

INDICE

1.INTRODUZIONE	pg. 2
1.1 Premessa generale.....	pg. 2
1.2 Obiettivi del piano.....	pg. 3
1.3 Definizioni.....	pg. 3
1.4 Settori esclusi.....	pg. 5
2.IMPOSTAZIONE METODOLOGICA.....	pg. 6
3.I DATI STORICI: LE PRESTAZIONI EFFETTUATE NELL'ULTIMO TRIENNIO..	pg. 9
3.1 I rifiuti dalle navi.....	pg. 9
3.2 Le isole ecologiche per olii esausti e rifiuti al piombo.....	pg. 10
3.3 I rifiuti dal naviglio da pesca.....	pg. 11
3.4 I rifiuti dal naviglio da diporto.....	pg. 11
4.L'ANALISI DELLE ESIGENZE DEI VETTORI MARITTIMI.....	pg. 12
5.QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA QUANTITA' E TIPOLOGIA DEI RIFIUTI CHE GLI IMPIANTI PORTUALI DOVRANNO GESTIRE NEL QUINQUENNIO DI VALIDITA' DEL PRESENTE PIANO.....	pg. 16
6.ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO.....	pg. 18
6.1 Premessa	pg. 18
6.2 Gestione rifiuti garbage.....	pg. 19
6.3 Gestione rifiuti speciali pericolosi e non.....	pg. 22
6.4 Gestione altri rifiuti speciali pericolosi (rifiuti oil).....	pg. 23
6.5 Gestione rifiuti sewage (acque nere).....	pg. 24
6.6 Gestione rifiuti flottiglia minore e da pesca.....	pg. 25
6.7 Gestione rifiuti naviglio da diporto.....	pg. 27
7.AUTORIZZAZIONI VARIE E FORMULARI.....	pg. 28
8.SISTEMA INFORMATIVO INTEGRATO.....	pg. 30
9.ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	pg. 33
10.LE RISORSE MATERIALI.....	pg. 34
11.IL QUADRO DEI COSTI DI GESTIONE E DEGLI IMPIANTI	pg. 35
12.CAPACITA' DEGLI IMPIANTI PORTUALI	pg. 38
13.GLI ASPETTI TARIFFARI.....	pg. 39
13.1 Linee generali sull'impostazione della questione tariffaria.....	pg. 39
13.2 Criteri di formazione delle tariffe.....	pg. 41
13.3 Prospetti tariffari.....	pg. 44
13.4 Disposizione tariffarie transitorie	pg. 47
14.LINEE GUIDA PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO.....	pg. 48
15.IL RAPPORTO DI CONCESSIONE.....	pg. 51

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO (*)

PORTO DI ANCONA E IMPIANTI FORANEI DI FALCONARA MARITTIMA.

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 Ancona e per gli impianti foranei API di Falconara Marittima è redatto ai sensi dell'art. 5 del Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n.182

Dopo la definitiva approvazione del presente piano da parte dell'amministrazione regionale ai sensi del comma 2 del citato art. 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, così come definito e delineato dall'art. 6 co 1 lett. b) della L. n. 84/94 e del D.M. 14.11.94.

Il piano sarà aggiornato ogni tre anni e, comunque, 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, 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 co. 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 L. 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 co. 4, 7 co.1 e 9 del Decreto;

* Responsabile del procedimento ed estensore del presente Piano: dott. Tito Vespasiani

- b) deroga puntuale tramite specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima secondo la procedura e le condizioni di cui all'art. 7 co. 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) 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 Ancona adottato con Delib. n. 60 in data 19.04.2001 del Consiglio Provinciale prevedendo l'inserimento di una penale per le navi che non la effettuano;
- 4) approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio;
- 5) realizzazione di una riduzione della produzione dei rifiuti, massimizzazione del recupero di materia, minimizzazione della quantità e pericolosità del rifiuto destinato allo smaltimento finale e miglioramento delle prestazioni degli impianti esistenti conformemente ai principi del piano regionale.

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. bando di gara e capitolato prestazionale del servizio, 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 detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi; sono in ogni caso rifiuti, al fine del presente piano i rifiuti prodotti dalla nave e i residui di carico;
- 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'impresе) 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 a 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;
- 1.3.6 **trasporto**: l'operazione di trasferimento dei rifiuti con appositi mezzi dalla nave alla successiva fase di gestione dei rifiuti (stoccaggio, 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 **messa in riserva**: stoccaggio di rifiuti preliminarmente al loro avvio ad operazioni di recupero da R1 a R12 dell'allegato C del Dlgs 22/97.
- 1.3.9 **Deposito preliminare**: stoccaggio di rifiuti preliminarmente al loro avvio ad operazioni di smaltimento da D1 a D14 dell'allegato B al D. lgc. 22/97.
- 1.3.10 **smaltimento**: si intendono le operazioni previste nell'allegato B del Dlgs 22/97.
- 1.3.11 **sterilizzazione**: processo di trattamento dei rifiuti costituiti 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.I. 22 maggio 2001;
- 1.3.12 **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.
- 1.3.13 **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 dallo spazzamento delle strade ed aree pubbliche appaltato dall'Autorità portuale;
- b) pulizia degli specchi acquei appaltati dall'Autorità portuale;
- c) gestione dei rifiuti di qualsiasi genere e provenienza giacenti o abbandonati nell'ambito portuale;
- d) gestione di rifiuti provenienti dalle attività svolte all'interno delle aree in concessione a soggetti privati ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav., o dell'art. 18 L. n. 84/94 , ovvero in consegna ex art. 34 Cod. Nav. ad Amministrazioni statali;
- e) gestione di 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"*, mentre il servizio di ritiro dei residui del carico di cui all'art. 2 lett. d) del D. Lgs. n. 182/2003 riguarda i resti di materiale che permangono a bordo delle navi.

2 IMPOSTAZIONE METODOLOGICA

La valutazione del fabbisogno presuppone e richiede una dettagliata analisi delle esigenze delle unità navali inquadrabili nella definizione di cui all'art. 2 co. 1 lett. a) del Decreto in premessa citato che ordinariamente scalano il porto e gli impianti foranei di Falconara M. o che normalmente sono stanziali nel porto (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 6 sottosistemi.

- a) raccolta e gestione dei rifiuti dalla navi passeggeri;
- b) raccolta e gestione dei rifiuti dalle navi da carico;
- c) raccolta e gestione dei rifiuti dalle navi-cisterna dirette agli impianti foranei API di Falconara;
- d) raccolta e gestione dei rifiuti proveniente dal naviglio minore in servizio locale (servizi tecnico-nautici etc.);
- e) raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dai motopescherecci;
- f) raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dal porto turistico

Sulla base invece della tipologia dei rifiuti prodotti, si possono articolare come segue le esigenze ecologiche delle navi.

Occorre innanzitutto precisare che 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);

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 e dei passeggeri 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.

Si precisa che la L. n. 47/2004 ha introdotto un regime transitorio relativo al recupero e conferimento delle acque di lavaggio fino al 31/12/2005 e tenendo conto che il porto di Ancona non è interessato da navi chimichiere e che 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 sono i seguenti:

- 1) Gestione rifiuti *garbage* (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi);
- 2) Gestione rifiuti speciali pericolosi e non;
- 3) Gestione altri rifiuti speciali pericolosi (rifiuti *oil*) ;
- 4) Gestione rifiuti sewage (acque nere);
- 5) Gestione rifiuti flottiglia minore e da pesca;
- 6) Gestione rifiuti naviglio da diporto.

Per quanto alla gestione delle acque di zavorra non segregate e delle acque di lavaggio (*slop*) venute a contatto con il carico e i suoi residui (solo per le petroliere operanti agli impianti Api di Falconara M.), si ritiene dover anticipare che anche quando avrà termine il periodo transitorio introdotto dalla L.n. 47/2004, non si porrà il problema, poiché l'API di Falconara M.ma, come si vedrà più avanti, ha già comunicato che intenderà avvalersi di cisterne a doppio scafo.

Dall'analisi delle tipologie di rifiuti prodotti riferibili a ciascun sottosistema, come sopra individuato, scaturisce la risposta organizzativa ed operativa della Amministrazione portuale. *

* 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 purchè 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, ancorchè triturati o frantumati; diversamente è ammessa la possibilità di scaricare a mare i rifiuti alimentari, anche se non triturati, purchè 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 dei servizi portuali, al fine di contenere, per quanto possibile, lo scarico in mare anche laddove esso sia consentito dalla normativa internazionale.

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

3.1.1 rifiuti dalle navi.

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 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.

Non sono purtroppo disponibili dati storici per quanto attiene ad alcune tipologie di rifiuti quali i residui di sentina e le acque reflue in quanto le prestazioni nel passato effettuate sono state occasionali ed i dati non sono attendibili.

Per quanto attiene ai dati storici è stato possibile ricostruire quanto segue in ordine ai rifiuti raccolti dalle navi (espressi in mc) e alle operazioni di ritiro effettuate, sulla base degli elementi forniti dall’impresa concessionaria del servizio:

TIPOLOGIA RIFIUTO	2001	2002	2003
RIFIUTI ASSIMILABILI AGLI URBANI (peso specif. medio 300 kg al mc)	7.500	7.700	8.000
RIFIUTI PERICOLOSI (peso specif. medio 200 kg al mc)	0,0	0,0	0,15
EMULSIONI (occasionalmente per navi militari) (peso specif. medio 1000 kg al mc)	225	252	545
OLII (dalle isole ecologiche) (peso specif. medio 925 kg al mc)	67	47	50
ACQUE NERE (peso specif. medio 1000 kg al mc)	0,0	13	200
FARMACEUTICI o SANITARI	0,0	0,0	0,0
RIFIUTI STERILIZZATI* (peso specif. medio 300 kg al mc)	1.550	803	627

* Il calo relativo alle quantità sterilizzate è dovuto principalmente al fatto che il D.I del 2001 pone il relativo obbligo alle navi provenienti da paesi extra U.E. mentre le precedenti Ordinanze del Ministero della Sanità facevano riferimento a tutte le navi provenienti dall'estero.

Per quanto riguarda approdi e servizi:

APPRODI/SERVIZI	2001	2002	2003
A - APPRODI NAVI MERCANTILI	1315	1383	1356
B - APPRODI NAVI PASSEGGERI	2550	2351	2397
C - APPRODI NAVI API o RADA	290	255	285
PRESTAZIONI EROGATE ALLE NAVI A	2020	2278	2187
PRESTAZIONI EROGATE ALLE NAVI B	2550	2351	2397
PRESTAZIONI EROGATE ALLE NAVI C	874	760	854

Da rilevare che il numero degli approdi e dei servizi erogati corrisponde esattamente per le navi passeggeri e per le navi cisterne, dal momento che viene effettuato un solo servizio di ritiro alla nave approdata, tenuto conto della brevità della sosta; diversamente per le navi da carico, in relazione alla durata più o meno prolungata della sosta si rendono necessari più servizi.

