



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

Redatto dall'Autorità Portuale Nord Sardegna
Olbia - Golfo Aranci - Porto Torres

PERIODO 2015 - 2018



Allegato alla Delib.G.R. n. 10/14 del 17.3.2015



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



INDICE

1	PREMESSA	5
2	DEFINIZIONI	7
3	SINTESI DELLA PERTINENTE NORMATIVA	10
4	CLASSIFICAZIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI	15
5	OBIETTIVI DEL PIANO	17
6	DESCRIZIONE DEI PORTI	19
6.1	Polo di Olbia	19
6.2	Polo di Porto Torres	24
7	ANALISI DEI DATI STORICI	27
7.1	TRAFFICO PORTUALE	27
7.1.1	Porto di Olbia	27
7.1.2	Porto di Golfo Aranci	28
7.1.3	Porto di Porto Torres	29
7.2	RIFIUTI RACCOLTI	30
7.2.1	Porto di Olbia e porto di Golfo Aranci	30
7.2.2	Porto di Porto Torres	30
7.3	SITUAZIONE ATTUALE DELLA RACCOLTA DEI RIFIUTI	31
8	ANALISI DEI FABBISOGNI	32
8.1	Porto di Olbia e Porto di Golfo Aranci	33
8.2	Porto di Porto Torres	34
9	PREVISIONE DEI VOLUMI DI SERVIZIO NEL SUCCESSIVO TRIENNIO DI VALIDITÀ DEL PIANO	36
10	ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO	38
10.1	RITIRO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DA NAVI SOGGETTE A NOTIFICA	39





10.1.1	Rifiuti garbage (assimilati agli urbani e alimentari).	39
10.1.2	Rifiuti speciali solidi pericolosi e non	41
10.1.3	Rifiuti speciali liquidi pericolosi (rifiuti oil)	42
10.1.4	Rifiuti sewage (acque nere)	44
10.1.5	Rifiuti sanitari a rischio infettivo ed i Rifiuti alimentari di origine animale extra UE	45
10.1.6	Residui del carico	45
10.2	RITIRO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DA NAVI NON SOGGETTE A NOTIFICA	46
10.2.1	Naviglio da pesca	46
10.2.2	Naviglio da diporto	47
11	IMPIANTI DI CONFERIMENTO RIFIUTI	50
12	AUTORIZZAZIONI E FORMULARI	51
13	SISTEMA INFORMATIVO INTEGRATO	52
14	ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	55
14.1	Porto di Olbia e porto di Golfo Aranci	55
14.2	Porto di Porto Torres	57
15	IL QUADRO DEI COSTI DI GESTIONE E DEGLI IMPIANTI	59
16	GLI ASPETTI TARIFFARI	61
16.1	LINEE GENERALI DI IMPOSTAZIONE TARIFFARIA	61
16.1.1	TARIFFA NAVI	61
16.1.2	TARIFFA DI PORTO, PESCHERECCI E NAVIGLIO MINORE	62
16.2	CRITERI DI FORMAZIONE DELLE TARIFFE	63
16.3	PROSPETTI TARIFFARI	66
17	PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PERIODICA	69





18	LINEE GUIDA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO	70
18.1	SCHEMA RAPPORTO DI CONCESSIONE	71
	ALLEGATO 1	72



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



1 PREMESSA

Il presente Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, di seguito chiamato “Piano”, è redatto ai sensi dell’art. 5 del Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n.182 e ss.mm.ii. 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 per l’affidamento dei servizi di raccolta dei rifiuti dalle navi ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, trattandosi quest’ultimo di un servizio di interesse generale come definito e delineato dall’art. 6 comma 1 lettera c) della L. n. 84/94 e dall’art. 1 del D.M. 14.11.94 (Ministero dei trasporti e della navigazione - Identificazione dei servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all’utenza portuale). Il Piano sarà aggiornato almeno ogni tre anni ed, in ogni caso, al verificarsi di significativi cambiamenti infrastrutturali e gestionali del porto. 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).

In ottemperanza alla direttiva 2000/59/CE, al relativo D.Lgs. 24 giugno 2003 n. 182 di recepimento ed al Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali approvato con D.G.R. n. 50/17 del 21/12/2012, il Piano è elaborato tenendo conto delle dimensioni dello scalo e della tipologia e numero delle unità che vi approdano, in base al dettato normativo laddove prescrive il seguente obbligo a carico del comandante della nave: *“Il comandante della nave, ogniquale volta lascia il porto di approdo conferisce i rifiuti prodotti dalla nave all’impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto. Detta disposizione non si applica alle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari”*. Questa disposizione implica il necessario conferimento da parte della nave di tutti i rifiuti di bordo rientranti nelle definizioni di cui ai punti c) e d) del comma 1 dell’art. 2 del citato Decreto Legislativo, al fine di garantire una corretta gestione dei rifiuti prodotti dalla nave prima che intraprenda una nuova navigazione e ciò nell’interesse generale ad una maggior tutela dell’ambiente marino.

Uniche eccezioni possibili a tale obbligo sono:

- a) esenzione per le navi “in servizio di linea con scali frequenti e regolari”, in base al combinato disposto degli artt. 6 comma 4 e 7 commi 1 del Decreto;
- b) esenzione per “pescherecci e imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri” in base al disposto dell’art. 6 comma 4 del Decreto;



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



c) deroga puntuale tramite specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima secondo la procedura e le condizioni di cui all'art. 7 comma 2 del Decreto.

Il presente Piano costituisce una revisione ed un aggiornamento dei precedenti Piani approvati con deliberazione della Giunta Regionale, rispettivamente la n. 52/17 del 09/11/2005 per quanto riguarda i porti di Olbia e Golfo Aranci e la n. 61/40 del 20/12/2005 per quanto riguarda Porto Torres.

Inoltre si precisa che il presente Piano, in attuazione di quanto previsto dall'art. 5 comma 1 del D.Lgs. 182/2003, è stato elaborato, dall'Autorità Portuale Nord Sardegna avvalendosi della collaborazione degli Ingg. Andrea Monteverde e Roberto Montis, e in coerenza con quanto evidenziato in occasione degli incontri con i rappresentanti degli Enti come di seguito riportato:

- Capitaneria di Porto di Olbia, in data 16/05/2014;
- Circomare di Golfo Aranci, in data 16/05/2014;
- Capitaneria di Porto di Porto Torres, in data 16/05/2014;
- Uffici di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera di Porto Torres, in data 12/06/2014;
- Ufficio Veterinario Adempimenti Comunitari della Sardegna, in data 12/06/2014;
- Provincia di Sassari, in data 18/06/2014;
- Rappresentanza Agenzie Marittime, in data 18/06/2014;
- Rappresentanza Pescatori di Porto Torres, in data 18/06/2014.



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



2 DEFINIZIONI

Ai sensi del presente Piano rinviando per quanto non espressamente richiamato alle disposizioni generali di cui alla normativa nazionale, con particolare riferimento al D.Lgs. 152/2006 *Testo Unico Ambientale in attuazione della legge 15.12.04 n. 308*, si intende per

- **Rifiuto**: qualsiasi sostanza od oggetto 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 ed i residui del carico;

- **Rifiuti prodotti dalla nave (Art. 2, comma 1, lett. c) D. Lgs. n. 182/2003**: i rifiuti, comprese le acque reflue ed i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli Allegati I, IV e V della Convenzione Internazionale per la Prevenzione degli Inquinamenti (MARPOL 73/78), nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l'attuazione dell'Allegato V della MARPOL 73/78;

- **Residui del carico (Art. 2, comma 1, lett. d) D. Lgs. n. 182/2003**: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico a bordo della nave nelle stive o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slop) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui;

- **Impianto portuale di raccolta (Art. 2, comma 1, lett. e) D. Lgs. n. 182/2003**: qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile, sita all'interno del porto dove, prima del loro avvio al recupero o allo smaltimento, vengono raccolti o possono essere conferiti i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico;

- **Gestione**: la raccolta, il trasporto, il recupero e lo smaltimento dei rifiuti, compresi la supervisione di tali operazioni e gli interventi successivi alla chiusura dei centri di smaltimento nonché le operazioni effettuate in qualità di commercianti o intermediari (**art. 3, punto 9, Direttiva n. 98/2008/CE**);

- **Gestore del servizio**: impresa (o associazione di imprese), selezionata con procedura di evidenza pubblica, debitamente iscritta all'Albo Gestori Ambientali ed al Sistema di tracciabilità dei Rifiuti (SISTRI), titolare della concessione del servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi; esso riveste la funzione di **detentore** dei rifiuti prodotti dalle navi;

- **Porto (art. 2, comma 1), lett. h) del D. Lgs. n. 182/2003**: luogo o area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature tali da consentire l'attracco di navi, pescherecci ed imbarcazioni da diporto, compresi la rada antistante destinata all'attesa all'ancora delle navi, i terminali petroliferi, pontili e ormeggi Polimeri;

- **Rada** : spazio di mare, riparato da onde e venti, che offre alle navi la possibilità di un temporaneo ormeggio;





- **Produttore:** la persona la cui attività ha prodotto rifiuti (**comando nave**);
- **Detentore:** la persona giuridica che detiene i rifiuti (**concessionario del servizio**);
- **Raccolta:** l'operazione di prelievo, cernita e raggruppamento dei rifiuti da bordo delle navi;
- **Trasporto:** l'operazione di trasferimento dei rifiuti conferiti dai Comandanti delle navi con appositi mezzi dalla nave alla successiva fase di gestione dei rifiuti (deposito temporaneo, stoccaggio, recupero o smaltimento);
- **Deposito temporaneo:** il raggruppamento dei rifiuti effettuato, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti, alle condizioni di cui all'art. 183, comma 1), lett. bb) del D. Lgs. n. 152/2006;
- **Stoccaggio:** le attività di smaltimento consistenti nelle operazioni di deposito preliminare di rifiuti di cui al punto D15 dell'All. B alla parte quarta del D. Lgs. n. 152/2006, nonché le attività di recupero consistenti nelle operazioni di messa in riserva di rifiuti di cui al punto R13 dell'All. C alla citata parte quarta;
- **Raccolta differenziata:** la raccolta in cui un flusso di rifiuti è tenuto separato in base al tipo ed alla natura dei rifiuti al fine di facilitarne il trattamento specifico;
- **Smaltimento:** le operazioni previste nell'Allegato B alla parte quarta del medesimo D.Lgs. 152/06;
- **Recupero:** le operazioni previste nell'Allegato C alla parte quarta del medesimo D.Lgs. 152/06;
- **Rifiuti sanitari:** tutti i rifiuti come definiti nel D.P.R. 15 luglio 2003 n. 254;
- **Rifiuti alimentari di origine animale extra-U.E.:** tutti i rifiuti alimentari provenienti da mezzi di trasporto che nel loro tragitto hanno fatto scalo in Paesi extra-U.E., che sono identificati come sottoprodotti di cat.1 ai sensi del Regolamento CE n. 1069/2009, compresi tutti i rifiuti che sono venuti a contatto con quelli alimentari di origine animale;
- **Rifiuti alimentari extra-U.E.:** tutti i rifiuti alimentari provenienti da mezzi di trasporto che nel loro tragitto hanno fatto scalo in Paesi extra-U.E.;
- **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 U.E.; 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.M. 22 maggio 2001;
- **Nave:** unità di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti;
- **Peschereccio:** qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi;





- **Imbarcazione da diporto**: unità di qualunque tipo a prescindere dal mezzo di propulsione, che viene usata con finalità sportive o ricreative;
- **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'U.E. alla data del 27 novembre 2000 e ratificata con Legge 29 settembre 1980, n. 662;
- **D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182**: "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico", norma base del presente Piano;
- **Autorità**: l'Autorità Portuale;
- **Capitaneria di Porto**: l'Autorità Marittima.



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



3 SINTESI DELLA PERTINENTE NORMATIVA

La normativa di riferimento del presente Piano portuale di raccolta dei rifiuti è costituita da:

- **Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182** *“Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti predetti dalle navi ed i residui del carico”*.

Il decreto ha l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui.

Il decreto detta le definizioni, riportate nelle premesse del presente Piano e definisce il proprio ambito di applicazione:

a) alle navi, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto, a prescindere dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto dello Stato; alle navi Militari da guerra ed ausiliarie nonché alle navi delle Forze di Polizia ad ordinamento civile, si applica il **Decreto 19 marzo 2008 (Ministero della difesa di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministero dell'Economica e delle Finanze)** *“Misure necessarie per il conferimento da parte delle navi militari da guerra e ausiliarie dei rifiuti e dei residui del carico negli appositi impianti portuali ai sensi dell'art. 3 commi 1 e 2 del decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182”*;

b) ai porti dello Stato ove fanno scalo le navi di cui alla lettera a).

Il decreto prevede che ogni porto sia dotato di impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adeguati in relazione alla classificazione dello stesso porto, laddove adottata, ovvero in relazione al traffico registrato nell'ultimo triennio, al fine di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti e residui, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili.

La realizzazione o l'approvvigionamento degli impianti suddetti sono a carico del gestore del servizio. La capacità degli impianti portuali di raccolta realizzati, siano essi strutture fisse, mobili o galleggianti, deve essere commisurata alla tipologia ed al quantitativo di rifiuti prodotti da navi e di residui del carico provenienti dalle navi che in via ordinaria approdano nel porto, tenuto conto delle esigenze operative degli utenti dello scalo, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni del porto, della tipologia delle navi che vi fanno scalo, nonché delle esenzioni.

