii esausto dal Com/te di un motopesca/unità da diporto all'isola ecologica, trasporto di un rifiuto dalla nave alla base operativa portuale del gestore), potendosi intendere tali movimentazione come effettuate in un'area delimitata in cui più soggetti provvedono alla gestione tramite un terzo autorizzato (interpretazioni analogiche della lett. n della Circolare Ministero dell'Ambiente 4 agosto 1998).

In tutti gli altri casi il FIR va redatto da parte del soggetto gestore che assume la detenzione del rifiuto.

8. SISTEMA INFORMATIVO INTEGRATO

A seguito dell'approvazione del presente Piano l'Autorità Marittima provvederà ad assicurare le informazioni adeguate al C/te della nave e a tutti i soggetti interessati, tramite la distribuzione di un "documento informativo" contenente:

- a) una sintesi dell'organizzazione sulla gestione dei rifiuti provenienti dalle navi con richiami alla normativa pertinente;
- b) l'ubicazione degli impianti e dei servizi portuali di gestione dei rifiuti;
- c) l'indicazione dei punti di contatto per l'erogazione dei servizi offerti e delle procedure di conferimento;
- d) l'indicazione delle tariffe;
- e) le procedure per le segnalazioni di disfunzioni, disservizi e inadeguatezze rilevati in occasione dell'erogazione dei servizi di gestione dei rifiuti provenienti dalle navi.

Per assicurare la massima tempestività nello scambio di informazioni verrà attuato il seguente processo, esclusivamente per il traffico minore:

ALLA PARTENZA DAL PORTO DI PROVENIENZA

Alla partenza dal porto di provenienza, la *nave*, o la sua *agenzia*, provvede a comunicare all'agenzia del porto di destinazione dati di cui all'Allegato III del D. Lgs. n. 182/2003 da trasmettere alla locale *Autorità Marittima*.

ALL'ARRIVO NEL PORTO DI APPRODO

All'arrivo nel porto di approdo, la *nave* trasmette in via telematica l'Allegato III alla locale *Autorità Marittima* per il seguito di competenza di quest'ultima.

ALL'ORMEGGIO NEL PORTO DI APPRODO

- a) Conferimento a terra dei rifiuti.
All'ormeggio nel porto di approdo, la nave consegna all'*agenzia* il modello informativo di cui all'Allegato III da trasmettere al *concessionario* del servizio di raccolta per il richiesto espletamento delle operazioni previste.
L'Autorità Marittima si riserva il diritto di ispezione per attendere ai compiti di vigilanza assegnatigli.
- b) Trattenimento dei rifiuti a bordo.
All'ormeggio nel porto di approdo, la nave non consegna l'Allegato III del D. Lgs. N. 182/2003.
L'Autorità Marittima, avvalendosi anche di altre strutture pubbliche o istituzionali, verifica se alla nave sono state concesse particolari deroghe, registrandone gli estremi per la prevista successiva comunicazione annuale all'Autorità centrale.

ALLA PARTENZA DAL PORTO DI APPRODO

Alla partenza della nave dal porto di approdo, l'Autorità Marittima informa quella del porto di nuova destinazione sugli esiti delle avvenute, o meno, operazioni di conferimento a terra dei rifiuti trattenuti, o meno, a bordo, per il seguito di competenza.

ATTIVITA' DI COORDINAMENTO

L'Autorità Marittima, provvede alla raccolta di tutta la certificazione emessa per le finalità statistiche e di collegamento con tutte le altre Amministrazioni e Organismi interessati, concorrendo alla elaborazione dei documenti la cui predisposizione prevede la partecipazione congiunta e speculare dei diversi soggetti coinvolti.

9. ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

Per consentire lo svolgimento dei servizi secondo l'organizzazione descritta nel cap. 6. è necessario disporre di adeguate risorse umane e tecniche che di seguito si descrivono.

Si precisa che a tutti gli addetti a tali servizi è necessario l'applicazione del CCNL Igiene Ambientale FISE/ASSOAMBIENTE, così come previsto dalle normative vigenti in materia.

TABELLA: ORGANIZZAZIONE LOGISTICA E TECNICA DEI SERVIZI DI GESTIONE PREVISTI DAL PIANO DI RACCOLTA.

Vengono riepilogati i singoli rifiuti (cod. Cer) indicando:

- ⇒ la modalità di conferimento,
- ⇒ il luogo in cui viene posizionato,
- ⇒ il tipo di contenitore consigliato,
- ⇒ la capacità ricettiva necessaria,
- ⇒ la tipologia di attrezzatura necessaria per il servizio di raccolta,
- ⇒ le risorse umane utilizzate.