3.2. Le isole ecologiche per olii esausti e rifiuti al piombo

Con Ordinanza n. 18/98 in data 16.10.98, l'Autorità portuale ha regolamentato la gestione del recupero degli olii esausti e dei rifiuti al piombo attraverso l'installazione di apposite isole ecologiche gestite dalla ditta mandataria dei Consorzi Obbligatori degli olii esausti e dei rifiuti al piombo ai sensi della disciplina contenuta nel D.Lgs. n. 95 del 27.01.1992, del DPR n.691/82 e della L.n. 475 del 9.11.88.

Il servizio è stato svolto soprattutto a beneficio del naviglio minore e della flottiglia da pesca locale.

Gli utenti (comandanti unità minori, da pesca etc.) provvedono a collocare nei contenitori installati nelle isole ecologiche i rifiuti costituiti da olii esausti, batterie e da materiali al piombo; periodicamente l'impresa locale mandataria dei Consorzi obbligatori cura gratuitamente il ritiro di detti rifiuti.

Nell'ultimo triennio sono stati registrati i seguenti risultati:

	2001	2002	2003
oli esauriti (mc)	67	47	50
filtri (kg)	2010	1740	5.810
batterie (kg)	25.460	26.840	35.060

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.

La riorganizzazione del servizio sarà in dettaglio nel paragrafo 9.6 lett. b

3.3. 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 i rifiuti di natura *garbage*, mentre olii e batterie sono stati verosimilmente smaltiti attraverso le isole ecologiche di cui al precedente punto.

3.4. I rifiuti dal naviglio da diporto

Per quanto attiene al naviglio da diporto, grazie alla concentrazione di gran parte delle imbarcazioni nel nuovo porto turistico in concessione alla soc. "la Marina Dorica" che nell'atto di concessione si è impegnata ad organizzare un servizio di raccolta dei rifiuti, è stato possibile acquisire i seguenti dati certi dal soggetto affidatario del servizio relativamente all'anno 2003:

<i>Garbage</i> (mc)	510
oli esauriti (mc)	140
filtri (kg)	450
batterie (kg)	450
contenitori vernici etc. (kg)	3500

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, con nota prot. 7917 del 2 dicembre 2003, l'Autorità Portuale ha chiesto alla Capitaneria di Porto una preliminare analisi delle esigenze delle navi che approdano in via ordinaria nel porto.

La Capitaneria di Porto ha conseguentemente 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.

Sulla base dello studio effettuato si è redatto il seguente schema:

nave	stagione	Produzione (mc) (media)	n. navi giorno (medio)	Totale giornaliero (mc)
PASSEGGERI	Estate (01/apr-30/set)	3.7	8	29.6
	Inverno (01/ott-31/mar)	1.5	5	7.5
MERCANTILI	Estate (01/apr-30/set)	0.45	7	3.15
	Inverno (01/ott-31/mar)	0.4	5	2.0
API / RADA	Estate (01/apr-30/set)	0.4	3	1.2
	Inverno (01/ott-31/mar)	0.3	2	0.6

In base al monitoraggio effettuato è risultato che :

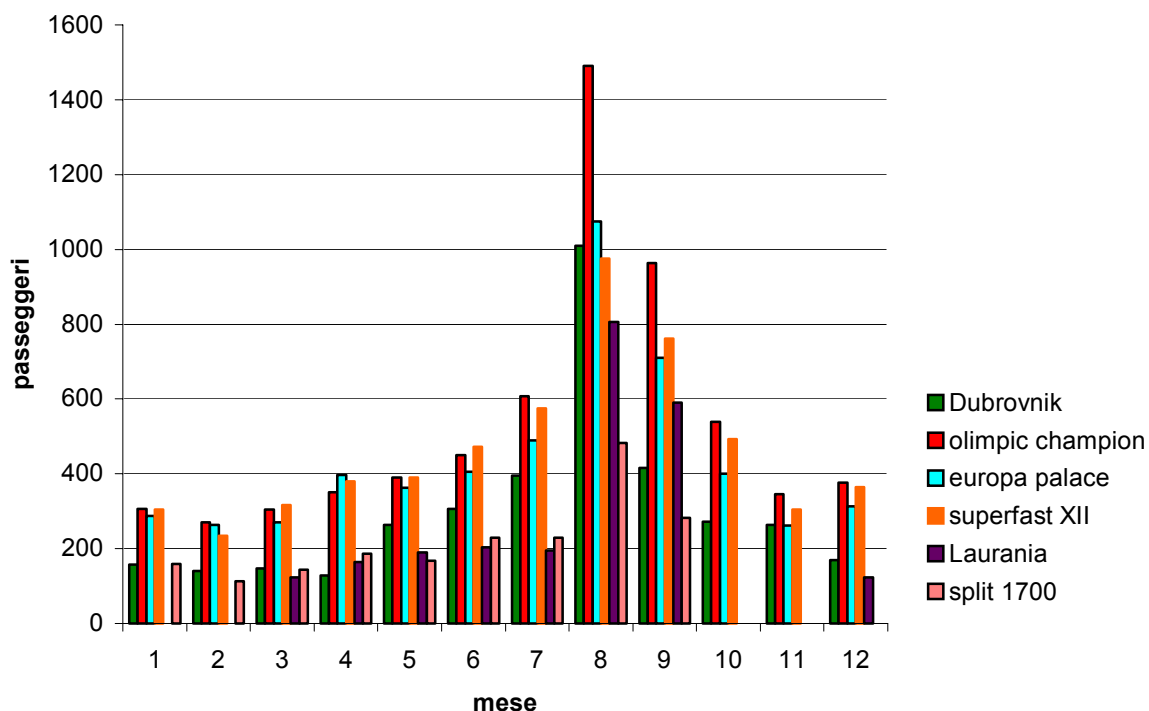
a) per le navi passeggeri:

- per quanto attiene al *garbage* si registra una quantità di conferimento medio all'approdo di circa 1,5 mc nel periodo invernale (01/ott-31/mar) e circa 4,0 mc nel periodo estivo (01/apr-30/set), a seconda delle dimensioni delle navi e della durata del viaggio e tale situazione dovrebbe rimanere stabile nei prossimi anni, a meno che gli armatori non chiedano e ottengano dall'Autorità marittima apposita "deroga" ; tenuto conto della programmazione dei traffici è possibile ipotizzare le esigenze complessive di raccolta dalle navi con riferimento ad alcuni giorni "campione" sia nella stagione invernale che in quella estiva, come dal seguente prospetto:

periodo estivo (01/apr-30/set): media di 8 approdi giornalieri;
esigenza: 8 servizi di ritiro per un totale di circa 30 mc/gg

periodo invernale (01/ott-31/mar): media di 5 approdi giornalieri;
esigenza: 5 servizi di ritiro per un totale di circa 8 mc/gg.

La rispondenza dei dati sopra esposti si può verificare con il flusso dei passeggeri nell'arco di un anno valutata prendendo a campione n. 6 navi con scalo nel porto di Ancona visibile nel seguente istogramma:



- per quanto attiene alle altre tipologie di rifiuti *oil* e *sewage*, i Comandanti delle navi hanno dichiarato che scaricano periodicamente (ogni 1, 2 o 3 mesi) nei porti di provenienza/destinazione (Spalato, Zara , Patrasso etc.) , per cui è immaginabile che per tali categorie di rifiuti, sarà richiesta “deroga” ed il servizio di gestione nel porto di Ancona sarà attivato in via meramente occasionale.

b) per le navi da carico.

In generale per quanto riguarda il *garbage*, le navi da carico hanno una produzione modesta visto l'esiguo numero dei componenti l'equipaggio; normalmente le navi da carico non hanno una *garbage room* e/o sistemi di trattamento per rifiuti alimentari che vadano oltre l'uso di un compattatore ed in effetti tutti i rifiuti sono scaricati nei porti di approdo.

Non si registrano se non in sporadici casi 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.

c) Navi cisterne all'installazioni API di Falconara

Appositamente interpellata dall'autorità portuale l'API per quanto attiene le acque di lavaggio ha precisato di aver scelto come politica aziendale il noleggio di navi in zavorra segregata e pertanto non vi sarà alcuna esigenza di conferimento a terra di acque di zavorra o di acque di lavaggio.

d) 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 sono stati chiesti alle 4 cooperative di pesca operanti nel porto di Ancona (Cooperativa Pescatori e Motopescherecci, COPEMO, COGEVO, Cooperativa Mosciolinari) elementi informativi sulla produzione media stimata delle varie tipologie di rifiuti da parte di ciascuna imbarcazione il cui armatore aderisce ad una delle quattro cooperative.

E' emerso che mediamente una imbarcazione da pesca maggiore adibita alla pesca ravvicinata (entro le 20 miglia) di circa 100 T.S.L. , con motore di 600 HP con 5 persone di equipaggio produce circa:

- 2 kg di scarichi di cucina di bordo e di altri rifiuti assimilabili settimanali;
- 250 kg di materiale marinaresco (cavi, reti, materiali ferrosi, attrezzatura da pesca etc.) l'anno;

- 13 kg di rifiuti speciali provenienti da manutenzioni di bordo, contenitori vernici etc.), l'anno;
- 400 kg di olii esausti l'anno;
- 20 kg di acque di sentine e di filtri l'anno;
- 1 batteria al piombo ogni due anni.

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;
- 100 kg di olii esausti;
- 1 batteria ogni 3/5 anni.

Tenendo conto del monitoraggio effettuato dalle stesse cooperative si può, redigere il seguente prospetto di sintesi, rielaborato in base ai dati in possesso dall'Autorità Portuale:

	Coop. Pescatori	COGEVO	COPEMO	Coop. Mosciolinari
n, motopesca	79	28	5	13
imbarcati	352	66	7	25
Rif. ass. Urbani (mc/anno)	175	0	0	0
Scarti mat.le marinaresco(mc/anno) (peso specifico medio 250 kg al mc)	63	18	0,5	1
Rif. Speciali (mc/anno) (peso specifico medio 200 kg al mc)	10	0	0	0
Olii esausti (mc/anno)	45	0,91	0,135	0,300
Acque di sentina (kg/anno)	7.900	0	0	0
Batterie al piombo (n°/quadriennio)	158	28	10	15
Altre tipologie (kg/anno)(filtri)	5.200	42	0	0

e) 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 è possibile valorizzare gli elementi relativi alle prestazioni già effettuate nel porto turistico in concessione alla soc. "La Marina Dorica" e che possono essere confermate 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 Ancona 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 2004 – 2009)