L'individuazione del gestore del servizio avviene mediante gara ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente.

Il gestore dell'impianto portuale di raccolta e del servizio di raccolta provvede agli adempimenti relativi alla comunicazione annuale ed alla tenuta dei registri previsti dalla vigente normativa in materia di rifiuti.

L'Autorità Portuale, previa consultazione delle parti interessate e, in particolare, degli enti locali, dell'ufficio di sanità marittima e degli operatori dello scalo o dei loro rappresentanti, elabora un piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico e ne dà immediata comunicazione alla Regione Sardegna che provvede alla sua approvazione e pubblicazione sul BURAS.

I comandanti delle navi dirette verso i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, ad eccezione dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri, devono far pervenire il modulo di cui all'allegato III al D.Lgs. 182/2003, debitamente compilato all'Autorità Marittima:

a) almeno 24 ore prima dell'arrivo nel porto di scalo, se detto porto è noto;

b) non appena il porto di scalo è noto, qualora conosciuto a meno di 24 ore dall'arrivo;



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



c) prima della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

Le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari forniscono le informazioni in forma cumulativa all'Autorità Marittima del porto di scalo presso il quale conferiscono i rifiuti prodotti dalla nave ed i residui del carico.

Il comandante della nave, prima di lasciare i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, conferisce i rifiuti prodotti dalla nave al gestore del servizio di raccolta rifiuti.

In deroga alla suddetta disposizione la nave può proseguire verso il successivo porto di scalo senza avere conferito i rifiuti previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, che avvalendosi dell'Autorità sanitaria marittima e del chimico del porto, ove presenti, accerti, sulla base delle informazioni fornite, che la stessa nave ha una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti già prodotti e accumulati e per quelli che saranno prodotti fino al momento dell'arrivo presso il successivo porto di conferimento. L'Autorità Marittima, qualora ritiene che nel porto di conferimento previsto non sono disponibili impianti adeguati o nel caso in cui detto porto non è conosciuto e sussiste il rischio che i rifiuti vengano scaricati in mare, richiede alla nave di conferire i rifiuti prodotti prima di lasciare il porto. Le navi in deroga sono tenute comunque al versamento della cd. parte fissa della tariffa.

Le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari, che godono dell'esenzione ai sensi dell'art.9 comma 1 del D.Lgs. n. 182/2003 saranno comunque tenute al versamento della cd. parte fissa della tariffa.

Ai rifiuti sanitari ed ai rifiuti alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali si applicano le disposizioni vigenti in materia.

Il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi è considerato immissione in libera pratica doganale.

Gli oneri relativi all'impianto portuale di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compresi quelli di investimento e quelli relativi al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti stessi, sono coperti da tariffa, determinata dall'Autorità Portuale, a carico delle navi che approdano nel porto.

Nel caso di pescherecci ed imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri l'Autorità Portuale, in considerazione della ridotta quantità e della particolarità dei rifiuti prodotti da dette imbarcazioni, definisce una tariffa più favorevole non correlata alla quantità di rifiuti conferiti.

Il conferimento dei rifiuti accidentalmente raccolti durante l'attività di pesca non comporta l'obbligo della corresponsione della tariffa.

Il comandante della nave che fa scalo nel porto conferisce i residui del carico ad un impianto di raccolta di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e) del D. Lgs. n. 182/2003, in base alle disposizioni della convenzione MARPOL 73/78.

I residui del carico sono in via prioritaria avviati al riciclaggio ed al recupero nel rispetto della normativa vigente.

Le tariffe per il conferimento dei residui del carico, sono poste a carico esclusivamente delle navi che utilizzano gli impianti ed i servizi di raccolta e sono determinate dall'Autorità Portuale.

L'Autorità Marittima esegue le ispezioni ai fini della verifica dell'osservanza degli obblighi previsti dalle vigenti disposizioni.

L'Autorità Marittima che accerti la violazione degli obblighi di conferimento provvede affinché la nave non lasci il porto fino al conferimento dei rifiuti e dei residui del carico all'impianto di raccolta.

L'Autorità Marittima che accerta che la nave ha lasciato il porto in violazione degli obblighi di conferimento informa immediatamente l'Autorità Marittima del successivo porto di scalo che vieta alla nave stessa di lasciare il porto fino alla verifica.

Il comandante della nave che non ottempera agli obblighi di comunicazione dei dati previsti dall'allegato III del D.Lgs. 182/2003 è punito con la sanzione amministrativa





pecuniaria da euro tremila a euro trentamila.

Il comandante di una nave, diversa da un peschereccio o da un'imbarcazione da diporto che, approdando in un porto, viola l'obbligo di conferimento dei rifiuti prodotti dalla nave e dei residui del carico è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro tremila a euro trentamila.

Il comandante di un peschereccio o di un'imbarcazione da diporto che non conferisce i rifiuti prodotti ad un sistema di raccolta è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro centotré a euro cinquecento.

- **Decreto 19 marzo 2008** *“Misure necessarie per il conferimento da parte delle navi militari da guerra e ausiliarie dei rifiuti e dei residui del carico negli appositi impianti portuali ai sensi dell'art. 3 commi 1 e 2 del D.lgs 24 giugno 2003 n. 182”.*
- **Decreto Legislativo 3 Aprile 2006 n. 152**, *“Norme in materia ambientale”.*

Tale D.Lgs. ha sostituito il D. Lgs. 22/97 di recepimento di numerose direttive comunitarie e raccoglie e coordina in un unico testo numerose disposizioni di legge e di regolamento. In particolare appare opportuno ricordare i seguenti articoli.

L'art. 177, recante “Campo di applicazione” della parte quarta al D. Lgs. n. 152/2006, afferma che:

“1. La Parte quarta del presente decreto disciplina la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti inquinati, anche in attuazione delle direttive comunitarie, in particolare della direttiva 2008/98/Ce, prevedendo misure volte a proteggere l'ambiente e la salute umana, prevenendo o riducendo gli impatti negativi della produzione e della gestione dei rifiuti, riducendo gli impatti complessivi dell'uso delle risorse e migliorandone l'efficacia.

2. La gestione dei rifiuti costituisce attività di pubblico interesse.

3. Sono fatte salve disposizioni specifiche, particolari o complementari, conformi ai principi di cui alla parte quarta del presente decreto adottate in attuazione di direttive comunitarie che disciplinano la gestione di determinate categorie di rifiuti.

4. I rifiuti sono gestiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all'ambiente e, in particolare:

a) senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo, nonché per la fauna e la flora;

b) senza causare inconvenienti da rumori o odori;

c) senza danneggiare il paesaggio e i siti di particolare interesse, tutelati in base alla normativa vigente.

5. Per conseguire le finalità e gli obiettivi di cui ai commi da 1 a 4, lo Stato, le Regioni, le Province autonome e gli enti locali esercitano i poteri e le funzioni di rispettiva competenza in materia di gestione dei rifiuti in conformità alle disposizioni di cui alla parte quarta del presente decreto, adottando ogni opportuna azione ed avvalendosi, ove opportuno, mediante accordi, contratti di programma o protocolli d'intesa anche sperimentali, di soggetti pubblici o privati.

6. I soggetti di cui al comma 5 costituiscono, altresì, un sistema compiuto e sinergico che armonizza, in un contesto unitario, relativamente agli obiettivi da perseguire, la redazione delle norme tecniche, i sistemi di accreditamento e i sistemi di certificazione attinenti direttamente o indirettamente le materie ambientali, con particolare riferimento alla gestione dei rifiuti, secondo i criteri e con le modalità di cui all'articolo 195, comma 2, lettera a), e nel rispetto delle procedure di informazione nel settore delle norme e delle regolazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, previste dalle direttive comunitarie e relative norme di attuazione, con particolare riferimento alla legge 21 giugno 1986, n. 317”.

L'art. 255, relativo all'abbandono di rifiuti, prevede che “chiunque ... abbandona o deposita rifiuti ovvero li immette nelle acque superficiali o sotterranee è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da trecento euro a tremila euro. Se l'abbandono riguarda rifiuti pericolosi, la sanzione amministrativa è aumentata fino al doppio.”





L'art. 256, recante "Attività di gestione di rifiuti non autorizzata", prevede che:

"1. [...] chiunque effettua una attività di raccolta, trasporto, recupero, smaltimento, commercio ed intermediazione di rifiuti in mancanza della prescritta autorizzazione, iscrizione o comunicazione di cui agli articoli 208, 209, 210, 211, 212, 214, 215 e 216 è punito:

a) con la pena dell'arresto da tre mesi a un anno o con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro se si tratta di rifiuti non pericolosi;

b) con la pena dell'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro se si tratta di rifiuti pericolosi.

2. Le pene di cui al comma 1 si applicano ai titolari di imprese ed ai responsabili di enti che abbandonano o depositano in modo incontrollato i rifiuti ovvero li immettono nelle acque superficiali o sotterranee in violazione del divieto di cui all'articolo 192, commi 1 e 2.

3. [...] chiunque realizza o gestisce una discarica non autorizzata è punito con la pena dell'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro. Si applica la pena dell'arresto da uno a tre anni e dell'ammenda da euro cinquemiladuecento a euro cinquantaduemila se la discarica è destinata, anche in parte, allo smaltimento di rifiuti pericolosi. Alla sentenza di condanna o alla sentenza emessa ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale, consegue la confisca dell'area sulla quale è realizzata la discarica abusiva se di proprietà dell'autore o del compartecipe al reato, fatti salvi gli obblighi di bonifica o di ripristino dello stato dei luoghi."

- **Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii** "*Riordino della legislazione in materia portuale*".

Tale Legge prevede, all'art. 6, comma 1, lett. c) che l'Autorità Portuale affidi e controlli le attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali. L'art. 6, comma 5, prevede inoltre che l'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettera c), è affidato in concessione dall'Autorità Portuale mediante gara pubblica.

- **D.M. 14.11.94** "*Identificazione dei servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale*".

Con tale decreto il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha inserito tra i servizi di interesse generale di cui all'art. 6, comma 1, lett. c) della L. 84/94 il servizio di pulizia e raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativo agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi), i servizi di derattizzazione, disinfestazione e simili, la gestione della rete fognaria nonché la pulizia e il disinquinamento degli specchi acquei portuali. Nell'affidamento dei suddetti servizi di interesse generale possono essere inclusi anche quelli relativi alle attività concernenti le manutenzioni delle parti comuni dell'ambito portuale per le quali si applica la particolare disciplina di cui all'art. 6, comma 1, lettera b), della legge n. 84 del 1994.

- **Art. 77 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione** (parte Marittima) che fa divieto di tenere rifiuti accumulati a bordo delle navi e dei galleggianti nonché di gettarli negli ambiti terrestri o acquei del porto.

- **D.M. 22 maggio 2001** emanato dal Ministro della Sanità di concerto con quello dell'Ambiente recante "misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali".

Tale norma prevede l'obbligo di sottoporre a trattamento termico i rifiuti di cui sopra prima dello smaltimento. Il trattamento termico può consistere nell'incenerimento in

Rev. Per approvazione del 06/02/2015





ambito regionale o, ove questo non fosse possibile, nella sterilizzazione mediante autoclave, prima dell'avvio allo smaltimento.

- **Reg. (CE) n. 1069/2009 del 21 ottobre 2009** recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano, che abroga il regolamento (Ce) n. 1774/2002 (regolamento sui sottoprodotti di origine animale).

Tale norma prevede particolari precauzioni per la gestione dei rifiuti di origine animale, come residui di carni che previamente cotti, devono essere collocati in appositi sacchi stagni di colore rosso e devono riportare la seguente dicitura "RIFIUTI DI CAT 1 – DESTINATI ESCLUSIVAMENTE ALL'ELIMINAZIONE".

- **Reg. U.E. N.142/2011 del 25 febbraio 2011**, recante disposizioni di applicazione del Regolamento CE n.1069/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine alimentare e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano e della Direttiva 97/78/CE del Consiglio per quanto riguarda taluni campioni e articoli non sottoposti a controlli veterinari alla frontiera.

- **Legge 29 settembre 1980, n. 662**, relativa alla ratifica ed esecuzione della MARPOL 73/78 (convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi) con annessi, adottata a Londra il 2 novembre 1973 e **Legge 4 giugno 1982, n. 438**, concernente l'adesione ai protocolli relativi alla suddetta convenzione con allegati adottati a Londra il 17 febbraio 1978. La suddetta convenzione tratta dei rifiuti in cinque diversi annessi (emendati con Circolare n. 1/2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 19/12/2012) e cioè:

1. Annesso I (oil) relativo ai rifiuti oleosi, ai fanghi, agli slops (acque di lavaggio delle cisterne, residui del carico), ai rifiuti oleosi generati nei locali macchine (acque di sentina, morchie, ecc.);
2. Annesso II (noxious liquid substances) relativo alle sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa da navi apposite;
3. Annesso III (harmful substances) relativo alle sostanze nocive non trasportate alla rinfusa;
4. Annesso IV (sewage) relativo alla gestione delle acque provenienti dalle latrine, dalle docce, dalle cucine ecc, generate da qualsiasi tipo di nave;
5. Annesso V (garbage) relativo ai rifiuti solidi prodotti dalle navi che sono distinti per tipologie generiche, ossia: olii vegetali; attrezzi da pesca fuori uso; rifiuti contenenti plastica; rifiuti contenenti materiale di imballaggio e tessuti; rifiuti contenenti carta, stracci, vetro, metallo, terracotta; rifiuti alimentari; ceneri provenienti da impianto di incenerimento in dotazione alla nave; carcasse animali.