Quantificazione degli oneri

In generale si specifica che la quantificazione e stima degli oneri dei servizi è stata effettuata con l'applicazione del metodo dei "costi standard".

TABELLA: A) DETERMINAZIONE DEI COSTI DI GESTIONE DEI SERVIZI DI GESTIONE PREVISTI NEL PIANO DI RACCOLTA

Nella tabella sono indicati per ciascuna tipologia di rifiuto:

- ⇒ il giorno in cui è attivato (feriale-festivo);
- ⇒ la frequenza settimanale (se necessaria);
- ⇒ lo sviluppo dei turni annui previsti;
- ⇒ la % di turno lavorativo necessaria per l'esecuzione del servizio (1 turno lavorativo pari a 6,17 h come da contratto FISE/ASSOAMBIENTE). Il tempo impiegato e calcolato inizia dal momento della partenza dalla rimessa dell'automezzo, il tempo necessario al prelievo, il tempo per il trasporto e conferimento in discarica e/o impianto del rifiuto, il tempo per il rientro alla rimessa, il tempo del lavaggio del mezzo;
- ⇒ il calcolo del numero **effettivo** di turni pieni di raccolta previsti annui;
- ⇒ il costo standard di un turno pieno di raccolta di quella tipologia specifica di servizio. Nel costo standard è ricompreso il costo del lavoro complessivo (compreso oneri e spese connesse e accessorie), il costo di ammortamento delle attrezzature e automezzi (cassonetti e automezzo), il costo dei consumi e costi di gestione del mezzo (carburanti lubrificanti, manutenzioni, bolli, assicurazioni RCA-RCT, gomme, ecc.);
- ⇒ il calcolo dell'importo di spesa previsto.

Nella tabella sono inoltre indicate la quantificazione dei seguenti costi:

- ⇒ Servizio settimanale di ritiro dei rifiuti abbandonati da ignoti nell'area portuale con l'utilizzo di un autocarro con caricatore, un autista e un operatore ecologico;
- ⇒ Apertura bisettimanale dell'isola ecologica banchina comunale, **solo personale;**
- ⇒ Apertura bisettimanale dell'isola ecologica all'intero della darsena turistica. **solo personale;**
- ⇒ Il costo del personale amministrativo presso la sede per il disbrigo degli affari generali, l'organizzazione del servizio, gli adempimenti amministrativi, tecnici e statistici, servizio reperibilità, ecc. **solo personale;**
- ⇒ Il costo di allestimento e manutenzione delle isole ecologiche e delle attrezzature necessarie al funzionamento delle stesse;

- ⇒ Il costo per spese generali, amministrative, oneri finanziari: gestione tecnica ambientale, consulenze, telefonia, rimesse e lavaggio automezzi, interessi passivi, spese di fatturazione, spese diverse di bollettazione, incasso, recupero crediti, lavaggio cassonetti, ecc;
- ⇒ Utile programmato di impresa.

TABELLA: B) PREVISIONE DEI COSTI DI SMALTIMENTO TRATTAMENTO E CONFERIMENTO PREVISTI NEL PIANO DI RACCOLTA

Nella tabella vengono riportati per ciascuna tipologia di servizio il costo presunto e stimato riferito al solo smaltimento/conferimento/avvio al recupero dei rifiuti raccolti.

Si specifica che il costo di trasporto è già ricompreso nel costo di cui alla tabella A).

TABELLA RIEPILOGATIVA DELLA PREVISIONE DEGLI ONERI ANNUI DI ATTUAZIONE DEL PIANO DI RACCOLTA

A)	TOTALE COSTI DELLA GESTIONE DEL PIANO DI RACCOLTA (ESCLUSO IVA)	64.981,35
B)	PREVISIONE DEI COSTI DI SMALTIMENTO/TRATTAMENTO E CONFERIMENTO PREVISTI NEL PIANO DI RACCOLTA (ESCLUSO IVA)	5.708,16
	PREVISIONE DEGLI ONERI ANNUI DI ATTUAZIONE DEL PIANO DI RACCOLTA (ESCLUSO IVA)	70.689,51

Per il dettaglio delle tabelle A-B vedere gli allegato 1 e 2.

10. GLI ASPETTI TARIFFARI

10.1 Linee generali sull'impostazione della questione tariffaria

L'art. 8 comma 1 del D.Lgs. n.182/2003 prevede che gli oneri relativi agli impianti ed ai servizi portuali di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi devono essere coperti da tariffa a carico delle navi che approdano nel porto.