		ANNI					
		2004	2005	2006	2007	2008	2009
Navi Mercantili (1)	Garbage (2) (mc)	940 (82)	950 (90)	997 (100)	1.047 (110)	1.100 (121)	1.150 (133)
	Oil (mc)	1.000	1.200	1.300	1.400	1.600	1.700
	Rifiuti Al.. speciali pericolose (mc)	40	50	62	78	95	120
	Sewage (mc)	0	0	0	0	0	0
Navi Passeggeri (1)	Garbage (2) (mc)	6780 (578)	6800 (636)	7.140 (700)	7.490 (770)	7.871 (847)	8.265 (932)
	Oil (mc)	100	100	150	200	300	400
	Rifiuti Al.. speciali pericolose (mc)	40	50	62	78	95	120
	Sewage (mc)	200	250	250	250	250	250
Navi Api / rada (1)	Garbage (2) (mc)	330 (29)	330 (31)	345 (35)	363 (38)	382 (42)	400 (46)
	Oil (mc)	400	500	600	600	600	600
	Rifiuti Al.. speciali pericolose (mc)	20	25	31	39	48	60
	Sewage (mc)	0	0	0	0	0	0
	Acque di lavaggio (3)	0	0	0	0	0	0
Pesca (4)	Garbage (mc)	300	290	275	265	265	265
	Oil (mc)	79	75	71	65	65	65
	Sewage	0	0	0	0	0	0
	Oli esausti (mc)	47	45	42	40	40	40
	Batterie (kg)	33.000	31.500	30.000	28.000	28.000	28.000
	Scarti mat. Marinaresco (mc/anno)	140	135	130	125	125	125
	Filtri (kg)	4.500	4.350	4.200	4.000	4.000	4.000
Diporto	Garbage (mc)	520	530	550	550	550	550
	Oli esausti (mc)	140	143	145	145	145	145
	Batterie (kg)	6.000	6.120	6.250	6.250	6.250	6.250
	Filtri (kg)	480	495	510	510	510	510

Note :

- 1) si considera un aumento annuo di circa il 5% in relazione alle previsioni di traffico che si ipotizzano sulla base degli studi di settore;
- 2) tra parentesi i quantitativi da sterilizzare ai sensi del D.l 22 maggio 2001
- 3) la quantità è 0 per effetto programmi dell'API
- 4) la pesca, in relazione agli effetti della politica Comunitaria, si stima un lieve ma costante ridimensionamento della flotta di batteli tradizionali

DOCUMENTO RIASSUNTIVO GESTIONE RIFIUTI
(Quinquennio 2004 – 2009)

	ANNI					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Garbage (mc) (sterilizzati)	8.870 (689)	8.900 (757)	9.307 (835)	9.715 (918)	10.168 (1.010)	10.630 (1.111)
Oil (mc)	1.719	2.018	2.266	2.410	2.710	2.910
Sewage	200	250	250	250	250	250
Batterie (kg)	39.000	37.620	36.250	34.250	34.250	34.250
Scarti mat. Marinaresco (mc/anno)	140	135	130	125	125	125
Acque di lavaggio	0	0	0	0	0	0
Oli esausti (mc)	187	188	187	185	185	185
Filtri (kg)	4.980	4.845	4.710	4.510	4.510	4.510

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.

Per poter ottemperare al Decreto "Ronchi" il gestore portuale (identificato quale "detentore" dei rifiuti che ritira dalla nave – luogo di origine – al cui armatore in genere straniero è inapplicabile la normativa Ronchi) deve 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.

L'organizzazione si articola per tipologia dei rifiuti e provenienza degli stessi, alla luce dei "problemi gestionali" già evidenziati nella parte finale del paragrafo 2 e più precisamente:

- 1) Gestione rifiuti *garbage* (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi);
- 2) Gestione rifiuti speciali pericolosi e non;
- 3) Gestione altri rifiuti speciali pericolosi (rifiuti *oil*) ;
- 4) Gestione rifiuti sewage (acque nere);
- 5) Gestione rifiuti flottiglia minore e da pesca;
- 6) Gestione rifiuti naviglio da diporto.

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

codici:

CER 200101: carta e cartone (PAPER)

CER 200102: vetro (GLASS)

CER 200108: rifiuti biodegradabili di cucina e mensa (FOOD WASTE)

CER 200125: olii e grassi commestibili (VEGETABLE OIL WASTE)

CER 200139: plastica (PLASTIC)

CER 200140: metallo (METAL)

CER190113*/190114: ceneri leggere di legno non trattato provenienti da inceneritore

CER 200301: rifiuti urbani non differenziati

Si deve ritenere che verosimilmente tutte le navi continueranno a fruire di tale servizio di raccolta che dovrà essere pertanto così organizzato:

Base operativa (vedasi planimetria allegata): centrale comunicazioni, uffici amministrativi, deposito materiale, locale sterilizzatore e ricovero automezzi per almeno mq 900;

aera recintata per mq 400 con all'interno 6 cassoni da 30 mc per messa in riserva rifiuti recuperabili (autorizzazione provinciale R 13);

eventuale possibilità di individuare un 'ulteriore area per la messa in riserva di rifiuti pericolosi per mq 200.

Attualmente la base operativa si trova nella zona portuale tra il Mandracchio ed il Molo Sud individuata nella planimetria alleg. ; in sostituzione dell'attuale è prevista la realizzazione di una nuova base che possa disporre di maggiori spazi operativi nelle nuove aree portuali, non appena si concluderanno i lavori di II° fase delle opere a mare di potenziamento del porto.

Nel qual caso si procederà ad un aggiornamento del presente Piano.

L'organizzazione in base al presente Piano si articola poi secondo due sottosistemi diversi (navi in porto o in rada), più una fase eventuale: la sterilizzazione.

a) RITIRO RIFIUTI GARBAGE DA NAVI IN PORTO

servizio continuativo dalle 0800 alle 24.00 (16 h) più 8 ore di reperibilità

- Squadra terra ordinaria composta da 2 addetti per la raccolta in due turni di 8 ore dotati di 2 mezzi di trasporto rifiuti con capacità non inferiore a 20 mc*;
- 2 addetti a rotazione per sostituzione, coperture periodi di riposo e ferie;

Totale personale operativo: 6 unità per copertura mensile totale ore 960.

Fasi lavorative:

- le squadre prima dell'inizio del servizio controllano le notifiche pervenute all'Autorità marittima da parte delle navi entrate in porto per pianificazione attività;
- le squadre si recano sottobordo per accertarsi preliminarmente del quantitativo e della tipologia dei rifiuti da ritirare;
- esecuzione del ritiro dei sacchetti dei rifiuti
- il capo-squadra provvede a far sottoscrivere il "buono di prestazione 2 al Comandante della nave beneficiaria del servizio;
- ultimate le operazioni di ritiro, i mezzi rientrano alla base operativa
- separazione tra rifiuti da avviare al recupero (plastica, vetro, carta, metalli etc.) con quelli da conferire a centro di smaltimento finale (discarica);
- trasporto in giornata dei rifiuti non recuperabili presso le discariche di Castelcolonna, Corinaldo , Sogenus/Moie);
- stoccaggio dei rifiuti recuperabili in idonei cassoni presso la sede operativa con successivo periodico conferimento a centro di recupero, in relazione alla saturazione dei cassoni medesimi.

La raccolta dei rifiuti garbage può essere effettuata dalle navi a mezzo contenitore idoneo che verrà rimosso dal concessionario del servizio e conferito in discarica.

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 ed essere compatibili con le caratteristiche dei mezzi previsti dal capitolato.

b) RITIRO RIFIUTI *GARBAGE* DA NAVI IN RADA E/O TERMINALI API

IL gestore provvede alla raccolte dei rifiuti *garbage* da navi in rada e/o ai terminali API di Falconara a mezzo motobarca dalle 8 alle 20

La motobarca e' equipaggiata con 2 addetti : un Com/te ed un motorista; in possesso dell'attestazione di idoneità al trasporto di rifiuti rilasciato dal RINA.

* Il mezzo per il ritiro di rifiuti destinati alla sterilizzazione in quanto conferiti da navi provenienti da Paesi extra comunitari deve essere dedicato esclusivamente a tale tipo di attività allo scopo di evitare contaminazione tra i diversi rifiuti prima della sterilizzazione.

Sulla base delle notifiche trasmesse alla Autorità marittima il gestore pianifica il servizio inviando sottobordo le navi interessate il mezzo nautico.

Dopo aver accertato quantità e tipologia dei rifiuti da trabordare, gli stessi sono ritirati con sottoscrizione del "buono di prestazione" da parte del Comandante della nave beneficiaria del servizio.

I rifiuti da camera e cucina di navi provenienti da navi extra U.E. sono collocati nei contenitori dedicati al servizio che sono conformi e posizionati a distanza dagli alloggi e dalle zone frequentate dai passeggeri come stabilita dall'attestazione RINA.

Il mezzo nautico, ultimato il ritiro, rientra nel porto di Ancona consegna i rifiuti alla squadra di terra secondo modalità concordate.

Per il resto si rinvia al servizio di ritiro rifiuti da navi in porto.

c) LA STERILIZZAZIONE

In base al Decreto Interministeriale 22 maggio 2001 (Ministeri Sanità e Ambiente) i rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri e i loro residui sbarcati da mezzi di trasporto commerciali, nazionali ed esteri, provenienti da Paesi extra U.E. devono essere smaltiti in impianti di incenerimento o, smaltiti in discarica, previa sterilizzazione da effettuarsi secondo le modalità tecniche indicate nell'art. 4 comma 3 del citato Decreto.

Da diversi anni il soggetto gestore ha regolarmente attivato nella zona portuale un impianto di sterilizzazione che è descritto nel documento tecnico in allegato n.

L'impianto è stato definitivamente autorizzato ai sensi degli artt. 27 e 28 del D. Lgs n. 22/97 dalla Provincia di Ancona con provvedimento di Giunta n. 28 in data 27.1.2004 con il quale sono state imposte varie prescrizioni operative e gestionali.

Le fasi operative sono le seguenti:

- a) dopo il prelievo dei rifiuti contenuti in sacchi di plastica dalle navi e il trasferimento all'impianto di sterilizzazione, gli operatori scaricano i rifiuti in appositi contenitori che vengono a loro volta inseriti nell'impianto di autoclavaggio;
- b) il responsabile dell'autoclave provvede a controllare il corretto svolgimento del ciclo di sterilizzazione secondo il manuale d'uso e le prescrizioni autorizzative;
- c) alla fine del periodo di sterilizzazione il responsabile accerta l'avvenuta sterilizzazione con documento cartaceo emesso dal computer dell'impianto;
- d) i rifiuti vengono caricati su autocarro idoneo e trasportati (CER 200301) al polo di smaltimento finale;
- e) ai sensi dell'art 4 del D.L 22 maggio 2001 la vigilanza relativa all'attività di sbarco e raggruppamento di detti rifiuti e dell'attività di sterilizzazione, all'interno del sedime portuale, è esercitata dagli Uffici di Sanità Marittima ed Area e dagli Uffici Veterinari di Porto.

6.3 Gestione rifiuti speciali pericolosi e non

Codici:

CER 150110*: recipienti contenenti residui pitture

CER 160601*, 160602*, 160603*: batterie/accumulatori al piombo, nichel, cadmio, mercurio

CER 160604: batterie alcaline (tranne la voce 160603)

CER 180103*: rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni

CER 180108*: medicinali citotossici e citostatici

CER 180109: medicinali diversi da quelli della voce 180108*

CER 200133*: batterie e accumulatori di cui alle voci 160601, 160602 e 160603 nonché batterie e accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie.

Non si esclude che la nave possa produrre ulteriori tipologie di rifiuti identificabili tra i codici CER contrassegnati con l'asterisco; a tal fine si prevede, comunque, che il concessionario sia abilitato a gestire tutti i rifiuti, evitando la pedissequa indicazione dei codici CER.