- **D.P.R. 15 luglio 2003, n. 254** recante disciplina della gestione dei rifiuti sanitari a norma dell'articolo 24 della legge 31 luglio 2002, n.179,

- **Circolare n. 01 prot. 653 del 22/04/2013 del Dipartimento della Sanità Pubblica e dell'innovazione e del Dipartimento della Sanità Pubblica e Veterinaria.**

- **Ordinanza dell'Ufficio Sanità Marittima Aerea e di Frontiera N. 05 prot. 282 del 04/03/2014.**





4 CLASSIFICAZIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI

Il Piano regola (anche ai sensi di quanto previsto dal vigente Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali, approvato definitivamente con deliberazione di Giunta n. 50/17 del 21/12/2012) la gestione dei **rifiuti prodotti dalle navi**, siano esse soggette a notifica (navi destinate al trasporto di merci o di passeggeri, o imbarcazioni da diporto omologate per oltre 12 passeggeri) o non soggette a notifica (pescherecci e imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri), a prescindere dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano presso il porto (ormeggiate in porto ovvero stazionanti in rada), come di seguito indicato.

A. Solidi pericolosi o non pericolosi

1. rifiuti alimentari assimilabili agli urbani (GARBAGE); rientrano in questa tipologia prevalentemente i rifiuti provenienti dall'attività di cucina e ristorazione effettuate dalle navi per i propri equipaggi e passeggeri, sia per navi mercantili che passeggeri;
2. rifiuti quali es.: plastica, legno, carta, vetro, alluminio/barattolame, secco residuale;
3. rifiuti non assimilabili agli urbani (es. filtri olii, batterie esauste, raee, sanitari, ecc);
4. rifiuti sanitari originati dalle attività effettuate nell'interesse della cura e dell'assistenza alle persone a bordo e riconducibili a quanto previsto dal D.P.R. n. 254/2003 nel quale sono precisate le modalità di raccolta, deposito e smaltimento finale;
5. rifiuti alimentari anche di origine animale di provenienza extra-U.E., provenienti dall'attività di cucina e ristorazione per gli equipaggi e passeggeri di navi mercantili e passeggeri, da considerarsi rifiuti pericolosi.

B. Liquidi pericolosi o non pericolosi

1. rifiuti quali ad es. olii esausti, fanghi, rifiuti oleosi generati nei locali macchine, acque di sentina, morchie/emulsioni, ecc (OIL);
2. rifiuti provenienti dalle latrine, dalle docce, dalle cucine (SEWAGE).

Il Piano regola altresì la gestione dei **residui del carico**, quali rifiuti che permangono a bordo dopo le operazioni di scarico, fra cui:

A. solidi pericolosi o non pericolosi





1. i residui solidi di qualsiasi materiale costituente il carico contenuto nella stiva della nave, trasportato anche alla rinfusa e che permane al termine delle operazioni di scarico (HARMFUL SUBSTANCES);

B. liquidi pericolosi o non pericolosi

1. i residui liquidi contenuti nella cisterna della nave e che permangono al termine delle operazioni di scarico, comprese le acque di lavaggio, slops e le acque di zavorra contenenti olii (OIL);
2. i residui liquidi contenuti nella cisterna della nave chimichiera e che permangono al termine delle operazioni di scarico, comprese le acque di lavaggio e le acque di zavorra contenenti sostanze nocive e pericolose (NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES).

Sono esclusi dal campo di applicazione del Piano i rifiuti provenienti da:

- navi militari da guerra e ausiliarie;
- altre navi possedute o gestite dallo Stato, se impiegate solo per servizi statali e fini non commerciali;
- attività svolte all'interno delle aree in concessione a soggetti privati.

Sono altresì esclusi dal campo di applicazione del presente Piano, i rifiuti derivanti dalle attività di seguito indicate, con la precisazione che i relativi servizi di smaltimento, saranno oggetto di specifico affidamento:

- spazzamento delle strade ed aree pubbliche appaltato dall'Autorità Portuale;
- pulizia degli specchi acquei appaltata dall'Autorità Portuale;
- rimozione rifiuti giacenti o abbandonati negli spazi ad uso pubblico nell'ambito portuale;
- attività di costruzione, manutenzione e servizi vari svolti 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. Sono esclusi dal presente punto i rifiuti prodotti dalle unità da diporto o di altro tipo che scalino presso strutture assentite in concessione;
- 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. 182/2003 riguarda i resti di





materiale che permangono a bordo delle navi.

5 OBIETTIVI DEL PIANO

L'attuazione del presente Piano, tenuto conto di quanto evidenziato in premessa, 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, pericolosi e non di ogni genere e tipo, sia solidi che liquidi: ritiro, eventuali pretrattamenti, 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 in concessione, previa procedura ad evidenza pubblica, a soggetti di comprovata esperienza ed in possesso delle necessarie risorse umane e materiali;
- 3) attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti in accordo con gli obiettivi indicati nella pianificazione di competenza degli Enti locali;
- 4) approntamento di adeguati strumenti di rilevazione e controllo per il monitoraggio dei quantitativi e della tipologia dei rifiuti, nel rispetto degli standard qualitativi del servizio;
- 5) riduzione della produzione dei rifiuti, massimizzazione del recupero di materia, minimizzazione della quantità e tipologia del rifiuto destinato allo smaltimento finale e miglioramento delle prestazioni degli impianti esistenti conformemente ai principi del Piano regionale;
- 6) descrizione del sistema per la determinazione delle tariffe;
- 7) sintesi della pertinente normativa e delle formalità del conferimento.

Il presente Piano è strutturato in modo tale da garantire il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra nel contesto di scelte strategiche già definite nell'ambito portuale, demandando, ad altri strumenti attuativi, la definizione degli elementi tecnico-amministrativi soggetti per loro natura ad un più frequente aggiornamento.

In ogni caso al fine di perseguire i sopra descritti obiettivi, l'Autorità Portuale adotterà le necessarie azioni come di seguito riportate:

- riunioni semestrali con i rappresentanti degli armatori, i concessionari delle banchine e l'impresa affidataria del servizio di raccolta dei relativi rifiuti;



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



- istituzione dell'Osservatorio dotato di specifico software dedicato alla memorizzazione dei quantitativi e relativa tipologia dei rifiuti prodotti distinti per tipologia di nave;
- pubblicazione nel sito dell'Autorità Portuale dei dati di raccolta differenziata.



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



6 DESCRIZIONE DEI PORTI

L'organizzazione del sistema di raccolta dei rifiuti di cui dotare il porto, viene individuata, in ottemperanza all'art. 4 del D. Lgs. 182/2003, in relazione al traffico registrato negli ultimi tre anni, tenuto conto delle esigenze operative degli utenti degli scali, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni dei porti nonché della tipologia delle navi che vi fanno scalo, al fine di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo. La valutazione del fabbisogno presuppone e richiede una dettagliata analisi delle esigenze delle unità navali inquadrabili nella definizione di cui all'art. 2 comma 1 lett. a) del Decreto citato in premessa che ordinariamente scalano o che normalmente sono stanziali (unità in servizio locale, unità da pesca, da diporto etc) nei seguenti Poli oggetto del presente Piano:

- Polo di Olbia: costituito dal complesso del porto commerciale ed industriale di Olbia e dal porto commerciale e dal terminale ferroviario di Golfo Aranci;
- Polo di Porto Torres: costituito dal porto commerciale, detto "Porto Civico", e da quello industriale a supporto della relativa zona ed, in particolare, delle raffinerie localizzate nell'entroterra portuale.

I suddetti porti sulla base dell'ordinamento marittimo nazionale, come richiamato dalla Legge 84 del 28 Gennaio del 1994, appartengono alla II categoria e I classe (di rilevanza economica internazionale).

Nel seguito si riporta una sintetica descrizione dei porti di cui sopra corredate dalle immagini satellitari (fonte RAS – Assessorato Trasporti) degli stessi.

6.1 Polo di Olbia

Il sistema portuale di Olbia - Golfo Aranci è composto da tre scali:

1. il porto commerciale di Olbia, in cui si registrano i traffici Ro-Ro merci e passeggeri;
2. il porto industriale di Olbia (Porto Cocciani) in cui vengono movimentate le merci trasportate su navi tipo General Cargo/Multipurpose Ship ma anche utilizzato come approdo di alcune navi Ro-Ro merci;
3. il porto di Golfo Aranci, che, oltre all'attracco di tradizionali navi traghetto, è l'unico porto in grado di stivare carri ferroviari, anche se questa tipologia di trasporto sta vivendo un momento di forte crisi per via del disimpegno del Gruppo Ferrovie dello Stato sui collegamenti con la Sardegna.





Il sistema portuale del Polo di Olbia e Golfo Aranci si estende per una superficie di 4.944.500 m²: 4.926.000 m² del Porto di Olbia (216.894 m² di superficie a terra) 18.500 m² del Porto di Golfo Aranci (7.860 m² di superficie a terra).

Sono presenti complessivamente 16 banchine: 11 relative al porto di Olbia e 5 al porto di Golfo Aranci. In particolare, nel porto di Olbia 9 banchine sono ubicate nello scalo dell'Isola Bianca e 2 nel porto Cocciani. La profondità dei fondali varia da un minimo di 6,5 m alla Banchina Commerciale di Golfo Aranci ad un massimo di 10 m al Porto Cocciani.

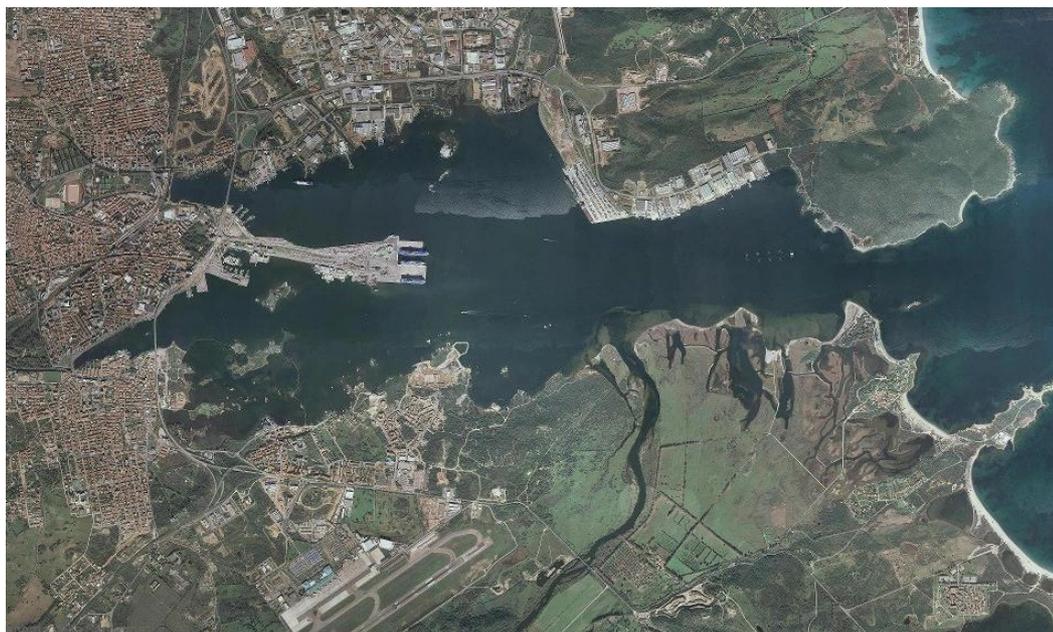


Foto 1 - Porto di Olbia

Il bacino portuale di Olbia si articola in diverse unità fisiche dislocate all'interno dell'omonimo golfo. La componente principale è il pontile dell'Isola Bianca (107.894 m²), in cui sono presenti gli accosti per le navi Ro-Ro passeggeri e merci. L'altra componente importante è il porto industriale (109.000 m² di superficie a terra) denominato porto Cocciani.

Il Molo Benedetto Brin e il Molo Vecchio, localizzati nel centro città, sono destinati all'ambito commerciale. Il porto di Olbia ha, pertanto, come principale attività quella del traffico Ro-Ro, merci e passeggeri, seguito da quello delle rinfuse secche che si svolge unicamente nel porto industriale.





Foto 2 - Porto di Golfo Aranci

Il porto di Golfo Aranci è prevalentemente strutturato per consentire l'intermodalità "ferro-mare" tra il trasporto ferroviario e quello marittimo. A tale scopo vi è ormai un solo accosto (invasatura) in concessione, mentre nell'altro accosto è stato realizzato il cosiddetto "Molo Alternativo", che viene oggi utilizzato da unità Ro-pax in attesa che sia di nuovo utilizzabile la banchina chiamata "Pontile Est" o "Molo Sud", interessata da interventi per il suo prolungamento di oltre 60 m.

All'interno delle aree portuali di cui trattasi, non sono presenti vincoli ambientali, in ogni caso le aree limitrofe sono caratterizzate dalla presenza di vincoli ambientali come di seguito descritto.