Per quanto riguarda i motopescherecci, le unità da diporto, omologate per un massimo di dodici passeggeri, e del naviglio minore da traffico, in linea con gli obiettivi della Direttiva europea recepita con il D.Lgs. n.182/2003 che intende perseguire il contenimento degli scarichi in mare, è necessario, che i soggetti concessionari sia del porto turistico (Soc. Marina di Porto San Giorgio S.p.a.) che della banchina peschereccia (Amministrazione Comunale di Porto San Giorgio), in considerazione della ridotta quantità e della particolarità dei rifiuti prodotti da dette imbarcazioni, strutturino una tariffa più favorevole non correlata alla quantità di rifiuti conferiti.

Dopo il primo anno di monitoraggio, la determinazione delle tariffe potrà essere oggetto di rivisitazione ed affinamento, in relazione agli effettivi dati che emergeranno dai reali quantitativi di rifiuti prodotti dal naviglio interessato.

Per il conferimento dei rifiuti recuperati in mare e non effettivamente prodotti dal bordo, potrà essere applicata una riduzione della tariffa in funzione del quantitativo (espresso in Kg.).

10.2 Criteri di determinazione tariffari per motopescherecci, unità da diporto e naviglio minore da traffico.

Considerato che è stata lasciata facoltà al concessionario, sia dell'area turistica che di quella peschereccia, di individuare il soggetto idoneo e debitamente autorizzato per la raccolta, il trasporto, il recupero e il conferimento a discarica di tutti i rifiuti prodotti, la determinazione della tariffa viene individuata dal soggetto concessionario attenendosi ad alcuni criteri sotto riportati.

10.2.1. Criteri di determinazione della tariffa per le imbarcazioni della pesca e del naviglio minore da traffico.

L'Amministrazione Comunale di Porto San Giorgio avrà cura di calcolare la tariffa ripartendo il 100% del totale dei costi nel seguente modo:

- ⇒ per il 20% alla lunghezza fuori tutta dell'unità;
- ⇒ per il 45% al cavallaggio (HP) del motore dell'unità;
- ⇒ per il 20% al numero di equipaggio dell'unità;
- ⇒ per il 15% in funzione dell'attività di pesca (giornaliera o settimanale).

10.2.2. Criteri di determinazione della tariffa per le imbarcazioni da diporto.

La Soc. "Marina di Porto San Giorgio S.p.A." provvederà a strutturare la tariffa, ripartendo il 100% del totale dei costi, in funzione dei seguenti elementi:

- per il 25% in funzione della lunghezza fuori tutta dell'unità.;
- per il 40% in funzione dell'abilitazione dell'unità;
- per il 20% in funzione del numero massimo di persone trasportabili;
- per il 15% in funzione dell'apparato motore.

Le tariffe che in tal modo, si andranno a determinare, saranno approvate e rese esecutive con Ordinanza dell'Autorità Marittima.

11. AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

Con il D. Lgs. N. 182/2003 è stata attribuita all'Autorità Marittima, laddove non istituita l'Autorità Portuale, la competenza esclusiva in materia di rifiuti dalle navi. La medesima Autorità può organicamente disciplinare il settore con atti di regolamentazione e organizzazione, emanando apposite Ordinanze regolanti facoltà, diritti ed obblighi degli utenti e dei prestatori dei servizi.

Con cadenza semestrale verranno convocati gli utenti del porto ed i gestori degli impianti portuali con le altre parti interessate, per verificare lo stato di avanzamento ed implementazione del presente piano (consultazioni preliminari).

In considerazione che il porto di Porto San Giorgio è interamente in concessione sia a privati (porto turistico) che ad Enti pubblici (banchine commerciali) e che è stata lasciata facoltà ai concessionari di individuare i soggetti più idonei e debitamente autorizzati per la raccolta, il trasporto, il recupero e il conferimento a discarica di tutti i rifiuti prodotti, non si procederà ad affidare il servizio di raccolta mediante gara ad evidenza pubblica.

In relazione a quanto specificato ed in seguito all'adozione del "Piano di raccolta dei rifiuti" con ordinanza, è dato obbligo ai concessionari delle banchine commerciali/darsena turistica di depositare presso l'Autorità Marittima la seguente documentazione:

- a) il contratto con l'erogatore del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle unità da pesca/diporto o traffico minore;**
- b) il progetto descrittivo dell'organizzazione preposta alla gestione dei rifiuti;**
- c) la statistica annuale dei rifiuti raccolti suddivisi per tipologia.**

San Benedetto del Tronto lì, 23 novembre 2005

**IL COMANDANTE
C.F.(CP) Giuseppe AULICINO**