L'organizzazione del servizio per i rifiuti speciali pericolosi e non si basa sull'occasionalità del conferimento che ed una richiesta espressa della nave al gestore, quando la nave intenda servirsi del servizio.

Il gestore ad ogni modo tenuto conto delle notifiche trasmesse all'Autorità marittima invia il mezzo attrezzato specificatamente abilitato con un autista per il ritiro del rifiuto dalla nave. Dopo il ritiro, il rifiuto viene trasportato al polo di smaltimento finale o stoccaggio intermedio più vicino.

Previo rilascio dell'apposita autorizzazione provinciale è possibile dotare la base operativa anche di una modesta area di per la messa in riserva (R 13) di rifiuti pericolosi. In tal caso tale struttura potrà consentire di evitare il trasferimento immediato dei rifiuti pericolosi ritirarti dalle navi.

Per i rifiuti speciali pericolosi e non il servizio si svolge utilizzando un autocarro autorizzato con idoneo cassone che preveda per ogni rifiuto pericoloso uno specifico bacino di contenimento.

I rifiuti, conformi a quelli precedentemente dichiarati dalla nave da voler smaltire, se non correttamente confezionati, saranno messi in sicurezza in big bags o idonei contenitori forniti dalla ditta concessionaria dall'operatore e caricati nell'autocarro.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il Buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave specificando gli esatti metri cubi ritirati.

Al termine del servizio l'operatore-autista si recherà, con apposito F.I.R., al Centro autorizzato per lo smaltimento dei rifiuti o presso l'area di messa in riserva (R 13) di rifiuti pericolosi.

I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- Nome del piroscalo;
- Banchina;
- Tipo di rifiuto;
- M³;
- Orario;
- Data;
- Firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).

6.4 **Gestione altri rifiuti speciali pericolosi (rifiuti oil)**

Codici:

CER 130403*: olii di sentina della navigazione

CER 130506* morchie di macchina o prodotti da separazione (OIL SLUDGE)

CER 150202* : assorbenti, stracci imbevuti, filtri (RAGS, LINING)

CER 070703*: solventi organici alogenati, soluzioni di lavaggio (DRY CLEANIN)

CER090101*: soluzioni di sviluppo e attivanti a base acquosa

CER 090103*: soluzioni di sviluppo a base di solventi

Si rimanda a quanto già detto nel precedente paragrafo per i rifiuti speciali pericolosi in merito all'occasionalità del servizio.

Il servizio si svolge utilizzando un autocarro con cisterna scarrabile.

I liquidi possono essere pompati direttamente dal bordo della nave o dalla ditta concessionaria.

Quando i liquidi sono pompati direttamente dal bordo della nave, 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 del livello del liquido nella cisterna fanno interrompere le operazioni di pompaggio a bordo della nave, riconsegnano la/e manichetta/e e chiudono il bocchettone della cisterna.

Le cisterne/contenitori/serbatoi devono essere provvisti di sistemi di chiusura, accessori e dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, travaso e svuotamento. Tali sistemi devono riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10% e devono essere dotati di dispositivi anti-traboccamento o di tubazioni di troppo-pieno. Devono inoltre prevedere indicatori di livello e sfiati captati ed abbattuti da un idoneo sistema di abbattimento. Le manichette e i raccordi dei tubi devono essere mantenuti in perfetta efficienza al fine di evitare dispersioni nell'ambiente.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il Buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave 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 buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave 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 Centro autorizzato per lo scarico dei rifiuti liquidi.

I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- Nome del piroscalo;
- Banchina;
- M³
- Orario;
- Data;
- Firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).

6.5 **Gestione rifiuti sewage (acque nere)**

Codice:

CER 200304 (acque reflue)

Il servizio si svolge utilizzando un autocarro con cisterna scarrabile munita di bacino di contenimento settato, per ogni tipologia di rifiuto pericoloso.

I liquidi possono essere pompati direttamente dal bordo della nave o dalla ditta concessionaria.

Quando i liquidi sono pompati direttamente dal bordo della nave, 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 del livello del liquido nella cisterna 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 Buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave 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 buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave 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 buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- Nome del piroscalo;
- Banchina;
- M³
- Orario;
- Data;
- Firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).

6.6 Gestione rifiuti flottiglia minore e da pesca

- a) per quanto attiene ai rifiuti garbage non speciali e non pericolosi si prevede l'installazione nel porto pescherecci di n. 3 cassoni scarrabili da 20 mc ciascuno, e n. 3 isole ecologiche per la raccolta dei rifiuti recuperabili (carta, metalli, plastica, vetro etc.).

Periodicamente, il soggetto gestore provvederà allo svolgimento del servizio a fronte della corresponsione di una tariffa forfetaria (vedasi al riguardo il capitolo relativo alle tariffe).

E' parimenti possibile prevedere la possibilità che le maggiori cooperative di pesca possano continuare a conferire i rifiuti *garbage* (urbani ed assimilabili) e le attrezzature marinaresche e da pesca di scarto come negli anni passati, ma ciò subordinatamente alla presentazione all'Autorità portuale dei seguenti documenti:

- a) convenzione con Ancona Ambiente, società responsabile della gestione dei rifiuti urbani per l'intero territorio comunale;
- b) il progetto descrittivo dell'organizzazione preposta alla gestione dei rifiuti;
- c) la statistica annuale dei rifiuti raccolti suddivisi per tipologia.

In tal caso il servizio di gestione di tali rifiuti, pur essendo parte del presente Piano, non costituirà oggetto di affidamento al soggetto privato che sarà selezionato

- b) per quanto attiene ai rifiuti speciali pericolosi quali:

CER 130208*: olii per motori, ingranaggi e lubrificazione

CER 160107* : filtri dell'olio

CER 160601* : batterie al piombo

Viene predisposto un punto centralizzato di raccolta in ambito portuale e precisamente in zona Mandracchio.

L'area dell'impianto è di forma quadrata ed ha una superficie di mq 200 ed è totalmente recintata con new jersey e pannello grigliato per un'altezza totale di m 2,5.

All'interno dell'area sono collocate 6 isole esagonali di lato 1,65 e una piccola struttura ad uso ufficio ove custodire la documentazione.

Le singole isole sono costruite da materiale metallico e sono provviste di copertura a falde con una superficie piana superiore al basamento, ove si colloca un bacino di contenimento con capacità di l 1200 atto ad evitare sversamenti accidentali sul terreno, chiuso nella parte superiore da un grigliato metallico; sopra il grigliato delle singole isole sono posizionati i contenitori per la raccolta dell'olio esausto, per i filtri e per le batterie; le isole destinate alla raccolta degli olii sono 4 , 1 per i filtri ed 1 per le batterie.

L'Autorità portuale ha conseguito l'autorizzazione da parte della competente Amministrazione provinciale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. n. 22/97 per la messa in riserva (R 13) di detti rifiuti, con i seguenti limiti di quantità massima di giacenza:

oli: 10 tonn.; filtri olio: 5 tonn.; batterie al piombo: 10 tonn.

Le prescrizioni gestionali dell'impianto dovranno ovviamente far carico al soggetto gestore che provvederà alla custodia dell'area, all'apertura del centro di raccolta per minimo 8 ore settimanali con orari da concordare 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.

Il servizio di gestione del punto centralizzato di raccolta dei rifiuti non sarà oggetto dell'affidamento del servizio generale di ritiro dei rifiuti dalle navi ma sarà curato da soggetto debitamente autorizzato (iscrizione all'Albo Nazionale Smaltitori 6B classe F) previa stipula di una apposita convenzione con le cooperative di pesca, nella quale saranno definiti aspetti tecnici, operativi e tariffari del servizio.

6.7 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 nuovo porto turistico in concessione alla soc. "La Marina Dorica" che in base all'atto di concessione si è impegnata ad organizzare la raccolta differenziata di tutti i rifiuti prodotti dagli utenti del porto turistico, 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; pertanto tale aspetto, pur doverosamente inserito nel presente piano, non costituirà oggetto di affidamento al gestore del servizio generale portuale.

In relazione a quanto sopra il regolamento locale attuativo del piano dovrà prevedere l'obbligo del concessionario del porto turistico e degli altre strutture minori adibite all'ormeggio di unità da diporto a depositare all'Autorità portuale:

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

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), 3D (raccolta e trasporto rifiuti pericolosi individuati ai sensi dell'art. 33 del D. Lgs. n. 22/97, avviati a recupero in modo effettivo ed obiettivo), 4D (raccolta e trasporto di rifiuti speciali non pericolosi), 5D (raccolta e trasporto rifiuti pericolosi), 6B classe F (gestione impianti fissi di titolarità di terzi nei quali si effettuano le operazioni di smaltimento e di recupero di cui agli allegati "B" e "C" del Dlgs 5 febbraio 1997 n.22), 9D (trattamento fisico-chimico di rifiuti);
- b) Il soggetto gestore deve possedere/conseguire l'autorizzazione R 13 per la messa in riserva dei rifiuti raccolti destinati al recupero ()attualmente il soggetto gestore è già in possesso dell'autorizzazione);
- c) lo sterilizzatore deve essere autorizzato ai sensi dell'art.27 e 28 del D. Lgs. n. 22/97 (autorizzazione D9 già rilasciata all'attuale soggetto gestore con atto di Giunta Provinciale n. 28 del 27 1.2004)entro 150 giorni all'atto di aggiudicazione del servizio;
- d) il centro di raccolta per olii, batterie e filtri per la flottiglia da pesca e il naviglio minore realizzato dall'Autorità portuale è già in possesso dell'autorizzazione ex art. 27 del D.Lgs. n.22/97;
- e) il soggetto gestore se in possesso della certificazione ISO 9001 (qualità aziendale) ed ISO 14001 (qualità ambientale) usufruirà di un maggior punteggio nella fase di gara;
- f) i mezzi terrestri utilizzati per la raccolta e li 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;
- g) i mezzi nautici utilizzati per la raccolta e il trasporto dei rifiuti devono soddisfare le pertinenti norme fissate dalla legislazione vigente:abilitazione alla navigazione e certificazione di sicurezza rilasciata dalla Capitaneria di Porto; autorizzazione al trasporto dei rifiuti e al trasporto di merci pericolosi in colli della classe 6.2 (art. 13 DPR n. 1008/68) da parte del registro di Classificazione; per i rifiuti liquidi, autorizzazione al trasporto in cisterne strutturali di prodotti petroliferi con punto d'inflammabilità superiore a 60°; dotazione di apparato radio VHF.

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 dalla nave

alla base operativa del gestore, sia per la spedizione dalla base operativa al centro finale di recupero/smaltimento, non va redatto alcun formulario.

Analogo discorso va fatto per i rifiuti sterilizzati, tenuto conto che essi rientrano nella categoria dei rifiuti urbani e si classificano con il codice CER 200108.