La Rete Europea di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) conta nella fascia costiera compresa tra i porti di Olbia e Golfo Aranci 2 pSIC e 2 ZPS di seguito elencati:

- pSIC ITB010010 "Isole Tavolara, Molara e Molarotto";
- pSIC ITB010009 "Capo Figari e Isola Figarolo";
- ZPS ITB013019 "Isole del Nord – Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro";
- ZPS ITB013018 "Capo Figari, Cala Sabina, Punta Canigione e Isola Figarolo".

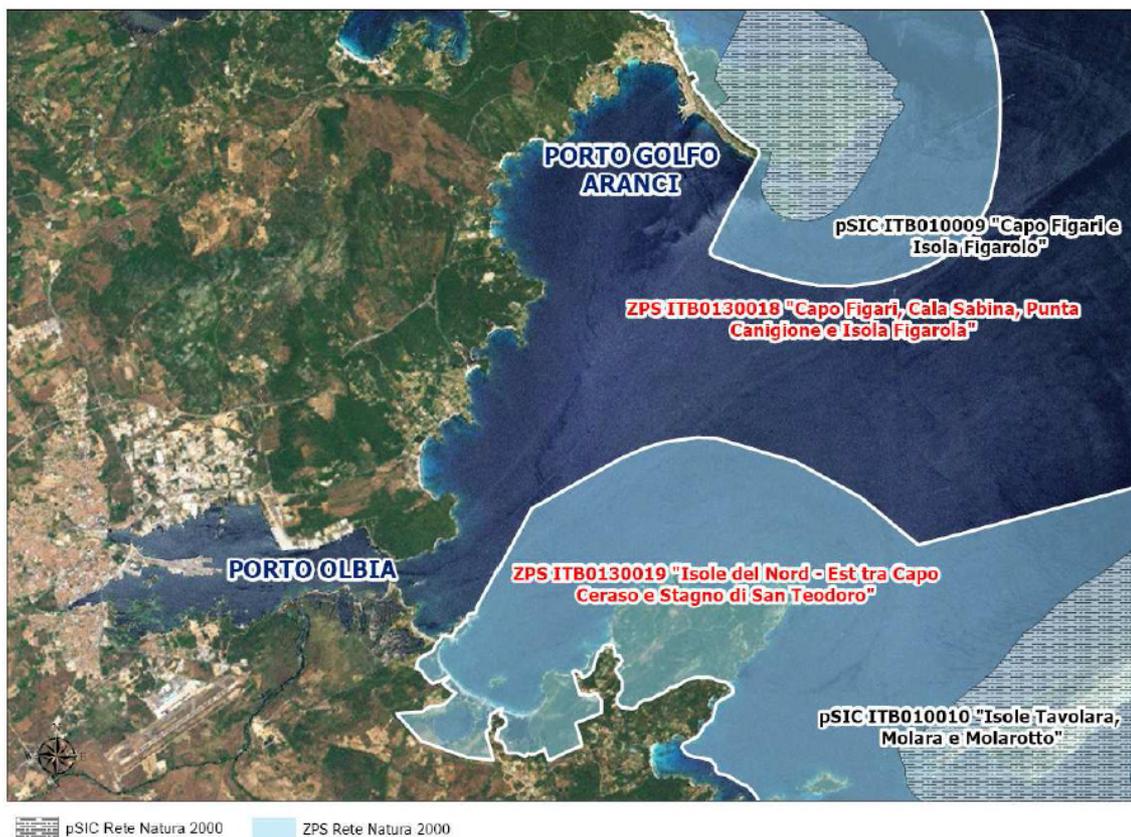


Rev. Per approvazione del 06/02/2015



A sud del Porto di Olbia si può inoltre osservare il pSIC ITB010011 "Stagno di San Teodoro".

L'immagine che segue rappresenta la distribuzione dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000 sul territorio.



Inquadramento Ambito di Intervento nella Rete Natura 2000. Fonte shp: Sardegna Geoportale

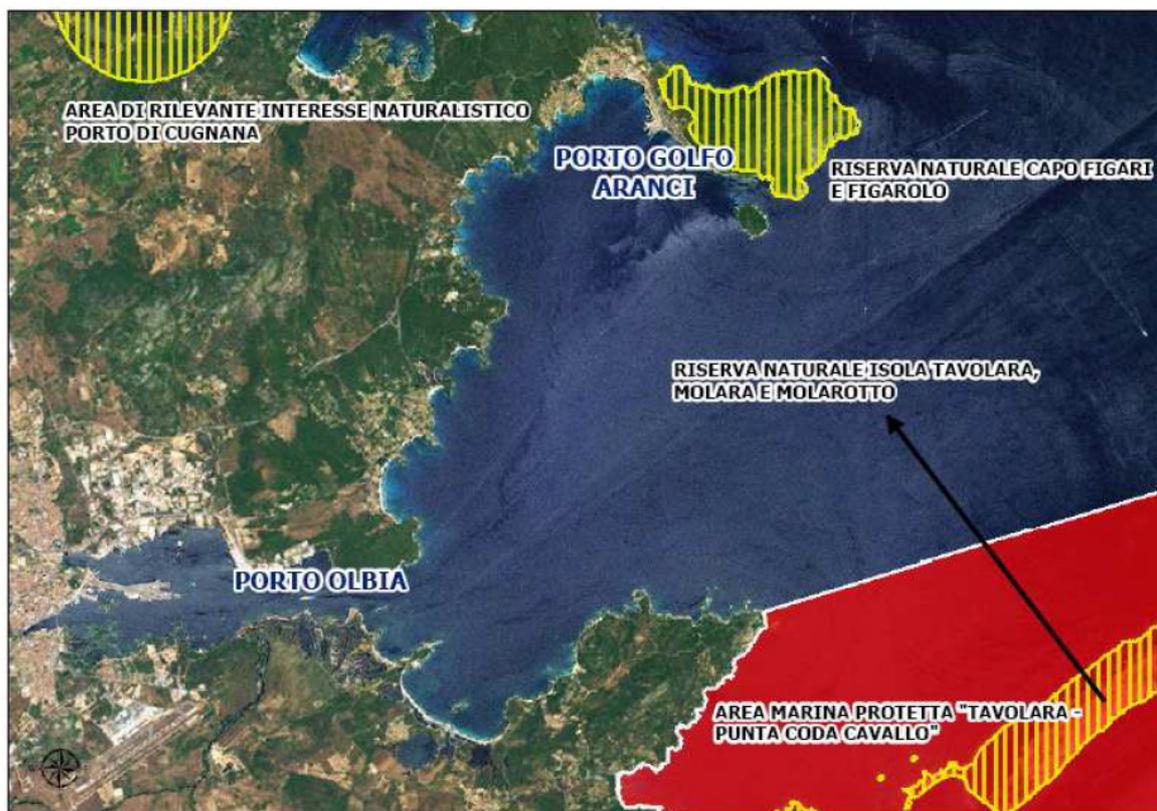
Nell'area di analisi sono inoltre presenti i seguenti ambiti oggetto di tutela:

- Riserva Naturale Capo Figari e Figarolo;
- Riserva Naturale Isola Tavolara, Molara e Molarotto;
- Riserva Naturale Stagno di San Teodoro;
- Area di rilevante interesse naturalistico Porto di Cugnana;
- Area Marina Protetta "Tavolara - Punta Capo Coda Cavallo".

Le aree sopra richiamate, nel loro complesso, rivestono notevole importanza per la presenza di habitat naturali di interesse comunitario tutelati a livello europeo dalla Direttiva "Habitat" (92/43/CE) e di specie faunistiche, anch'esse tutelate in quanto rare e vulnerabili. Si segnala inoltre la presenza nell'area di indagine di cetacei.



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



Inquadramento Ambito di Tutela presenti in prossimità dell'ambito di intervento. Fonte shp: Sardegna Geoportale

Di particolare valore naturalistico e ambientale è anche la foce del fiume Padrogianu, che forma una serie di specchi d'acqua denominati stagno di Cabrile, con una superficie di circa 30 ettari. Questi specchi d'acqua generano uno scenario che caratterizza comunemente gli stagni delle zone granitiche, delimitati da promontori e costellati da massi arrotondati che affiorano nelle acque più basse. Più a oriente si estende una serie di stagni denominati Le Saline, Tartanelle e Peschiera, che coprono un'estensione di circa 120 ettari. La loro origine è individuata nella presenza, nei tempi antichi, del rio Castangia, che nei secoli è divenuto semplice immissario del fiume Padrogianu.





6.2 Polo di Porto Torres

Il Polo di Porto Torres si estende per una superficie di 4.220.610 m² comprendendo le aree dei bacini del porto commerciale (510.815 m², di cui 31.820 m² di superficie a terra) e del porto industriale (3.709.795 m², di cui 34.790 m² di superficie a terra).

Sono presenti complessivamente 11 banchine: 7 relative al porto commerciale, di cui 2 per Ro-Ro passeggeri e merci, e 4 al porto industriale, di cui 1 per traghetti passeggeri di ultima generazione che per lunghezza e pescaggio non possono ormeggiare nel vecchio porto commerciale. La lunghezza complessiva delle banchine è di 4.324 m.

Pertanto il porto di Porto Torres è articolato in due bacini portuali:

- il porto commerciale in cui ormeggiano le navi Ro-Ro passeggeri;
- il porto industriale, specializzato nella movimentazione di rinfusa liquide (prodotti petroliferi e prodotti chimici) e rinfusa solide e adibito allo scalo di navi-passeggeri di ultima generazione qualora le condizioni meteorologiche non consentano di ormeggiare nel porto commerciale.

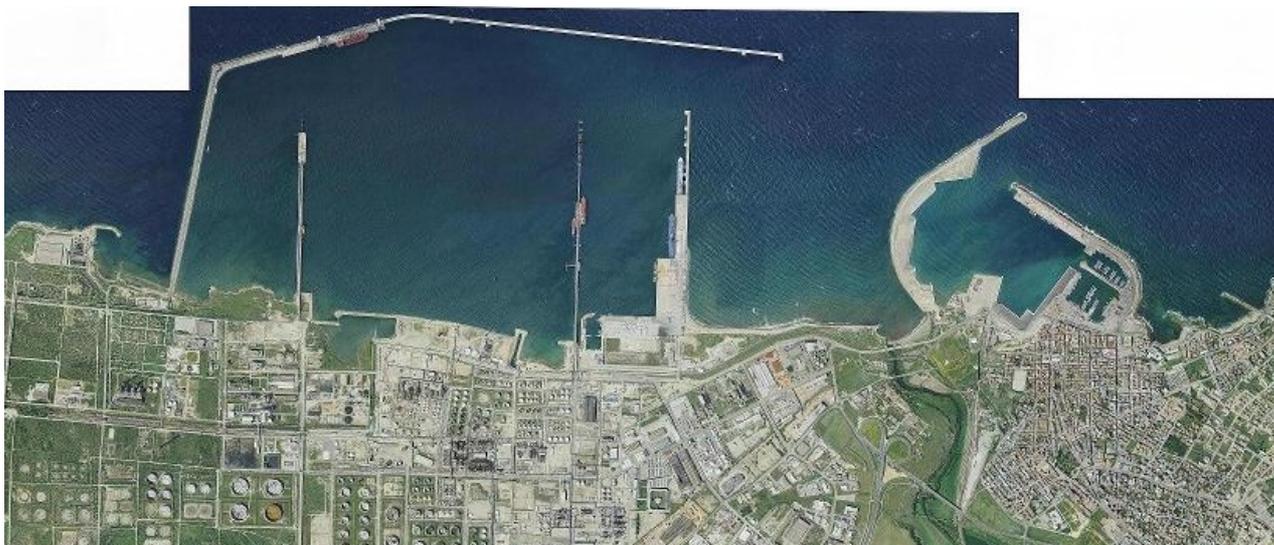


Foto 3 - Porto di Porto Torres

All'interno delle aree portuali di cui trattasi, sono presenti i seguenti vincoli:

- Area industriale del porto di Porto Torres: Sito di interesse nazionale ai sensi della legge 09/12/1998 n. 426;
- Ordinanze del Sindaco di Porto Torres relative al divieto di passaggio, transito e sosta nella darsena servizi (ultima n. 26 del 03.10.2014 – avente validità pari a mesi 6).





Le aree limitrofe sono caratterizzate dalla presenza di vincoli ambientali come di seguito descritto. Nel Comune di Porto Torres ricadono 4 Siti Natura 2000. Il SIC ITB010003 *Stagno e ginepreto di Platamona* si trova ad una distanza minima dall'area portuale di 1,2 km, mentre il SIC ITB010082 *Isola dell'Asinara*, la ZPS ITB010001 *Isola Asinara* e la ZPS ITB013011 *Isola Piana di Porto Torres* sono situati ad una distanza minima superiore ai 14 km. I Siti Natura 2000 presenti nei comuni limitrofi di Sassari e Stintino sono 3 e situati ad una distanza minima dall'area di cui trattasi di più di 4 km: a 4,1 km il SIC ITB010002 *Stagno di Pilo e di Casaraccio*, a 4,3 km la ZPS ITB013012 *Stagno di Pilo, Casaraccio e Saline di Stintino* e a 9,6 km il SIC ITB010043 *Coste e Isolette a Nord Ovest della Sardegna*.