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 dal Com.te di un Motopesca al centro di raccolta, trasporto di un rifiuto dalla nave alla base operativa portuale del gestore, qualora venga autorizzato un punto di raccolta R 13), potendosi intendere tali movimentazione come effettuate in un'area delimitata in cui più soggetti provvedono alla gestione tramite un terzo autorizzato (interpretazione 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 portuale provvederà ad assicurare le informazioni adeguate al comandante 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:

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

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

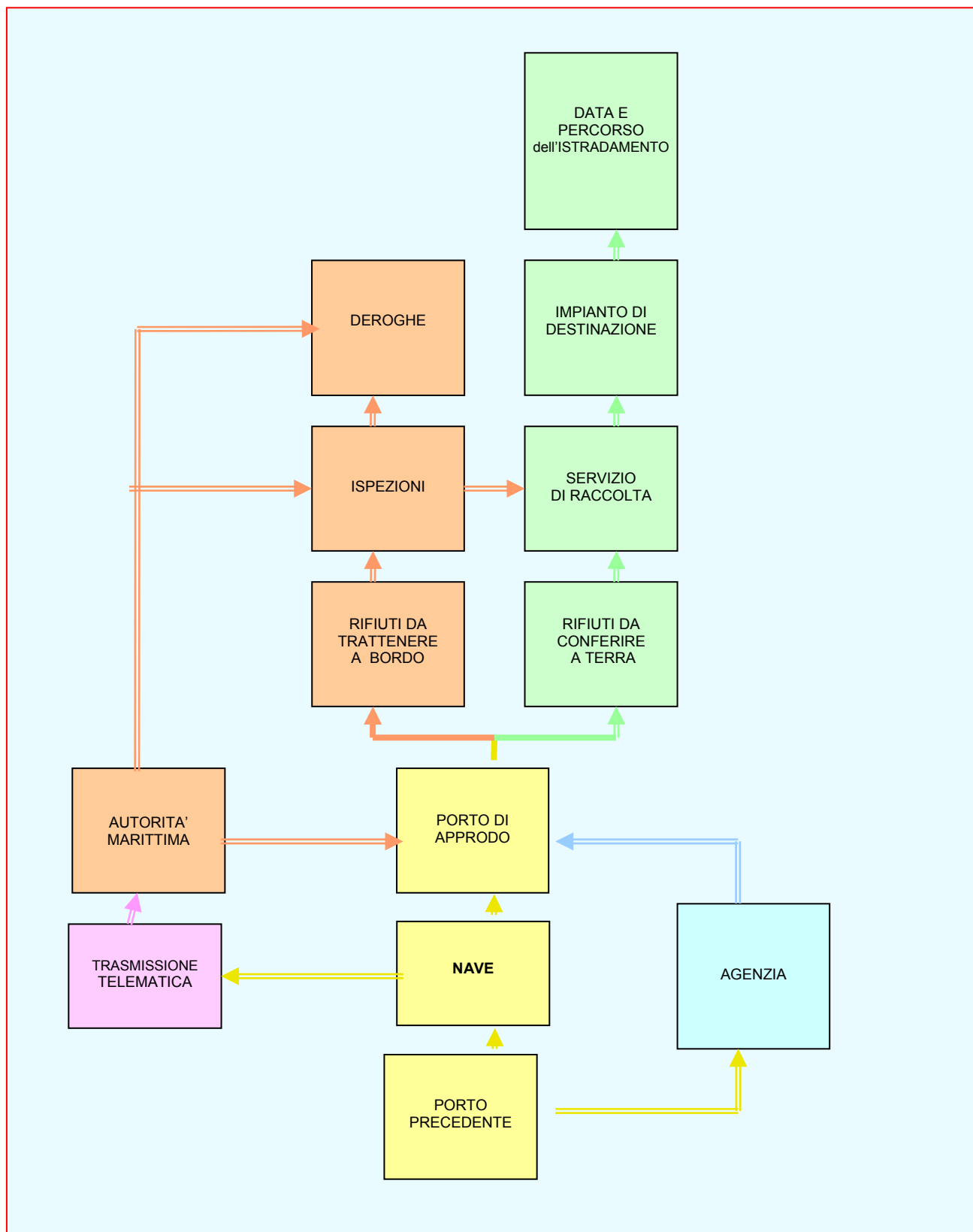
ALLA PARTENZA DAL PORTO DI APPRODO

Alla partenza della nave dal porto di approdo, l'Autorità Marittima informa quella del porto nazionale di successiva destinazione sulla necessità che la nave ammessa alla deroga al conferimento, conferisca i rifiuti quando questi saturino potenzialmente la sua capacità di stoccaggio disponibile.

ATTIVITA' DI COORDINAMENTO

L'Autorità Portuale, 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 piani portuali e degli altri documenti la cui predisposizione prevede la partecipazione congiunta e speculare dei diversi soggetti coinvolti

SCHEMA PROCESSO INFORMATIVO



9. ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

Per consentire lo svolgimento dei servizi secondo l'organizzazione descritta nel cap. 9. è necessario disporre di adeguate risorse umane che di seguito si descrivono:

1 SETTORE OPERATIVO

I. servizio terra computo ore necessarie - risorse umane da utilizzare (*)

Servizio dalle ore 8 - alle ore 24,00

ore servizio giorno	n. operatori servizio	gg. Anno	tot. Ore servizio anno	ore lavoro persona	forza lavoro necessaria
16	2	365	11680	1800	6,5

(*) personale utilizzato per servizi accessori al ritiro rifiuti: gestione impianto di sterilizzazione, differenziazione rifiuti, conferimento alle discariche, gestione isola ecologica, etc.

Qualifiche: 6 Autisti 3 Liv. Super

II. servizio mare computo ore necessarie - risorse umane da utilizzare

Servizio dalle ore 8 - alle ore 16,00

ore servizio giorno	n. operatori servizio	gg. Anno	tot. Ore servizio anno	ore lavoro persona	forza lavoro necessaria
8	2	365	5840	1800	3,2

Qualifiche: Comandante Mezzo Nautico
Macchinista
Mozzo

2 SETTORE AMMINISTRATIVO

1 Addetto Amministrazione / segreteria

Qualifica: impiegato 2 liv.

1 Addetto Amministrazione / segreteria

Qualifica: impiegato 3 liv. Part time

1 Addetto Responsabile Tecnico Gestione Servizio/normativa rifiuti

Qualifica: impiegato 2 liv.

10. LE RISORSE MATERIALI

Si riporta l'elenco dei beni e delle attrezzature minime necessarie per lo svolgimento del servizio :

STRUTTURA TECNICA:	
Valori di Mercato	
FABBISOGNO STRUTTURA	
1000 mq coperti per uffici deposito autoclave etc.	€ 500.000,00
1000 mq scoperti per Lavaggio Rifiuti recuperabili deposito ricovero mezzi e attrezzature	€ 20.000,00
Totale	€ 520.000,00
VALORE LOCATIVO EURO 13.000,00	
Percentuale Ammortamento annuo	3,00%
MEZZI TERRESTRI	
5 autocarri di cui:	
2 Scarrabili per rifiuti RSU / A	€ 100.000,00
1 Autocarro per rifiuti da sterilizzare	€ 40.000,00
1 Autocarro cisterna	€ 50.000,00
1 Autocarro per rifiuti pericolosi	€ 45.000,00
	€ 235.000,00
Percentuale Ammortamento annuo	10,00%
MEZZI NAUTICI	
1 Motobarca per raccolta rifiuti liquidi/solidi	€ 700.000,00
bettolina	€ 100.000,00
	€ 800.000,00
Percentuale Ammortamento annuo	7,50%
IMPIANTI	
Autoclave per sterilizzazione	€ 150.000,00
Lavaggio	€ 20.000,00
Carrello Elevatore/Trattore	€ 15.000,00
	€ 185.000,00
Percentuale Ammortamento annuo	10,00%
ATTREZZATURE	
Ragno con Polipo	€ 25.000,00
10 Cassoni Scarrabili da mc 30	€ 25.000,00
08 Cisterne Scarrabili da mc 13	€ 20.000,00
Bob cat	€ 15.000,00
	€ 85.000,00
Percentuale Ammortamento annuo	15,00%

11. IL QUADRO DEI COSTI DI GESTIONE E DEGLI IMPIANTI

Tenuto conto delle risorse umane e delle attrezzature necessarie per l'erogazione dei servizi, secondo l'organizzazione operativa descritta nel cap. 9. si può redigere il seguente quadro dei costi:

		Costo Unitario	Quantità	Totale
Sub.	COSTI DIRETTI			
a	Costo Variab. Smaltimento : Liquidi: (Mc)			
	Acque di Sentina	€ 76,00	0	-
	Acque Nere	€ 44,00	0	-
	Altro			
	Solidi:(Mc)			
	Rsu/a	€ 30,00	8.000	240.000,00
	Pericolosi	€ 770,00	0	-
b	Costo Fisso Personale Operativo	€ 38.000,00	6,5	247.000,00
	comand. Mezzo nautico + macchinista	€ 40.000,00	2	80.000,00
	marinaio	€ 30.000,00	1	30.000,00
c	Costo Variab. Gasolio Automezzi	1€ /lt	40.000,0	40.000,00
d	Costo Variab. Gasolio Autoclave	1€/ lt	15.800,0	15.800,00
e	Costo Fisso Validazione Autoclave (biennale)			1.100,00
f	Costo Variab. Gasolio Motobarca			25.000,00
g	Costo Fisso Assicurazioni mezzi terrestri			12.950,00
h	Costo Fisso Assicurazione mezzo nautico			6.000,00
i	Costo Fisso vigilanza			600,00
j	Costo Fisso Manutenzioni e Riparazioni mezzi terrestri			25.000,00
k	Costo Fisso Manutenzione, Riparazione mezzo nautico, RINA			30.000,00
l	Costo Fisso Contratto manutenzione e Riparazione autoclave			6.000,00
m	Costo Fisso Polizza fideiussoria sterilizzatore (quinquennale)	€ 2.700		540,00
n	Costo Variab. Materie Prime Funz. Sterilizzatore			3.000,00
o	Costo Variab. Forza Motrice			4.000,00
p	Costo Variab. Smaltimento rifiuti provenienti dai servizi			2.000,00
q	Costo Variab. Acqua			3.000,00
				771.990,00

	COSTI TECNICI			
r	Costo Fisso Fitti e Noli			14.000,00
s	Costo Fisso Personale Tecnico			20.000,00
t	Costo Variab. Materiali di Consumo			5.000,00
u	Costo Fisso Ammort. e Leasing mezzi Terrestri			70.350,00
v	Costo Fisso Ammort. e Leasing mezzi Marittimi			60.000,00
				169.350,00

COSTI AMMINISTRATIVI			
w	Costo Fisso	Consulenze	10.000,00
x	Costo Fisso	Personale Amministrativo	38.000,00
y	Costo Variab.	Telefonia fissa e mobile	7.900,00
z	Costo Variab.	Spese Generali	5.000,00
			60.900,00

REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO			
z	% Inflazione + Tasso medio di		
	Remunerazione Base Oneri Finanziari	1000000	
			53000 (2,3% + 3%)

TOTALE COSTI GESTIONE SERVIZIO			
			1.055.240,00
TOT. COSTI FISSI		704.540,00	
		83,38%	879.890,00
	350.700,00	175.350,00	
TOT. COSTI VARIAB.		175.350,00	16,62% 175.350,00

Note:

COSTI

- Costo Smaltimento per il conferimento agli enti di raccolta autorizzati, diviso tra le varie tipologie di rifiuti prodotti dalle navi.
- Costo Medio annuo del Personale operativo, direttamente impiegato, per la raccolta e trasporto sia in Mare che in Terra, così determinati:
 Personale operativo:
 Qualifica Media - CCNL trasporti 3 liv. Super.
 Importi di Riferimento: Costo Dipendente Euro 25.500,00; Oneri Previdenziali Euro 10.900,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.600,00.
 Personale marittimo:
 Qualifica Media - CCNL naviglio minore
 Importi di Riferimento: Costo Dipendente Euro 27.000,00; Oneri Previdenziali Euro 11.300,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.700,00.
- Spesa gestione carburante automezzi per raccolta in area portuale e conferimento ai vari centri autorizzati (Castelcolonna km 130 a/r , Corinaldo km 120 a/r Sogenus/Moie km 100) si ipotizza al riguardo:
 - una media di 1,2 viaggi/giorno (considerando i conferimenti dei rifiuti garbage, rifiuti liquidi e speciali);
 - una percorrenza media giornaliera di circa 250 km considerati le percorrenze in ambito portuale per il servizio e il trasferimento al punto finale;
 - un consumo medio di circa 2,5 km/l per automezzo (considerati le percorrenze e gli stazionamenti)
- Spesa gestione annuo carburante per autoclavaggio rifiuti (circa 40 l / ciclo)
- spese manutenzione straordinaria sterilizzazione biennale (qualifica fisica – UNI 10384)

- f) Spesa gestione annuo carburante per Motobarca
- g) Spesa gestione annua assicurazione mezzi terrestri
- h) Spesa gestione annua assicurazione mezzo nautico
- i) vigilanza
- j) Spese manutenzione ordinaria riparazione automezzi terrestri (Ricambi, Gomme, Olio, meccanico, carrozziere, ecc.) circa 8% del valore
- k) Spese manutenzione ordinaria, riparazione e RINA mezzo nautico circa 5% del valore
- l) spese manutenzione ordinaria sterilizzatore (revisioni periodiche, contratto di assistenza, validazione annuale termometro)
- m) polizza fideiussoria sterilizzatore
- n) Materiale impiegato per funzionamento sterilizzatore
- o) Spesa annuo impianti di Forza Motrice
- p) costi trasporto e smaltimento per rifiuti prodotti riferibili all'espletamento dei servizi (acque di scarico sterilizzatore, acque provenienti dal lavaggio)
- q) Spesa annuo impianto acqua

COSTI TECNICI

- r) Locazione Immobili (canoni demaniali) e noleggio attrezzature
- s) Costo annuo Personale Tecnico funzionamento struttura e Gestione Normativa "R" così determinati:
Qualifica Media - CCNL trasporti impiegato 2 liv..
Importi di Riferimento: Costo Dipendente Euro 17.300,00; Oneri Previdenziali Euro 6.500,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.200,00.
- t) Materiale Vario di Consumo gestione Struttura
- u) Ammortamento e leasing impianti e mezzi terrestri
- v) Ammortamento e leasing mezzi nautici

COSTI AMMINISTRATIVI

- w) Spese per consulenze esterne (rientrano quelle per normativa rifiuti, legali, amministrative e certificazioni ISO)
- x) Costo annuo Personale Amministrativo così determinati:
Qualifica Media - CCNL trasporti impiegato 2 liv..
Importi di Riferimento: Costo Dipendente Euro 19.000,00; Oneri Previdenziali Euro 5.500,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.500,00.
- y) Spese gestione Rete Aziendale Mobile e Telefoni fissi
- z) Altre Spese Ordinarie Generali (Cancelleria e stampati, Postali, abbonamenti, tributi vari, costo annuo certificazioni ISO 9001 14001, polizza fideiussoria per messa riserva rifiuti pericolosi (isola ecologica), polizza antinquinamento, ecc.)

12. CAPACITA' DEGLI IMPIANTI PORTUALI

Sulla base dei traffici medi previsti e considerate possibili situazioni di punta, si è organizzato il servizio e le conseguenti capacità degli impianti portuali che possono così essere sintetizzate:

	max giornaliera	max annuale
Garbage	120 mc	43.800 mc
Garbage sterilizzati	60 mc	10.950 mc
Oil	215 mc	42.000 mc
sewage	300 mc	73.000 mc
Rifiuti pericolosi	30 mc	10.950 mc
Recuperabili non pericolosi	150 mc	10.500 mc

Sono state ipotizzate le capacità in conformità alle risorse materiali dichiarate e alla capacità di sfruttamento ininterrotto nell'arco delle 24 ore (max giornaliera) e su un utilizzo continuo nei 365 gg. (max annuale):

Garbage : possibilità di utilizzare n. 4 cassoni da 30 mc giorno

Garbage sterilizzati come da potenzialità massimo dell'impianto

Oil 3 cisterne da 13 mc c.u. utilizzabili in linea per un max di 3 servizi giornalieri c.u.+ bettolina da 100 mc

Sewage 4 cisterne da 13 mc c.u. utilizzabili in linea per un max di 4 servizi giornalieri c.u. .+ bettolina da 100 mc

Rifiuti pericolosi possibilità di utilizzare n. 1 cassoni da 30 mc giorno

Recuperabili non pericolosi come da potenzialità massima autorizzata (R13)

13. GLI ASPETTI TARIFFARI

13.1 Linee generali sull'impostazione della questione tariffaria

L'art. 8 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 le navi mercantili i criteri di strutturazione tariffaria sono riportati nell'Allegato IV al Decreto medesimo, laddove si stabilisce la seguente articolazione:

- a) una quota fissa, indipendente dall'effettivo utilizzo degli impianti portuali di raccolta, commisurata in modo da coprire almeno il 35% dei costi di investimento e di esercizio degli impianti, con possibilità di differenziazione in funzione della categoria, del tipo e della dimensione della nave;
- b) una quota correlata al quantitativo e al tipo di rifiuti prodotti ed effettivamente conferiti dalla nave agli impianti portuali di raccolta, commisurata in modo da coprire la parte dei costi non coperta dalla quota di cui alla lett. a).

L'Allegato IV aggiunge che nel caso di conferimento dei residui del carico, la tariffa è posta a carico esclusivamente delle navi che utilizzano gli impianti.

Sono poi stabiliti indirizzi per la riduzione delle tariffe se la gestione ambientale, le attrezzature ed il funzionamento della nave sono tali da assicurare una produzione ridotta di rifiuti.

Allo scopo di scongiurare comportamenti opportunistici degli operatori commerciali marittimi e per incentivare l'utilizzo degli impianti di raccolta portuali, 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 strutturare il tariffario prevedendo una tariffa standard obbligatoria per tipologia e caratteristica delle navi che consenta il conferimento di un quantitativo predeterminato di rifiuti, prevedendo:

- a) una riduzione alle navi che non si avvalgono del servizio in quanto beneficiarie di esenzioni o deroghe dell'Autorità marittima;
- b) maggiorazione per conferimenti di quantitativi maggiori di quelli predeterminati, in proporzione ai medesimi quantitativi effettivamente conferiti maggiori di quelli predeterminati.

Tale soluzione è sicuramente in linea con gli intendimenti del legislatore comunitario e nazionale, in quanto consente di non penalizzare eccessivamente le navi che hanno quelle "capacità di stoccaggio" adeguate e che non avvalendosi del servizio portuale, sono tenute a corrispondere una quota fissa che - si propone - venga calcolata attraverso una riduzione in percentuale sulla tariffa standard per tipologia e caratteristica delle navi; tale quota fissa sarà non inferiore al limite minimo del 35% di copertura dei costi del servizio risponde pienamente a quel criterio impartito dagli organi comunitari allo scopo

di incentivare il ricorso al conferimento, così come peraltro suggerito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con circolare prot. RAM/0676/C/2004 del 9 marzo 2004, con l'indubbio vantaggio di non sovradimensionare l'*a/ea* d'impresa del soggetto gestore in funzione del numero delle navi ammesse al regime di deroga.

Peraltro in situazioni di erogazione di servizi pubblici universali, o meglio, secondo la nozione del diritto comunitario, in situazione di erogazione del servizio di interesse generale, il costo per beneficiare del servizio è tanto più contenuto, quanto sono più le richieste di erogazione degli utenti ed è pertanto opportuno incentivare l'utilizzo del servizio medesimo.

Tale impostazione è sicuramente congrua per i servizi di ritiro di rifiuti che ordinariamente vengono conferiti ad ogni porto di approdo, quali rifiuti *garbage* comprendenti quelli di provenienza dagli scarti di cucina e di camera, ivi compresi gli scarti di prodotti vegetali ed animali o comunque ad alto tasso di umidità, assimilabili agli urbani e altri non speciali e non pericolosi.

In particolare, per quanto attiene ai rifiuti alimentari, sulla base dell'art. 7 comma 4 del Decreto, si ritiene di poter mantenere in sostanza le disposizioni che già vigevano fin dal 1998 (Ord. n. 9/98) che prevedono in sintesi:

- l'obbligo a tutte le navi in porto o presso terminali API di conferire i propri rifiuti di origine alimentare entro 24 ore dall'arrivo, qualora dall'arrivo siano trascorse meno di 24 ore dall'ultimo conferimento;
- l'obbligo di conferire all'arrivo i rifiuti alimentari se sono trascorse più di 24 ore dall'ultimo conferimento;
- il divieto di accumulo dei rifiuti alimentari e deperibili a bordo delle navi che andranno conferiti giornalmente in porto e agli impianti API di Falconara per tutto il periodo di permanenza all'ormeggio;
- l'applicabilità di tali disposizioni anche nei confronti delle navi autorizzate in deroga ex art. 7 comma 2 del D.lgs. 182/03 a conferire in altro porto i rifiuti non alimentari.

Per i rifiuti di tipologie diverse (*oil*, altri speciali pericolosi, *sewage*) i quali storicamente e funzionalmente sono caratterizzati dall'occasionalità del conferimento, tenuto conto che prevedibilmente vi saranno richieste di deroghe al conferimento ad ogni approdo, soprattutto da navi di linea, il diritto fisso sarà ridotto rispetto alla tariffa standard.

Tenuto conto dei particolari obblighi in materia di conferimento dei rifiuti di origine alimentare, risulta opportuno individuare una apposita voce tariffaria autonoma per tale tipologia di rifiuti, stabilendo inoltre che:

- nel caso si ottenga deroga per non conferire i rifiuti "Garbage" di origine non alimentare, la nave non è tenuta a versare alcun diritto fisso;
- nel caso in cui la nave conferisca tutti i rifiuti "Garbage", alimentari e non, e la raccolta sia stata organizzata in maniera differenziata, si prevede una tariffa per ogni mc di rifiuti in più rispetto al quantitativo standard;
- nel caso si conferiscono rifiuti "Garbage" in maniera indifferenziata vi è una tariffa maggiorata;
- nel caso in cui la nave ottenga deroga/esenzione anche per i rifiuti alimentari, viene prevista un diritto fisso pari al 70% della tariffa base applicabile.