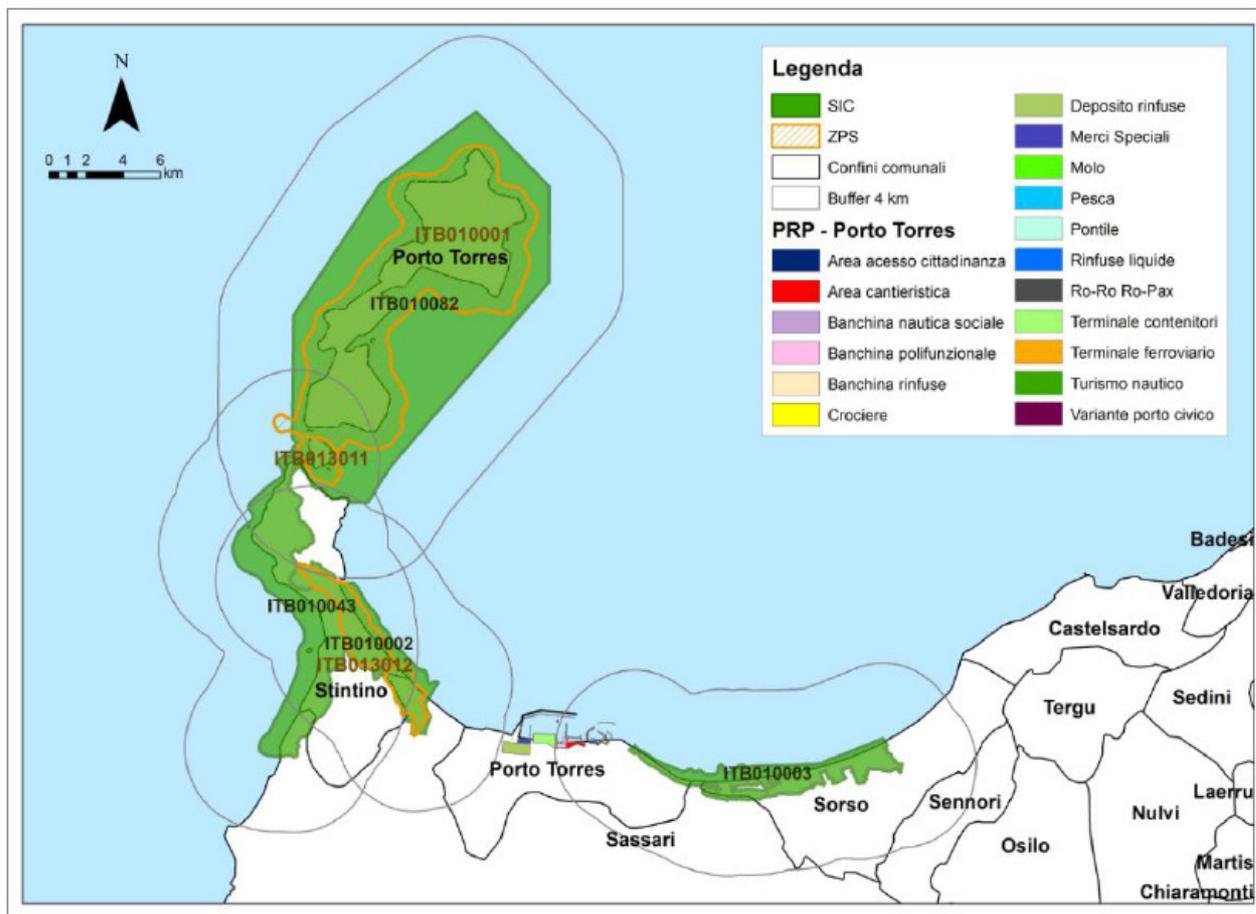
Siti naturali Natura 2000 nel Comune di Porto Torres e limitrofi

Sito	Denominazione	Comune	Sup (ha)	Distanza minima dagli interventi di Piano
Siti Natura 2000 comune di Porto Torres				
SIC ITB010003	Stagno e ginepreto di Platamona	Porto Torres, Sorso	1.618	1,2 km
SIC ITB010082	Isola dell'Asinara	Porto Torres	17.192	14,4 km
ZPS ITB010001	Isola Asinara	Porto Torres	9.669	16,6 km
ZPS ITB013011	Isola Piana di Porto Torres	Porto Torres	399	16,1 km
Siti Natura 2000 comuni limitrofi				
SIC ITB010043	Coste e Isolette a Nord Ovest della Sardegna	Sassari e Stintino	3.741	9,6 km
SIC ITB010002	Stagno di Pilo e di Casaraccio	Sassari e Stintino	1.882	4,1 km
ZPS ITB013012	Stagno di Pilo, Casaraccio e Saline di Stintino	Sassari e Stintino	1.287	4,3 km





Carta di inquadramento dei Siti Natura 2000



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



7 ANALISI DEI DATI STORICI

7.1 TRAFFICO PORTUALE

Per individuare in modo analitico il fabbisogno di impianti e servizi è indispensabile definire il traffico portuale consistente nella determinazione del numero delle navi approdate nel porto e la consistenza della flotta stanziata (naviglio minore in servizio locale, motopescherecci, diporto, ecc.) attagliato alla specifica realtà oggetto di pianificazione.

7.1.1 Porto di Olbia

Si riportano di seguito le informazioni acquisite c/o le Autorità ed uffici competenti:

- i navigli da pesca non hanno spazi ufficialmente assegnati e pertanto non esiste alcun tipo di concessione con gli armatori dei pescherecci interessati;
- i porticcioli turistici le cui aree sono state affidate in concessione sono pari a 5 e sono: “Marina di Olbia (Isola del Cavallo)”, “Acli”, “Circolo Nautico Olbia”, “Lega Navale Italiana”, e “Nuova Stemasub”, di cui il primo è ubicato a sud rispetto al porto commerciale “Isola Bianca” e gli altri quattro sono ubicati in radice dello stesso;
- in corrispondenza del lato nord del porto, sono insediati alcuni cantieri nautici, operanti in virtù di concessione demaniale;
- non esistono dati storici inerenti i servizi di ritiro rifiuti dalle navi in rada;
- i limiti territoriali di competenza dell’Autorità Portuale coincidono sostanzialmente con quelli demaniali riportati nelle tavole grafiche del Piano Regolatore del porto di Olbia;
- il servizio ritiro rifiuti prodotti dalle navi è operante esclusivamente per le navi soggette alla notifica, di conseguenza non esistono dati storici inerenti i servizi erogati alle altre tipologie di navi quali navigli da pesca, navi da diporto e naviglio minore.

Nella tabella seguente sono riportati i dati disponibili ed inerenti agli accosti per i porti commerciali e industriali della tipologia di navi come di seguito riportato:

TIPOLOGIA NAVE	n. ACCOSTI 2010	n. ACCOSTI 2011	n. ACCOSTI 2012	n. ACCOSTI 2013	n. ACCOSTI 2014
PASSEGGERI Ro/Ro	3710	3057	2949	2430	2412
MERCANTILI	66	49	51	51	N.D.





DA CROCIERA	86	67	86	89	84
-------------	----	----	----	----	----

7.1.2 Porto di Golfo Aranci

Si riportano di seguito le informazioni acquisite c/o le Autorità ed uffici competenti:

- i navigli da pesca e da diporto non hanno spazi ufficialmente assegnati e pertanto non esiste alcun tipo di concessione con gli armatori interessati;
- è presente un cantiere nautico operante in virtù di concessione demaniale;
- non esistono dati storici inerenti i quantitativi di rifiuti oggetto di ritiro dalle navi in rada;
- i limiti territoriali di competenza dell'Autorità Portuale si estendono all'incirca dalle aree prospicienti il lato nord del porto destinato prevalentemente ai pescherecci, fino alle aree prospicienti il lato sud dell'area utilizzata dal CIR (Compagnie Ittiche Riunite) come rilevato dalle tavole grafiche del Piano Regolatore;
- il servizio ritiro rifiuti prodotti dalle navi è operante esclusivamente per le navi soggette alla notifica, di conseguenza non esistono dati storici inerenti i servizi erogati alle altre tipologie di navi quali navigli da pesca, navi da diporto e naviglio minore.

Nella tabella seguente sono riportati i dati disponibili ed inerenti agli accosti per il porto commerciale della tipologia di navi come di seguito riportato:

TIPOLOGIA NAVE	n. ACCOSTI 2010	n. ACCOSTI 2011	n. ACCOSTI 2012	n. ACCOSTI 2013	n. ACCOSTI 2014
PASSEGGERI Ro/Ro	347	365	345	500	491
MERCANTILI (RFI)	14	9	6	10	N.D.
DA CROCIERA	1	N.D.	9	22	10





7.1.3 Porto di Porto Torres

Si riportano di seguito le informazioni acquisite c/o le Autorità ed uffici competenti:

- i navigli da pesca non hanno spazi ufficialmente assegnati e pertanto non esiste alcun tipo di concessione con gli armatori dei pescherecci interessati;
- all'interno del porto commerciale, sono presenti 4 concessionari destinati al diporto e sono: Assist SRL, Cormorano Srl, Servizio Yachting e Motomarsarda SAS e La Prana;
- all'interno del porto industriale sono insistenti le seguenti attività:
 - Stabilimento petrolchimico gestito dalla Società Versalis con un pontile in concessione denominato "Pontile n. 1" destinato ai carichi liquidi ed avente 4 piattaforme operative ed 8 accosti;
 - Stabilimento Syndial con un pontile in concessione denominato "Pontile n. 2" destinato a carichi secchi (dismesso);
 - Centrale termoelettrica di Fiume Santo della Società E-On avente una banchina in concessione presso la diga foranea del bacino industriale con 3 accosti per l'ormeggio di navi cisterna e portarinfuse secche;
 - Molo di Levante (Molo ASI) attrezzato con 3 accosti per l'ormeggio di portarinfuse secche e, in via transitoria, di navi e traghetti Ro-Ro in servizio di linea;
 - Accosto denominato ASI 3 dato in concessione alla Società Butangas ed utilizzato per l'approvvigionamento di GPL da navi cisterna;
 - Attività cantieristica ubicata nella Banchina di Riva del Molo ASI dotata di ormeggio utilizzato per le operazioni di alaggio e varo di imbarcazioni da diporto.

Nella tabella seguente sono riportati i dati disponibili ed inerenti agli accosti per i porti commerciali e industriali della tipologia di navi come di seguito riportato:

TIPOLOGIA NAVE	n. ACCOSTI 2010	n. ACCOSTI 2011	n. ACCOSTI 2012	n. ACCOSTI 2013	n. ACCOSTI 2014
PASSEGGGERI Ro/Ro	1037	986	868	731	716
MERCANTILI	366	296	180	186	170
DA CROCIERA	6	3	47	6	3





7.2 RIFIUTI RACCOLTI

La seguente ricostruzione dei dati storici relativi alla raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico è stata possibile grazie agli elementi forniti dall'Autorità Portuale, dall'Autorità Marittima e dalle imprese che prestano servizi di gestione dei rifiuti. Nelle tabelle seguenti si riportano i quantitativi inerenti alla produzione dei rifiuti prodotti dalle navi distinti per i porti di Olbia e Golfo Aranci, e Porto Torres.

7.2.1 Porto di Olbia e porto di Golfo Aranci

Tipologia Rifiuti	Peso specifico kg/mc	Anno 2010 (m ³)	Anno 2011 (m ³)	Anno 2012 (m ³)	Anno 2013 (m ³)	Anno 2014 (m ³)
RIFIUTI ASSIMILABILI AGLI URBANI	peso spec. medio 300 kg/mc	2400	2170	2100	1920	1900
RIFIUTI "OIL"	peso spec. medio 1000 kg/mc	4000	3570	3500	3120	3100
ACQUE NERE	peso spec. medio 1000 kg/mc	180	170	170	160	150

Per quanto riguarda i rifiuti prodotti dal naviglio da pesca e da quello da diporto di natura "garbage" non ci sono dati attendibili, né statistiche al riguardo, dal momento che l'attuale organizzazione del servizio prevede che gli operatori del settore si servano, per le proprie esigenze, dei cassonetti installati dal servizio pubblico di ritiro dei rifiuti urbani nel porto commerciale. Per quanto concerne i rifiuti oleosi e le batterie, l'attuale organizzazione del servizio prevede che gli stessi vengano smaltiti direttamente attraverso il conferimento ad imprese specializzate.

7.2.2 Porto di Porto Torres

Tipologia Rifiuti	Peso specifico kg/mc	Anno 2010 (m ³)	Anno 2011 (m ³)	Anno 2012 (m ³)	Anno 2013 (m ³)	Anno 2014 (m ³)
RIFIUTI ASSIMILABILI AGLI URBANI	peso spec. medio 300 kg/mc	3339	3474	3369	2341	2320
RIFIUTI "OIL"	peso spec. medio 1000 kg/mc	1631	1163	761	1890	1840
ACQUE NERE	peso spec. medio 1000 kg/mc	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.





RESIDUI DEL CARICO (PETROLIERE e CHIMICHERE)	peso spec. medio 1000 kg/mc	7056	5040	3299	2848	2830
--	-----------------------------	------	------	------	------	------

Per quanto riguarda i rifiuti prodotti dal naviglio da pesca e da quello da diporto di natura “garbage” non ci sono dati attendibili, né statistiche al riguardo, dal momento che l’attuale organizzazione del servizio prevede che gli operatori del settore si servano, per le proprie esigenze, dei cassonetti installati dal servizio pubblico di ritiro dei rifiuti urbani nel porto commerciale. Per quanto concerne i rifiuti oleosi e le batterie, l’attuale organizzazione del servizio prevede che gli stessi vengano smaltiti direttamente attraverso il conferimento ad imprese specializzate.

7.3 SITUAZIONE ATTUALE DELLA RACCOLTA DEI RIFIUTI

Attualmente, per i Porti di Olbia e Golfo Aranci, la gestione dei rifiuti provenienti dalle navi, ed in genere da unità che scalano i porti, è disciplinata da Ordinanze dell’Autorità Marittima di Olbia (Ordinanza n. 41/93 in data 22/12/93, Ordinanza n. 41/94 in data 13/10/94, e, in particolare, dall’Ordinanza n. 59/04 in data 28.10.2004, emanata proprio in attuazione del D.Lgs. n. 182/03) nonché dal “Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Golfo Aranci” approvato con Ordinanza n. 32/2004 in data 01/07/2004.

Per il Porto di Porto Torres, la gestione dei rifiuti provenienti da bordo delle navi ed in genere da unità che scalano i porti è disciplinata da Ordinanze dell’Autorità Marittima, quali: Ordinanza n. 51/02 in data 05.09.2002, Ordinanza n. 32/2004 in data 27.07.2004 e Ordinanza n. 15/2014 in data 07.05.2014.

Attualmente, il servizio di ritiro dei rifiuti provenienti da bordo delle navi ed in genere da unità che scalano i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, è svolto dalla EUROPA SERVIZI ECO RIFIUTI S.r.l. di Porto Torres in regime di privativa, sulla base di apposita concessione demaniale marittima.

Fa eccezione il ritiro delle acque di sentina e delle morchie oleose, in ordine al quale trova applicazione la libera contrattazione privata tra il singolo comando di bordo e le ditte regolarmente iscritte al Registro di cui all’art. 68 Cod. Nav., per svolgere tale attività.

Al momento, pescherecci e diportisti, conferiscono gli oli usati e le batterie esauste da essi prodotti direttamente al C.O.O.U. e al C.O.BAT.. Per i rifiuti solidi urbani differenziati sono presenti dei cassonetti gestiti dal titolare del servizio urbano.



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



8 ANALISI DEI FABBISOGNI

Considerata la complessità ed estensione dei Poli portuali, la procedura di analisi adottata prevede la disamina dei dati, in riferimento al singolo anno, aggregando gli stessi per specifico Polo.

In particolare si è provveduto ad elaborare i dati secondo i seguenti criteri:

- ripartizione per il porto di Porto Torres e per l'aggregato dei porti di Olbia e Golfo Aranci;
- ripartizione per anno;
- ripartizione per tipologie di navi in transito;
- elaborazione delle medie riferite al triennio (approdi, quantitativi rifiuti);
- determinazione delle linee di tendenza riferite agli approdi ed ai quantitativi di rifiuti.

Quanto sopra consentirà la definizione dell'organizzazione dei servizi sia a terra che in mare. Tenuto conto delle caratteristiche dei Poli di Olbia e Golfo Aranci e di Porto Torres, per quanto riguarda le quantità dei rifiuti gestiti, le caratteristiche fisiche dei due Poli, la viabilità di accesso/deflusso dai medesimi, la tipologia di navi che li scalano, appare opportuno, allo stato attuale, non realizzare impianti fissi deputati al trattamento/smaltimento dei rifiuti sia nel Polo di Olbia e sia nel Polo di Porto Torres.

La scelta sopra propugnata è da ascrivere alle seguenti argomentazioni di fondo:

- a) parere degli operatori: da apposite discussioni in merito alla problematica, tutti gli operatori portuali si sono dichiarati non favorevoli alla realizzazione di un impianto fisso di raccolta dei rifiuti;
- b) ubicazione degli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres: l'ubicazione dei porti è tale da non consentire l'individuazione di un'area specifica da destinare al conferimento dei rifiuti provenienti esclusivamente dalle navi, in quanto secondo le direttive della pianificazione regionale, gli impianti di gestione rifiuti (stoccaggio, trattamento chimico, trattamento fisico, ecc) debbono essere posizionati ad una distanza non inferiore a 1.000 metri dal centro abitato ed in ogni caso da punti sensibili;
- c) quantitativo e tipologia di rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico: si reputa che i quantitativi dei rifiuti prodotti non consentano una gestione economica di impianti dedicati esclusivamente al trattamento/smaltimento degli stessi e che pertanto, anche al fine di contenere i costi di gestione ed evitare il conferimento presso gli impianti portuali di rifiuti prodotti all'esterno del porto, si debba conferire i suddetti rifiuti verso impianti di smaltimento esterni peraltro già presenti sul territorio;
- d) costi di gestione di un impianto portuale di raccolta: vista l'entità dei rifiuti prodotti, i costi per la realizzazione e gestione di un tale impianto



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



sarebbero non sostenibili.

8.1 Porto di Olbia e Porto di Golfo Aranci

Nei porti di Olbia e Golfo Aranci vi accostano solamente navi passeggeri, traghetti Ro-Ro e navi da crociera. Non è presente un polo petrolchimico per l'attracco di navi petroliere e gasiere.

I rifiuti prodotti sono i seguenti.

a) Navi passeggeri e traghetti Ro-Ro

- Rifiuti solidi assimilabili a quelli urbani (garbage): le navi da passeggeri e i traghetti Ro-Ro hanno una produzione cospicua, in relazione all'elevato numero medio di persone presenti a bordo (equipaggio e passeggeri). La produzione aumenta notevolmente in alta stagione (estate e periodo natalizio), in ragione del maggiore afflusso di passeggeri. Tali navi possono essere dotate di una *garbage room* e/o sistemi di trattamento per rifiuti alimentari, compreso il compattatore e, in qualche caso, l'inceneritore. Effettivamente, tutti tali rifiuti vengono scaricati ad ogni approdo e poi successivamente ogni 24 ore di permanenza in porto. Al fine di evitare contaminazioni, risulta fondamentale che a bordo sia effettuata la raccolta differenziata.
- Acque oleose di sentina (bilge water): il servizio di ritiro viene raramente richiesto in particolare dalle navi di linea, poiché dotati di cospicua capacità di immagazzinamento in relazione al rifiuto prodotto. Potrebbe essere richiesto dalle navi da crociera se ormeggiano in porto dopo diversi giorni di navigazione.
- Residui del carico, acque di lavaggio (slop) e di zavorra non segregata: tale tipologia di navi non produce residui del carico, *slop*, né acqua di zavorra non segregata.

b) Naviglio da pesca e navi da diporto

Attualmente non si dispone di dati storici in ordine alla produzione dei rifiuti da parte della locale flottiglia peschereccia e diportistica.





8.2 Porto di Porto Torres

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 della parziale impossibilità di fruire di un quadro completo attraverso l'esame dei dati storici, è necessario fare una preliminare analisi delle esigenze delle navi che approdano in via ordinaria nel porto. In base al monitoraggio effettuato risulta quanto di seguito riportato.

- a) Navi petroliere, chimichiere, gasiere, portarinfuse secche
- Rifiuti solidi assimilabili a quelli urbani (garbage): tali navi hanno una produzione costante nell'arco dell'anno e relativamente modesta, visto l'esiguo numero dei componenti l'equipaggio (al massimo 15/20 persone). Pertanto, normalmente tali navi non hanno una *garbage room* e/o sistemi di trattamento per rifiuti alimentari che vadano oltre l'uso di un compattatore. Effettivamente, tutti tali rifiuti vengono scaricati ad ogni approdo e poi successivamente ogni 24 ore di permanenza in porto. Al fine di evitare contaminazioni, risulta fondamentale che a bordo sia effettuata la raccolta differenziata.
 - Acque oleose di sentina (bilge water): la produzione risulta costante nell'arco dell'anno e il relativo ritiro deve poter essere svolto sia via terra (in banchina) che via mare, mediante l'uso di apposite unità navali (navi in rada, Pontile Versalis n. 1, Accosto E-On, Accosto Butangas).
 - Residui del carico, acque di lavaggio (slop) e di zavorra non segregata: la produzione risulta costante nell'arco dell'anno e il relativo ritiro deve poter essere svolto sia via terra (in banchina) che via mare, mediante l'uso di apposite unità navali (navi in rada, Pontile Versalis n. 1, Accosto E-On, Accosto Butangas). Peraltro, la nave con acqua di zavorra che sia venuta a contatto con il carico delle cisterne (c.d. acqua di zavorra non segregata, generalmente riferibile a navi a scafo singolo) è ormai una realtà poco ricorrente in Italia, a seguito dell'entrata in vigore del D.M. 18.04.2003 (in materia di *divieto di accesso di alcune navi nei porti nazionali e norme in materia di doppio scafo*).
- b) Navi passeggeri e traghetti Ro-Ro
- Rifiuti solidi assimilabili a quelli urbani (garbage): le navi da passeggeri e i traghetti Ro-Ro hanno una produzione cospicua, in





relazione all'elevato numero medio di persone presenti a bordo (equipaggio e passeggeri). La produzione aumenta notevolmente in alta stagione (estate e periodo natalizio), in ragione del maggiore afflusso di passeggeri. Tali navi possono essere dotate di una *garbage room* e/o sistemi di trattamento per rifiuti alimentari, compreso il compattatore e, in qualche caso, l'inceneritore. Effettivamente, tutti tali rifiuti vengono scaricati ad ogni approdo e poi successivamente ogni 24 ore di permanenza in porto. Al fine di evitare contaminazioni, risulta fondamentale che a bordo sia effettuata la raccolta differenziata.

- Acque oleose di sentina (bilge water): la produzione risulta costante nell'arco dell'anno e il relativo ritiro può essere effettuato con autobotte ovvero con apposita unità navale.
- Residui del carico, acque di lavaggio (slop) e di zavorra non segregata: tale tipologia di navi non produce residui del carico, *slop*, né acqua di zavorra non segregata.

c) Naviglio da pesca e navi da diporto

All'attualità non si dispone di dati storici in ordine alla produzione dei rifiuti da parte della locale flottiglia peschereccia.

Dall'analisi dell'attività peschereccia riferibile al porto di Porto Torres si rivela che l'incidenza in materia di rifiuti, se raffrontata con la restante realtà delle navi maggiori, è relativamente bassa. Ciononostante, al fine di disciplinare il ritiro dei rifiuti anche per tale settore, si è proceduto alla quantificazione del fenomeno in questione, formulando una serie di considerazioni:

- nel porto di Porto Torres trovano ormeggio, al massimo, 60 imbarcazioni adibite alla pesca costiera ravvicinata e/o alla piccola pesca;
- l'equipaggio delle imbarcazioni della pesca costiera ravvicinata, non supera, mediamente, le 5 unità (anche in base a quanto previsto dalle vigenti disposizioni in materia di tabelle minime di armamento);
- l'equipaggio delle imbarcazioni della pesca costiera locale (c.d. piccola pesca), risulta mediamente composto da 2 unità (anche in base a quanto previsto dalle vigenti disposizioni in materia di tabelle minime di armamento).





9 PREVISIONE DEI VOLUMI DI SERVIZIO NEL SUCCESSIVO TRIENNIO DI VALIDITÀ DEL PIANO

Considerata l'analisi dei dati riferiti all'ultimo triennio riportata nel capitolo 7 nonché quanto previsto dai piani di sviluppo ed espansione portuale con particolare riferimento alle previsioni del piano regolatore vigente, è stato possibile determinare la previsione dei volumi di servizio come di seguito ipotizzato.

9.1.1 Porto di Olbia e porto di Golfo Aranci

TIPOLOGIA NAVE	PORTO DI OLBIA				PORTO DI GOLFO ARANCI			
	n. ACCOSTI 2015	n. ACCOSTI 2016	n. ACCOSTI 2017	n. ACCOSTI 2018	n. ACCOSTI 2015	n. ACCOSTI 2016	n. ACCOSTI 2017	n. ACCOSTI 2018
PASSEGGERI Ro/Ro	2533	2670	2802	2942	512	540	565	588
MERCANTILI	54	58	62	65	6	8	7	6
DA CROCIERA	86	88	86	88	8	6	10	8

Tipologia Rifiuti	Peso specifico kg/mc	Anno 2015 (m ³)	Anno 2016 (m ³)	Anno 2017 (m ³)	Anno 2018 (m ³)
RIFIUTI ASSIMILABILI AGLI URBANI	peso spec. medio 300 kg/mc	2000	2110	2220	2330
RIFIUTI "OIL"	peso spec. medio 1000 kg/mc	3200	3360	3530	3880
ACQUE NERE	peso spec. medio 1000 kg/mc	160	170	180	190



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



9.1.2 Porto di Porto Torres

TIPOLOGIA NAVE	n. ACCOSTI 2015	n. ACCOSTI 2016	n. ACCOSTI 2017	n. ACCOSTI 2018
PASSEGGERI Ro/Ro	680	658	670	702
MERCANTILI	180	192	201	230
DA CROCIERA	8	10	14	16

Tipologia Rifiuti	Peso specifico kg/mc	Anno 2015 (m ³)	Anno 2016 (m ³)	Anno 2017 (m ³)	Anno 2018 (m ³)
RIFIUTI ASSIMILABILI AGLI URBANI	peso spec. Medio 300 kg/mc	2220	2150	2200	2300
RIFIUTI "OIL"	peso spec. Medio 1000 kg/mc	1900	2000	2100	2200
ACQUE NERE	peso spec. Medio 1000 kg/mc	100	150	200	250
RESIDUI DEL CARICO (PETROLIERE e CHIMICHERE)	peso spec. Medio 1000 kg/mc	3000	3150	3300	3400





10 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

Ai fini del servizio:

- a) per produttore s'intende la nave in sosta nel Porto, in rada o, laddove presenti, nei terminali petroliferi;
- b) per detentore si intende il concessionario del servizio di raccolta rifiuti.