La quota fissa viene differenziata secondo la tipologia di imbarcazione e precisamente:

- per le navi passeggeri viene conteggiata in funzione dei metri cubi prodotti in base ai passeggeri e personale imbarcato trasportato;
- per le navi mercantili ormeggiate in porto secondo la stazza lorda;
- per le navi ormeggiate c/o impianti API vale la stessa logica adottata per le navi mercantili in porto (stazza lorda) con l'addizionale del servizio motobarca variabile a seconda della distanza.

Le eventuali eccedenze, a mc, saranno conteggiate imputando il costo di smaltimento del rifiuto e la maggiorazione per l'espletamento del servizio.

Per i rifiuti *oil* la quota fissa è uguale per tutti i vettori marittimi e contempla il costo della raccolta, la sosta del mezzo terrestre o navale e il trasporto del rifiuto presso idoneo impianto; nel caso di servizio in mare si deve aggiungere l'addizionale del servizio motobarca applicata con la stessa logica vista per i rifiuti garbage.

Alla quota fissa per i rifiuti oil, sewage e pericolosi si deve imputare il costo di smaltimento a metro cubo.

Per quanto attiene ai costi specifici dell'impianto di autoclavaggio si ritiene opportuno applicare il principio mutualistico di ripartire gli oneri tra tutte le navi, piuttosto che appesantire notevolmente i costi a carico delle navi provenienti da paesi extracomunitari.

13.2 Criteri di formazione delle tariffe

In base alle linee-guida sopra delineate, si può entrare nei dettagli della formazione tariffaria, separando le quattro seguenti fondamentali categorie di rifiuti e il problema specifico del naviglio minore stanziale e da pesca, ricordando che per il diporto, tenuto conto delle soluzioni organizzative ipotizzate nel cap. 6.7, non vi è la necessità di una previsione tariffaria:

- garbage a sua volta distinti in rifiuti alimentari e non;
- oil;
- sewage;
- altri speciali pericolosi;
- rifiuti dal naviglio minore e da pesca.

a) Garbage (alimentari e non)

Per questa tipologia di rifiuto è fatto obbligo a tutte le navi che sostano in porto e presso terminali API il conferimento dei propri rifiuti di origine alimentare (di cucina) e ogni altro tipo di rifiuto deperibile provenienti dai

locali e luoghi adibiti ai servizi di cucina e cambusa, nonché da quelli normalmente adibiti ad uso ristoro, riposo e soggiorno dell'equipaggio e dei passeggeri, alla ditta Concessionaria.

a.1) navi passeggeri

Per i rifiuti alimentari provenienti dalle navi passeggeri si prevedono 2 fasce: quelle che hanno trasportato un numero di persone (equipaggio e passeggeri) inferiore a 600 per le quali si prevede una tariffa standard parametrata alla produzione media di 2mc di rifiuti, alla quale si aggiunge un'eventuale maggiorazione per ogni mc conferito in eccedenza rispetto al quantitativo medio di 2mc.

Per le navi che hanno trasportato più di 600 persone si prevede una tariffa standard parametrata alla produzione media di 4mc, alla quale si aggiunge un'eventuale maggiorazione per le eccedenze.

Per le unità che effettuano viaggi di durata inferiore a 6 ore e di durata inferiore alle 12 ore sarà prevista una riduzione rispettivamente del 50% e del 20%, purchè dimostrino di aver conferito rifiuti dal punto di provenienza.

Le unità navali che otterranno deroga per i rifiuti garbage non alimentari non saranno tenute a corrispondere nessun diritto fisso.

a.2) navi da carico

La divisione secondo la stazza per quello che riguarda le navi mercantili in porto e in rada passano dalle attuali 5 classi a 3, così divise:

- da 0 a 3.000 T.S.
- da 3.001 a 6.000 T.S.
- Oltre 6.000 T.S.

Si prevede una tariffa standard dei rifiuti alimentari parametrata alla produzione media di 1mc di rifiuti secondo la stazza, alla quale si aggiunge un'eventuale maggiorazione per ogni mc conferito in eccedenza rispetto al quantitativo medio di 1mc.

Per il servizio reso con motobarca presso impianti API, in aggiunta alla tariffa dei mercantili, si applica l'addizionale motobarca calcolata secondo la distanza dal porto di Ancona che sono:

- pontile;
- monoboa
- isola.

b) oil

Considerata l' omogeneità del servizio, si preferisce non diversificare la quota fissa tralasciando la diversità (in termini di stazza e tipologia) delle navi.

Il valore della quota fissa comprende la raccolta, trasporto con sosta del mezzo terrestre per 1 ora. Per il servizio reso con motobarca presso

impianti API, in aggiunta alla tariffa fissa per il servizio, si applica l'addizionale motobarca calcolata secondo la distanza dal porto di Ancona. Nel caso in cui le navi si avvalgano di deroghe o esenzioni la quota da pagare per il servizio in terra o in mare è calcolata in percentuale sulla quota fissa e per le passeggere scaglionate in proporzione al tempo di viaggio.

c) Sewage – altri rifiuti pericolosi

Si adotta la stessa logica seguita per gli "OIL" con una unica quota fissa, indipendentemente dal tipo di vettore marittimo e dal suo stazionamento inserendo quando dovuto l'addizionale motobarca ; nel caso in cui le navi si avvalgano di deroghe o esenzioni la quota da pagare è calcolata in percentuale sulla quota fissa del servizio.

13.3 Prospetti tariffari

Si ipotizza conseguentemente il seguente tariffario:

1) SERVIZI PER NAVI ORMEGGIATE IN PORTO

1.a) Passeggeri (*)

	GARBAGE					OIL			SEWAGE			RIFIUTI PERICOLOSI		
Fino a 600 passeggeri compreso equipaggio	Alimentari fino a 2 mc	Eccedenza Alimentari Oltre 2 mc (a mc o frazione)	Rifiuti differenziati a mc o frazione	Rifiuti indifferenziati a mc o frazione	Deroga/Esenzione 70% quota fissa	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga
	€ 150,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	€ 105,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 40,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00
oltre a 600 passeggeri compreso equipaggio	Alimentari fino a 4 mc	Eccedenza Alimentari Oltre 4 mc (a mc o frazione)	Rifiuti differenziati a mc o frazione	Rifiuti indifferenziati a mc o frazione	Deroga/Esenzione 70% quota fissa	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga
	€ 240,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	€ 168,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 40,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00

(*) Per le unità che effettuano viaggi di durata fino a 12 ore, le tariffe sono ridotte del 20%; per quelle che effettuano viaggi di durata inferiore a 6 ore, le tariffe sono ridotte del 50%. Le riduzioni si applicano solo per la quota fissa "alimentari garbage"; e deroga "oil". I tempi di viaggio si intendono calcolati in condizioni meteo marine normali.

1.b) Carico

	GARBAGE					OIL			SEWAGE			RIFIUTI PERICOLOSI		
	Alimentari fino a 1 mc primo giorno	Alimentari fino a 1 mc giorni successivi	Eccedenza Alimentari Oltre 1 mc (a mc o frazione)	Rifiuti differenziati a mc o frazione	Rifiuti indifferenziati a mc o frazione	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga
0-3000 T.S.	€ 35,00	€ 31,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 20,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00
Da 3000 a 6000 T.S.	€ 50,00	€ 45,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 30,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00
Oltre 6000 T.S.	€ 90,00	€ 81,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 40,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00

Servizio di ritiro, trasporto e smaltimento di rifiuti garbage a mezzo contenitore:

1. ritiro e trasporto in discarica del contenitore:
 - a contenitore € 160,00
2. smaltimento (con minimo addebitabile di 4 mc):
 - a mc € 40,00
3. noleggio contenitori:
 - ⇒ su base mensile:
 - da 5 mc € 150,00
 - da 10 mc € 200,00
 - ⇒ giornaliera:
 - da 5 mc € 7,00
 - da 10 mc € 10,00.

2) SERVIZI PER NAVI ORMEGGIATE C/O IMPIANTI API

in aggiunta al servizio per navi ormeggiate in porto si deve aggiungere l'addizionale del servizio motobarca variabile a seconda della distanza; nel caso di accorpamento di più servizi l'addizionale viene contemplata una sola volta con l'applicazione di eventuali eccedenze temporali.

	GARBAGE			OIL			SEWAGE			RIFIUTI PERICOLOSI		
	Quota fissa servizio	eccedenza	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga
Addizionale pontile	€ 150,00	/	/	€ 150,00	/	/	€ 150,00	/	/	€ 150,00	/	/
Addizionale isola	€ 220,00	/	/	€ 220,00	/	/	€ 220,00	/	/	€ 220,00	/	/
Addizionale monoboa	€ 300,00	/	/	€ 300,00	/	/	€ 300,00	/	/	€ 300,00	/	/

Per il servizio rifiuti garbage giornaliero effettuato accorpando in unico viaggio i ritiri alle navi c/o gli impianti API verrà applicato uno sconto sull'addizionale motobarca del 30%.

3) SERVIZI PER NAVI ORMEGGIATE IN RADA

Il servizio, facoltativo, eseguito a richiesta dalla nave prevede l'applicazione delle tariffe per le navi ormeggiate in porto con l'addizionale motobarca relativa al pontile; le deroghe non vengono applicate.

Nel caso di accorpamento di più servizi l'addizionale viene contemplata una sola volta con l'applicazione di eventuali eccedenze temporali.

		GARBAGE					OIL			SEWAGE			RIFIUTI PERICOLOSI		
		Alimentari fino a 1 mc	Eccedenza Alimentari Oltre 1 mc (a mc o frazione)	Rifiuti differenziati a mc o frazione	Rifiuti indifferenziati a mc o frazione	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento mc	Deroga
0-3000 T.S.		€ 35,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	/	€ 160,00	€ 90,00	/	€ 160,00	€ 55,00	/	€ 200,00	€ 770,00	/
	Addizionale motobarca	€ 150,00	/	/	/	/	€ 150,00	/	/	/	/	/	/	/	/
Da 3000 a 6000 T.S.		€ 50,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	/	€ 160,00	€ 90,00	/	€ 160,00	€ 55,00	/	€ 200,00	€ 770,00	/
	Addizionale motobarca	€ 150,00	/	/	/	/	€ 150,00	/	/	€ 150,00	/	/	€ 150,00	/	/
Oltre 6000 T.S.		€ 90,00	€ 40,00	€ 20,00	€ 70,00	/	€ 160,00	€ 90,00	/	€ 160,00	€ 55,00	/	€ 200,00	€ 770,00	/
	Addizionale motobarca	€ 150,00	/	/	/	/	€ 150,00	/	/	€ 150,00	/	/	€ 150,00	/	/

13.4 Disposizione tariffarie transitorie

La ristrutturazione tariffaria secondo quanto delineato dalla normativa europea e dalla normativa di attuazione introduce una minore certezza sulle previsioni dei ricavi dell'erogatore del servizio ad una maggiore alea sull'andamento economico della gestione, rispetto ai tariffari applicati in base alla precedente normativa, sostanzialmente articolati su base forfetaria, e ciò in quanto:

- da un lato viene introdotto l'elemento variabile tariffario proporzionato alla quantità dei rifiuti effettivamente conferiti dalla nave;
- dall'altra vengono previste "deroghe" ed "esenzioni" che legittimano la nave a non avvalersi del servizio portuale.