Gli armatori delle navi assolvono tutti gli obblighi, previsti dal D.Lgs. 152/2006 in capo ai produttori, con la notifica di cui all'art. 6 del D.Lgs. 182/2003 e la consegna dei rifiuti al servizio portuale di raccolta.

Il concessionario del servizio provvede agli obblighi previsti dal D.Lgs. 182/2003 e dal D.Lgs. 152/2006 (art. 190 e 193) e in particolare provvede all'attribuzione dei codici CER alle varie tipologie dei rifiuti di cui si deve disfare.

Di seguito vengono riportati, a titolo indicativo e non esaustivo, alcuni codici CER corrispondenti ad alcune tipologie di rifiuti più diffuse.

Sulla base delle informazioni e dei dati raccolti, si è divenuti alla determinazione di organizzare il servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi con smaltimento finale in impianti all'uopo autorizzati, esterni all'area portuale, e pertanto all'interno di quest'ultima non si prevede la realizzazione di impianti fissi per il deposito/trattamento dei rifiuti.

Le modalità di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico sono strettamente connesse alla tipologia delle navi:

- navi soggette a notifica;
- navi non soggette a notifica.

e del punto di ormeggio:

- navi ormeggiate in banchina;
- navi ormeggiate in rada.

Il servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi sarà svolto attraverso l'utilizzazione dei mezzi nautici e terrestri aventi caratteristiche come di seguito riportate:

Mezzi terrestri

- autocarri scarrabili di portata variabile,
- autocarri scarrabili con gru o ragno,
- compattatori ecologici,
- cassoni scarrabili,



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



- autocisterne.

Mezzi Nautici

- battelli ecologici polivalenti

Di seguito si descrivono le attività che dovranno essere svolte dal gestore del servizio in relazione alle casistiche sopra enunciate.

10.1 RITIRO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DA NAVI SOGGETTE A NOTIFICA

L'organizzazione si articola per tipologia dei rifiuti e provenienza degli stessi in:

- 1) rifiuti garbage (assimilati agli urbani e alimentari anche da Paesi extra U.E.);
- 2) rifiuti speciali solidi pericolosi e non;
- 3) rifiuti speciali liquidi pericolosi (rifiuti *oil*);
- 4) rifiuti sewage (acque nere);
- 5) rifiuti sanitari anche a rischio infettivo e rifiuti alimentari di origine animale extra U.E. (D.M. 22 maggio 2001);
- 6) residui del carico.

10.1.1 Rifiuti garbage (assimilati agli urbani e alimentari).

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);
- CER 190113/190114: ceneri leggere provenienti da inceneritore;
- CER 200301: rifiuti urbani non differenziati.

Il servizio di raccolta che dovrà essere organizzato come di seguito riportato.

a) RITIRO RIFIUTI GARBAGE DA NAVI IN PORTO

Il servizio di ritiro dei rifiuti sarà continuativo tutti i giorni, comprese le festività, dalle 08.00 alle 24.00 (16 h) e verrà svolto da una squadra a terra composta da 2 addetti,



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



di cui uno con la funzione di capo-squadra, per la relativa raccolta e dotata di mezzo di trasporto rifiuti con capacità non inferiore a 5 mc .

Sulla base delle notifiche trasmesse alla Autorità Marittima dai comandanti delle navi, il gestore pianifica il servizio inviando il mezzo sottobordo alle navi interessate.

Fasi lavorative:

- il capo-squadra prima dell'inizio del servizio controlla le notifiche pervenute all'Autorità Marittima da parte delle navi entrate in porto per pianificare le attività;
- le squadre si recano sottobordo per accertarsi preliminarmente del quantitativo e della tipologia dei rifiuti da ritirare;
- all'esecuzione del ritiro dei sacchetti dei rifiuti il capo-squadra provvede a far sottoscrivere il "buono di prestazione" al Comandante della nave beneficiaria del servizio;
- i rifiuti da camera e cucina e più in generale i rifiuti alimentari provenienti da navi extra U.E. sono collocati in contenitori chiusi, atti ad evitare la contaminazione, dedicati esclusivamente a tale servizio;
- ultimate le operazioni di ritiro, i mezzi rientrano alla base operativa;
- conferimento dei rifiuti da avviare a recupero (plastica, vetro, carta, metalli etc.) verso i relativi impianti;
- conferimento dei rifiuti da avviare a smaltimento finale presso i relativi impianti (inceneritore/discardica).

b) RITIRO RIFIUTI GARBAGE DA NAVI IN RADA/PONTILE

Il gestore provvede alla raccolta dei rifiuti garbage da navi in rada a mezzo motobarca dalle 8 alle 16.

La motobarca è equipaggiata con 2 addetti: un Comandante ed un motorista.

Sulla base delle notifiche trasmesse alla Autorità Marittima dai Comandanti delle navi, il gestore pianifica il servizio inviando il mezzo nautico sottobordo alle navi interessate.

Dopo aver accertato quantità e tipologia dei rifiuti da trasbordare, 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 in contenitori dedicati esclusivamente a tale servizio.

Il mezzo nautico, ultimato il ritiro, rientra nel porto e consegna i rifiuti alla



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



squadra di terra secondo modalità concordate.

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

c) **STERILIZZAZIONE**

I rifiuti alimentari prodotti dalle navi di provenienza extra-U.E., trasportati all'interno di appositi contenitori anche flessibili, di colore diverso da quelli utilizzati per i rifiuti urbani, ed i rifiuti sanitari a rischio infettivo, gestiti secondo le modalità stabilite dal DPR 254/03, se non avviati ad impianti di incenerimento/termovalorizzazione, dovranno essere sottoposti a processo di sterilizzazione prima dell'avvio ad impianto di discarica.

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 auto-clave; il responsabile dell'autoclave provvede a controllare il corretto svolgimento del ciclo di sterilizzazione secondo il manuale d'uso e le prescrizioni autorizzative.

Alla fine del periodo di sterilizzazione il responsabile accerta l'avvenuta sterilizzazione con documento cartaceo emesso dalle apparecchiature dell'impianto; i rifiuti vengono caricati su autocarro idoneo e trasportati (CER 200301) al polo di smaltimento finale.

La vigilanza, ai sensi dell'art. 4 del D.M. 22 maggio 2001, relativa all'attività di sbarco e raggruppamento di detti rifiuti, effettuata all'interno del sedime portuale, è esercitata dagli Uffici di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera e dall'Ufficio Veterinario Adempimenti Comunitari della Sardegna. È altresì soggetta alla vigilanza degli uffici predetti anche l'attività di sterilizzazione effettuata attraverso l'utilizzo di specifici impianti.

10.1.2 Rifiuti speciali solidi pericolosi e non

Codici:

- CER 150110*: recipienti contenenti residui pitture;
- CER 150202*: assorbenti, stracci imbevuti, filtri (RAGS, LINING);
- CER 160601*, 160602*, 160603*: batterie/accumulatori al piombo, nichel, cadmio, mercurio;
- CER 160604: batterie ed accumulatori alcalini;
- CER 200133*: batterie e accumulatori di cui alle voci 160601, 160602 e 160603 nonché batterie e accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie.





L'organizzazione del servizio per i rifiuti speciali pericolosi e non si basa sull'occasionalità del conferimento che deriva da una espressa richiesta 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.

Per i rifiuti speciali pericolosi e non il servizio si svolge utilizzando un autocarro autorizzato con idoneo cassone. 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 di prestazione" dal Comandante della nave o suo delegato specificando gli esatti metri cubi ritirati.

Al termine del servizio l'operatore - autista si recherà, con apposito formulario, al centro autorizzato per lo smaltimento dei rifiuti o presso l'area di messa in riserva di rifiuti pericolosi.

I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- nome della nave;
- banchina;
- tipo di rifiuto;
- metri cubi conferiti;
- orario;
- data;
- firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).

10.1.3 Rifiuti speciali liquidi pericolosi (rifiuti oil)

Codici:

- CER 130403*: oli di sentina della navigazione CER 130506 morchie di macchina o prodotti da separazione (OIL SLUDGE);
- CER 070703*: solventi organici alogenati, soluzioni di lavaggio (DRY CLEANIN);
- CER 090101*: 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 non pericolosi in merito all'occasionalità del servizio.

Il servizio si svolge utilizzando un automezzo idoneo allo scopo.

I liquidi possono essere pompati direttamente dal bordo della nave o dai mezzi della 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 di prestazione" dal Comandante della nave o suo delegato specificando gli esatti metri cubi asportati.

Quando i liquidi sono pompati dai mezzi della ditta concessionaria, l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'utilizzo di una motopompa con manichetta/e per aspirare i rifiuti liquidi dalla nave. L'operatore dovrà stendere la/e manichetta/e fino al punto di raccolta della nave e collegarla/e al bocchettone della cisterna, accendere la motopompa, controllare le operazioni di carico e, una volta riempita la cisterna, spegnere la motopompa e togliere la/e manichetta/e dal bocchettone. Anche in questo caso, al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il "buono di prestazione" dal Comandante della nave o suo delegato specificando gli esatti metri cubi asportati.

Al riempimento della cisterna, sia nel caso che i rifiuti siano pompati dal bordo che dalla ditta concessionaria, l'operatore-autista si recherà, con apposito formulario, al Centro autorizzato per lo scarico dei rifiuti liquidi.

I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- nome e bandiera della nave;
- porto di provenienza della nave;
- banchina di ormeggio;
- tipo di rifiuto;
- metri cubi conferiti;
- orario;
- data;
- firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).





10.1.4 Rifiuti sewage (acque nere)

Codice:

- CER 200304 (acque reflue).

Il servizio si svolge utilizzando un automezzo idoneo allo scopo;

I liquidi possono essere pompati direttamente dal bordo della nave o dai mezzi della 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.

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il "buono di prestazione" dal Comandante della nave o suo delegato specificando gli esatti metri cubi asportati.

Quando i liquidi sono pompati dai mezzi della ditta concessionaria, l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'utilizzo di una motopompa con manichetta/e per aspirare i rifiuti liquidi dalla nave. L'operatore dovrà stendere la/e manichetta/e fino al punto di raccolta della nave e collegarla/e al bocchettone della cisterna, accendere la motopompa, controllare le operazioni di carico e, una volta riempita la cisterna, spegnere la motopompa e togliere la/e manichetta/e dal bocchettone;

Anche in questo caso, al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare "buono di prestazione" dal Comandante della nave o suo delegato specificando gli esatti metri cubi asportati.

Al riempimento della cisterna, sia nel caso che i rifiuti siano pompati dal bordo che dalla ditta concessionaria, l'operatore-autista si recherà, con apposito formulario, al depuratore operante nella circoscrizione comunale, o altro individuato.

I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- nome e bandiera della nave;
- porto di provenienza della nave;
- banchina di ormeggio;
- tipo di rifiuto;
- metri cubi conferiti;
- orario;
- data;
- firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).





10.1.5 Rifiuti sanitari a rischio infettivo ed i Rifiuti alimentari di origine animale extra UE

Le due tipologie di rifiuti andranno gestite in maniera analoga, compresi tutti i rifiuti che sono venuti a contatto con rifiuti alimentari di origine animale.

Codici:

- CER 180101 oggetti da taglio (eccetto 18 01 03);
- CER 180103* rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni;
- CER 200131* medicinali citotossici e citostatici.

I rifiuti sanitari devono essere indicati in notifica. La procedura riguardante il flusso informativo è la stessa di quella descritta per i rifiuti solidi. Tali rifiuti devono essere consegnati in sacchetti distinti o, se si tratta di rifiuti a rischio infettivo, in appositi contenitori (DPR 254/2003). Il servizio è effettuato contestualmente ai rifiuti assimilati agli urbani. Tali rifiuti devono essere smaltiti in modo appropriato; a seconda della tipologia dei rifiuti sanitari essi saranno destinati o a una discarica o a uno sterilizzatore o direttamente a un impianto di incenerimento. Sarà in ogni modo compito della società concessionaria fornire contenitori idonei e distribuire materiale informativo sulla suddivisione dei rifiuti al momento della produzione. Settimanalmente i dati sui rifiuti ritirati per nave con codice CER associato e quantità, sono inviati all'**Osservatorio permanente** dell'Autorità Portuale per la loro raccolta ed elaborazione e per la loro successiva trasmissione alle Autorità preposte per il controllo e vigilanza in tema Sanità Marittima.