In particolare, nonostante la previsione di tariffa fissa elevata – allo scopo di incentivare il ricorso al servizio – il rilascio di un elevato numero di deroghe da parte dell'Autorità marittima, potrebbe compromettere l'equilibrio economico dell'erogatore del servizio.

Prima di avviare il procedimento selettivo per l'individuazione dell'erogatore del servizio sulla base di livelli stimati di prestazioni e di ricavi che potrebbero successivamente non trovare conferma nella realtà dei fatti, in relazione alle decisioni delle più importanti compagnie di navigazione, risulta quanto mai opportuno prevedere e sostenere la possibilità di accordi complessivi tra armatori, erogatori dei servizi e autorità portuali che assicurino un periodo minimo di fruizione dei servizi nel porto di Ancona (es. 6 mesi), a fronte di una ulteriore limitazione dell'importo dei diritti fissi nei periodi in cui la nave si avvale della deroga.

In tal modo, riducendosi l'*alea* dell'andamento economico del servizio, è sostenibile un proporzionato contenimento dell'importo dei diritti fissi.

In via transitoria, dopo l'adozione formale del Piano e nelle more della definitiva approvazione da parte della Regione Marche, con decorrenza del 1° agosto 2004 si introduce con Ordinanza la quantificazione dei diritti fissi che devono essere corrisposti dalle navi beneficiarie di deroghe ed esenzioni per il conferimento dei rifiuti di tipologia "*garbage*", con il consenso del soggetto attualmente concessionario; tali diritti fissi non saranno inferiori all'80% della tariffa attualmente vigente, al fine di assicurare l'economicità del servizio e l'equilibrio gestionale tra costi e ricavi, stante altresì l'incidenza indicativa pari a circa l'80% dei costi fissi sui costi totali, posto che, peraltro, al momento non viene prevista l'applicazione di diritti fissi per i rifiuti di tipo *oil*, *sewage*, e di altri pericolosi.

Con la medesima decorrenza la Capitaneria di Porto emanerà la disciplina concernente il rilascio delle deroghe e delle esenzioni, così come peraltro suggerito dal Ministero dell'Ambiente con Circolare Gab./2004/2181/B01 del 9 marzo 2004.

Nel periodo transitorio, il servizio continuerà ad essere assicurato dall'attuale concessionario, al quale la concessione, in scadenza al 31 dicembre 2004, potrà essere prorogata indicativamente di 4 mesi fino al 30 aprile 2005, per l'espletamento delle procedure di gara.

14. LINEE GUIDA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

L’art. 6, comma 1, lett. c) della L. n. 84/94 prevede che i servizi di interesse generale individuati con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti) , siano affidati in concessione mediante gara pubblica.

Per quanto riguarda il ritiro dei rifiuti dalle navi, il D.M. 14.11.94 (applicativo dell’ art. 6, comma 1 lett. c) della L. n. 84/94) inserisce tra i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso agli utenti portuali la raccolta e lo sversamento a discarica dei rifiuti provenienti dalle navi.

Si aggiunge inoltre che attribuendo il D. Lgs. n. 182/2003 alla Autorità portuali la competenza esclusiva in materia di rifiuti dalle navi, la medesima Autorità può organicamente disciplinare il settore con atti di regolamentazione e organizzazione, sia stabilendo i capitolati per le imprese erogatrici del servizio, sia emanando apposite Ordinanze regolanti facoltà, diritti ed obblighi degli utenti e dei prestatori dei servizi.

Il sistema normativo si completa con la previsione dell’art.4, comma 5 del D. Lgs. n. 182/2003 laddove si prescrive che l’affidamento del servizio di raccolta dei rifiuti avviene mediante gara ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente.

Prima di entrare nel merito della individuazione delle procedure e dei criteri di affidamento del servizio è necessario un chiarimento concettuale per un corretto inquadramento della fattispecie in argomento.

In primo luogo il rapporto tra Autorità portuale e soggetto gestore è regolato da un atto di concessione e pertanto è necessario evidenziare la distinzione tra concessione di servizi ed appalto di servizi.

Il criterio distintivo più convincente è quello relativo all’oggetto dei due istituti: l’appalto di servizi concerne prestazioni rese in favore dell’amministrazione, mentre la concessione di servizi riguarda sempre un articolato rapporto trilaterale che interessa l’amministrazione concedente, il concessionario e gli utenti del servizio; ciò comporta, di regola, ulteriori conseguenze sull’individuazione delle conseguenze dei soggetti tenuti a pagare il corrispettivo dell’attività svolta: nella concessione di pubblico servizio il costo del servizio normalmente grava sugli utenti, mentre nell’appalto di servizi spetta all’amministrazione l’onere di compensare l’attività svolta dal privato.

Tale criterio peraltro assume un rilievo apprezzabile solo quando il servizio pubblico è divisibile tra gli utenti che ne beneficiano direttamente.

La sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI ,n. 2634 del 2002 ha altresì chiarito che l’elemento distintivo è la traslazione dell’alea inerente l’attività in capo ad un soggetto privato: quando l’operatore privato si assume i rischi di gestione del servizio, rifacendosi sull’utente mediante la riscossione di una tariffa, allora si ha la concessione.

In considerazione del fatto che la concessione del servizio di ritiro rifiuti dalle navi rientra pienamente nella categoria delle concessioni di servizio non è applicabile a tale istituto la normativa sugli appalti di servizio ed in particolare le disposizioni contenute nel D. Lgs. n. 157/95.

Tuttavia come riconosciuto dalla giurisprudenza nazionale (decisione 17 gennaio 2002, n. 253, IV Sez. Cons. Stato), dalla Corte di Giustizia U.E. (Sent., Sez. VI, 7 dicembre 2000, causa C-324/98) e dalla “comunicazione

interpretativa della Commissione europea del 29 aprile 2000, pur non richiedendosi l'applicazione del D.Lgs. n. 157/95, il ricorso all'istituto concessorio non rende libera la scelta del soggetto a cui affidare la concessione, restando la scelta dell'erogatore assoggettata ai principi generali del Trattato U.E. costitutivo (in particolare agli art.43 e 49) , nonché ai principi generali che governano la materia dei contratti pubblici (*par condicio* dei concorrenti, pubblicità dei bandi, trasparenza delle procedure, segretezze delle offerte economiche

Tenuto conto di quanto sopra, la procedura selettiva di affidamento non necessariamente deve prevedere tutti gli adempimenti di cui al D.Lgs. n. 157/95, ma è sufficiente che siano pienamente soddisfatti i principi di parità di trattamento, di trasparenza, di non discriminazione, di proporzionalità.

Si stabiliscono pertanto le seguenti linee guida per la procedura selettiva:

- massima divulgazione dell'Avviso di gara il cui estratto andrà pubblicato su almeno due quotidiani a diffusione nazionale;
- possibilità ampia di partecipazione a livello comunitario senza discriminazione di nazionalità;
- individuazione preventiva dei requisiti che i candidati devono soddisfare durante la fase selettiva;
- scelta del candidato in base a criteri obiettivi, nel rispetto delle regole e dei requisiti inizialmente stabiliti.

Per la definizione dei requisiti di capacità tecnica, economica e finanziaria dei partecipanti dovrà ovviamente tenersi conto del principio di proporzionalità, evitando di fissare requisiti professionali o finanziari sproporzionati rispetto all'oggetto della concessione.

Ad ogni modo potranno partecipare alla gara le imprese provviste del certificato di iscrizione all'Albo Nazionale Gestori secondo le categorie indicate al paragrafo 7.

L'impresa concorrente dovrà dimostrare con idonea documentazione, di disporre, all'atto della partecipazione della gara, di tutti i mezzi d'opera ad attrezzature necessarie per lo svolgimento dei servizi, indicati nel paragrafo dedicato alle risorse materiali.

Per garantire idonea capacità finanziaria sarà richiesto un capitale sociale e un patrimonio netto (per l'ATI, limitatamente alla capogruppo mandataria) rispettivamente non inferiori a € 60.000,00 e a € 250.000,00 e ciò in base al bilancio dell'ultimo anno o a successiva documentazione legale, oltre ad una referenza bancaria di solvibilità e a fidejussioni il cui importo sarà stabilito del bando di gara.

Per assicurare che i candidati abbiano un'esperienza qualificata nel settore, quale requisito tecnico per lo svolgimento ottimale del servizio, sarà legittimamente inseribile la clausola che limiti l'ammissione ai soli concorrenti che abbiano svolto servizi identici a quelli oggetto della concessione nei tre anni precedenti (in conformità, Consiglio di Stato, Sez. V, Sent. 15 febbraio 2002, n. 919) e che abbiano realizzato nel triennio precedente un fatturato, per ciascun esercizio finanziario, pari alla metà dell'importo presunto del servizio.

Completeranno il quadro i requisiti di moralità e di onorabilità e ciò secondo le consuete verifiche dei casellari, della certificazione antimafia e dell'assenza di procedure concorsuali, nonché il rispetto dei livelli minimi retributivi, assicurativi

e previdenziali stabiliti dalla legge e dalla contrattazione collettiva di riferimento e ciò a tutela dei lavoratori e della *par condicio* delle imprese concorrenti.

L'aggiudicazione del servizio sarà poi effettuata a favore dell'”*offerta economicamente più vantaggiosa*” (in linea con l’art. 23, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 157/95 in materia di appalti di servizi) da valutare sulla base dei seguenti elementi, attribuendo a ciascuno di essi il punteggio che indicativamente si riporta:

- ribasso sulla tariffa posta a base di gara, indicata
nel tariffario: 50 punti;
- possesso di certificazione di qualità ISO 9001 ed
ISO 14001: 10 punti;
- proposta tecnico-operativa migliorativa per
l'espletamento del servizio: 10 punti;
- anni di esperienza per prestazioni identiche: 3 punti per ogni anno:
max. 30 punti;

per un totale di 100 punti.

Le tariffe che si andranno a determinare sulla base dell'esito della gara saranno approvate e rese esecutive con Ordinanza dell'Autorità portuale.

15. IL RAPPORTO DI CONCESSIONE

Lo schema del rapporto concessorio in linea generale prevedrà:

- una durata quadriennale;
- l'affidamento 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;
- obbligo da parte del concessionario di istituire apposita contabilità separata ove andranno rilevati i costi e i ricavi del servizio, qualora il concessionario svolga altre attività economiche oltre quelle relative all'esercizio della concessione.
- obblighi statistici periodici sulla quantità e tipologia.
- possesso dell'autorizzazione per lo sterilizzatore entro 150 giorni dall'aggiudicazione del servizio che sarà comunque garantito nella sua totalità, fino al rilascio dell'autorizzazione, dall'attuale soggetto gestore.

I responsabili dell'attuazione del presente piano, in relazione agli specifici compiti di cui sono titolari alla luce della L. n. 84/94 e della pianta organica, sono:

- a) Il Presidente dell'Autorità Portuale;**
- b) il Segretario generale dell'Autorità Portuale;**
- c) il Dirigente dell'Area Risorse Finanziarie, Regolamentazione e Gestione del Territorio dell'Autorità Portuale.**