10.1.6 Residui del carico

Per i **residui del carico** l'obbligo del conferimento è subordinato all'attribuzione ai residui del carico della qualifica di rifiuti da parte del titolare dello stesso carico (Comandante della nave, ricevitore, spedizioniere, assicurazione ecc.). In mancanza di tale attribuzione i residui del carico sono considerati carico a tutti gli effetti con l'applicazione della relativa disciplina commerciale e fiscale. Dal momento dell'attribuzione della qualifica di rifiuto i materiali di cui trattasi seguono la disciplina giuridica dei rifiuti e, se presenti a bordo, devono essere conferiti all'impresa concessionaria del servizio di ritiro rifiuti a cura del Comandante della nave. I residui solidi depositati in porto, fatta salva l'applicazione delle



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



sanzioni previste, verranno trasportati allo smaltimento con oneri a carico dell'ultimo titolare del carico o del soggetto che ha richiesto lo sbarco o che ha abbandonato il materiale e, in via sussidiaria, dall'impresa portuale che ha effettuato il deposito. I residui del carico sono costituiti generalmente da carico avariato o che ha perso le caratteristiche commerciali ed è stato rifiutato dal ricevitore oppure, infine, da carico rimasto a bordo dopo la pulizia delle stive.

I residui del carico devono essere analizzati prima di essere portati fuori dal porto per la preventiva individuazione dell'impianto di smaltimento. I codici dei residui del carico seguono quelli della merce da cui derivano tali rifiuti. Inoltre i residui del carico in banchina dovranno essere rimossi entro un'ora dall'ultimazione delle operazioni di carico.

Rientrano nella categoria di cui al presente punto anche i rifiuti liquidi costituiti da :

- a) *residui del carico delle navi costituiti dalle acque di zavorra venute a contatto con il carico o con i suoi residui e dalle acque di lavaggio (miscele di acque marine lacustri o fluviali ed idrocarburi);*
- b) *residui del carico delle navi costituiti da prodotti chimici soggetti alla Convenzione MARPOL.*

10.2 RITIRO DEI RIFIUTI PROVENIENTI DA NAVI NON SOGGETTE A NOTIFICA

Premesso che le tipologie dei rifiuti prodotte dalle navi non soggette a notifica, sono le stesse descritte nel paragrafo 10.1 (garbage, rifiuti solidi e liquidi pericolosi e non, sewage, residui del carico, rifiuti sanitari e rifiuti alimentari di origine animale extra U.E.) si descrive l'organizzazione del ritiro dei rifiuti dalle navi, di seguito indicate, con la precisazione che dovranno essere adottate le stesse modalità di gestione dei rifiuti di cui al paragrafo 10.1 precedente.

10.2.1 Naviglio da pesca

L'Autorità Portuale ha in corso di valutazione l'affidamento in concessione di banchine destinate al naviglio da pesca ai sensi dell'art. 36 del C.d.N.

In ogni caso, gli armatori/comandanti dei pescherecci consegneranno i rifiuti prodotti dalle rispettive navi al gestore del servizio di raccolta.





10.2.2 Naviglio da diporto

Gli approdi turistici dati in concessione sono limitatamente interessati dalla presenza di imbarcazioni autorizzate al trasporto di oltre 12 passeggeri, essendo costituiti in grandissima parte di unità stanziali da imbarcazioni con abilitazioni più ridotte. Le imbarcazioni omologate oltre i 12 passeggeri devono provvedere alla notifica secondo quanto stabilito dall'art. 6 comma 4 del D. Lgs. n. 182/2003 e pertanto per l'organizzazione del relativo servizio, vedasi quanto previsto in precedenza al paragrafo 10.1.

Per quanto attiene ai rifiuti prodotti dalle unità da diporto, non omologate oltre i 12 passeggeri e quindi non soggette a notifica, si è tenuto conto degli approdi turistici le cui aree sono state affidate in concessione. I concessionari della banchina organizzano la raccolta differenziata dei rifiuti provenienti dalle navi dei propri utenti e a tal fine si faranno carico di attrezzare le aree destinate a ospitare i contenitori dei rifiuti, forniti dal concessionario del servizio di raccolta, che saranno gestiti direttamente dai produttori (Comandanti delle navi) delle varie tipologie di rifiuto.

In ogni area data in concessione, verrà realizzato a cura del relativo concessionario, un punto di raccolta sottoforma di deposito temporaneo presso il produttore, all'interno del quale verranno posizionati, a cura del concessionario del servizio, e a disposizione degli utenti, i contenitori aventi caratteristiche come di seguito indicato:

- N.1 serbatoio da 500 litri a doppia camera destinato a ricevere oli minerali esausti,
- N.1 cassa 1x1,2 m in plastica antiacido per le batterie al piombo esauste,
- N.1 fusto in plastica antiacido da 200 litri per le emulsioni oleose,
- N.1 fusto in plastica antiacido da 200 litri per i filtri olio e stracci,
- N.1 contenitore in plastica per la frazione umida,
- N.1 contenitore in plastica per la frazione secca indifferenziata,
- N.3 contenitori in plastica per carta/plastica/vetro,
- N.1 contenitore per rifiuti sanitari,
- sacchetti conformi alla normativa vigente per rifiuti sanitari e per rifiuti alimentari di provenienza extra-U.E..

Il predetto sistema composto da area attrezzata e contenitori a disposizione esclusivamente degli utenti delle banchine o porzioni di esse date in concessione, costituisce un "deposito temporaneo presso il produttore" ai sensi e per gli effetti dell'art. 183 del D.Lgs. 152/06.

Il servizio dovrà essere effettuato secondo le modalità come di seguito riportate:

- frazione umida: ritiro giornaliero con mezzi idonei,





- frazione secca indifferenziata: ritiro 2 volte alla settimana,
- Carta/plastica/vetro: ritiro 1 volta alla settimana per frazione differenziata,
- Oli esausti, batterie al piombo esausti, emulsioni, filtri olio e stracci: ritiro a chiamata,
- Rifiuti sanitari, se presenti: in concomitanza del ritiro della frazione umida,
- Rifiuti alimentari provenienti da Paesi extra U.E., se presenti: in concomitanza del ritiro della frazione umida.

Per quanto concerne i rifiuti liquidi quali acque di sentina e acque nere, il relativo servizio di ritiro verrà effettuato previa chiamata diretta dal Comandante della nave al soggetto gestore del servizio con un preavviso di almeno 24 h, che rilascerà attestazione di avvenuta consegna dei rifiuti.

Il servizio dovrà essere svolto dalle ore 8 alle ore 24 di ogni giorno solare.

L'Autorità Portuale ha in corso di valutazione la regolamentazione delle banchine ancora non date in concessione ai diportisti.

In ogni caso, gli armatori/comandanti delle navi pescherecce e navi da diporto, hanno l'obbligo di consegnare i rifiuti prodotti dalle rispettive navi al gestore del servizio di raccolta. Inoltre, le suddette navi essendo esentate dall'obbligo della notifica preventiva all'ingresso in porto dei rifiuti e dei residui del carico, ove non ricadenti nella fattispecie di cui al comma successivo, devono entro 24 ore dall'arrivo nelle acque territoriali di competenza dell'Autorità Portuale, far pervenire all'Autorità Marittima, anche a mezzo fax, apposita dichiarazione, specificando in particolare le modalità ed esigenze di smaltimento dei rifiuti di bordo, compresi batterie e oli esausti. Il rilascio delle spedizioni è subordinato alla presentazione da parte del Comandante della documentazione attestante l'avvenuta consegna dei rifiuti al gestore del servizio.

I comandanti di pescherecci di base nei porti di competenza di questa Autorità Portuale, i diportisti associati/affiliati a circoli nautici/società concessionarie di strutture per la nautica da diporto nel territorio di competenza dell'Autorità Portuale e i comandanti di unità da diporto omologate per un massimo di 12 (dodici) passeggeri dovranno far pervenire apposita dichiarazione, specificando in particolare le modalità ed esigenze di smaltimento dei rifiuti di bordo, compresi batterie e olii esausti, all'Autorità Marittima entro giorni 30 (trenta) dalla data in vigore del presente Piano ed in seguito con frequenza mensile. Tale dichiarazione potrà





essere resa anche tramite le ditte/cooperative di pesca o circoli nautici/società concessionarie di strutture per la nautica da diporto di rispettiva affiliazione.



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



11 IMPIANTI DI CONFERIMENTO RIFIUTI

L'organizzazione del servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico di cui in precedenza, prevede per i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, che i rifiuti di qualsiasi natura vengono conferiti ad impianti esterni all'area portuale in quanto sono disponibili gli impianti adeguati all'effettuazione delle operazioni di deposito, trattamento, smaltimento finale e/o recupero.

Di seguito si riportano un elenco a titolo indicativo e non esaustivo, degli impianti disponibili a ricevere le varie tipologie di rifiuti provenienti dalle navi:

- Impianto trattamento rifiuti liquidi del Consorzio Industriale di Porto Torres,
- Impianto trattamento rifiuti liquidi del CIPNES di Olbia,
- Impianto trattamento rifiuti liquidi del Consorzio Industriale di Macomer,
- Impianto smaltimento rifiuti solidi del CIPNES di Olbia,
- Impianto smaltimento rifiuti solidi del Comune di Sassari Loc. Scala Erre,
- Impianto smaltimento rifiuti solidi della Società SIGED Loc. Scala Erre,
- Impianto smaltimento rifiuti solidi della Società Servizi Ambientali Sardi Loc. Canaglia,
- Impianto smaltimento rifiuti solidi della Società Chilivani Ambiente di Ozieri,
- Impianto di stoccaggio rifiuti della Società Gisca Ecologica ubicati a Sassari e Olbia,
- Impianto di compostaggio della Società Verde Vita Z.I. Porto Torres,
- Impianto di compostaggio di frazione organica umida della Sarda Compost di Olbia,
- Impianto di compostaggio di frazione organica umida del Consorzio ZIR di Ozieri,
- Impianto di compostaggio di frazione organica umida dell'Unione dei Comuni dell'Alta Gallura,
- Piattaforma per il ricevimento delle frazioni differenziate di carta/plastica/vetro della Società RGM di Muros,
- Piattaforma per il ricevimento delle frazioni differenziate di carta/plastica/vetro della Società Gesam di Truncu Reale.





12 AUTORIZZAZIONI 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 Gestori Ambientali nelle categorie 1D (raccolta e trasporto rifiuti urbani e assimilati) e 5D (raccolta e trasporto rifiuti pericolosi);
- b) lo sterilizzatore deve essere autorizzato, se ritenuto necessario, ai sensi del D.Lgs. 152/2006;
- c) i mezzi terrestri utilizzati per la raccolta e il trasporto dei rifiuti devono soddisfare le pertinenti norme fissate dalla legislazione vigente:
 - autorizzazione rilasciata dall'Albo Nazionale Gestori Ambientali;
 - dotazione di vano chiuso o sponde alte che lo separano dalla cabina di guida;
- d) 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;
 - dotazione di apparato radio VHF.

Le movimentazioni dei rifiuti avverranno previa compilazione del FIR (Formulario di Identificazione Rifiuti) da parte del concessionario del servizio di raccolta rifiuti in qualità di detentore. All'interno dell'area portuale le suddette movimentazioni possono avvenire anche senza la compilazione del FIR.

Nel caso di modifiche della vigente normativa in materia di rifiuti e di appalti di servizi pubblici al momento del bando di gara verranno richieste integrazioni e/o modifiche nelle richieste documentali e dei servizi.





13 SISTEMA INFORMATIVO INTEGRATO

In seguito all'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, o comunque almeno 24 h prima dell'arrivo in porto, il Comandante della nave, provvede a comunicare all'Autorità Marittima i dati di cui all'Allegato III del D. Lgs. n. 182/2003.

ALL'ORMEGGIO NEL PORTO DI APPRODO

- a) Conferimento a terra dei rifiuti.

All'ormeggio nel porto di approdo, la nave consegna i rifiuti al soggetto gestore del servizio di raccolta per l'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.





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.

Al fine di poter raccogliere sistematicamente i dati inerenti al settore l'Autorità Portuale potenzierà l'attività di monitoraggio del traffico, delle produzioni di rifiuti e delle loro fluttuazioni annuali e stagionali, attraverso **l'istituzione, presso gli uffici tecnici di questa Autorità Portuale, dell' "Osservatorio permanente"** che avrà il compito di raccogliere ed elaborare i dati relativi al traffico ed ai volumi di rifiuti conferiti.

La società concessionaria del servizio trasmette con cadenza settimanale in via informatizzata all'Osservatorio permanente:

- notifiche trasmesse dalla Capitaneria di Porto,
- numero di accosti per tipologia di nave,
- quantità di rifiuti ritirati per tipologia e per singola nave per le navi soggette a notifica,
- quantità di rifiuti che si intende conferire espressa in notifica,
- quantità di rifiuti ritirati per tipologia e per singola area data in concessione,
- provenienza U.E. o extra U.E.,
- quantità di rifiuti sterilizzati,
- informazione sulle navi in deroga.

I dati raccolti ed elaborati dall'Osservatorio costituiranno la base sulla quale fondare gli aggiornamenti triennali e le revisioni del Piano. Laddove dovessero evidenziarsi fluttuazioni importanti nel breve periodo, si potrà procedere ai sensi della normativa vigente, ad aggiornare il Piano anche prima della scadenza triennale.

Ai fini del controllo circa lo stato di attuazione del presente documento, l'Autorità Portuale è tenuta ad inviare annualmente una relazione sullo stato di attuazione dello stesso con i dati aggiornati al 31 dicembre; tale relazione deve pervenire al Servizio Tutela dell'atmosfera e del territorio della Direzione Generale dell'Ambiente – Assessorato della difesa dell'ambiente, entro il 30 aprile dell'anno successivo.

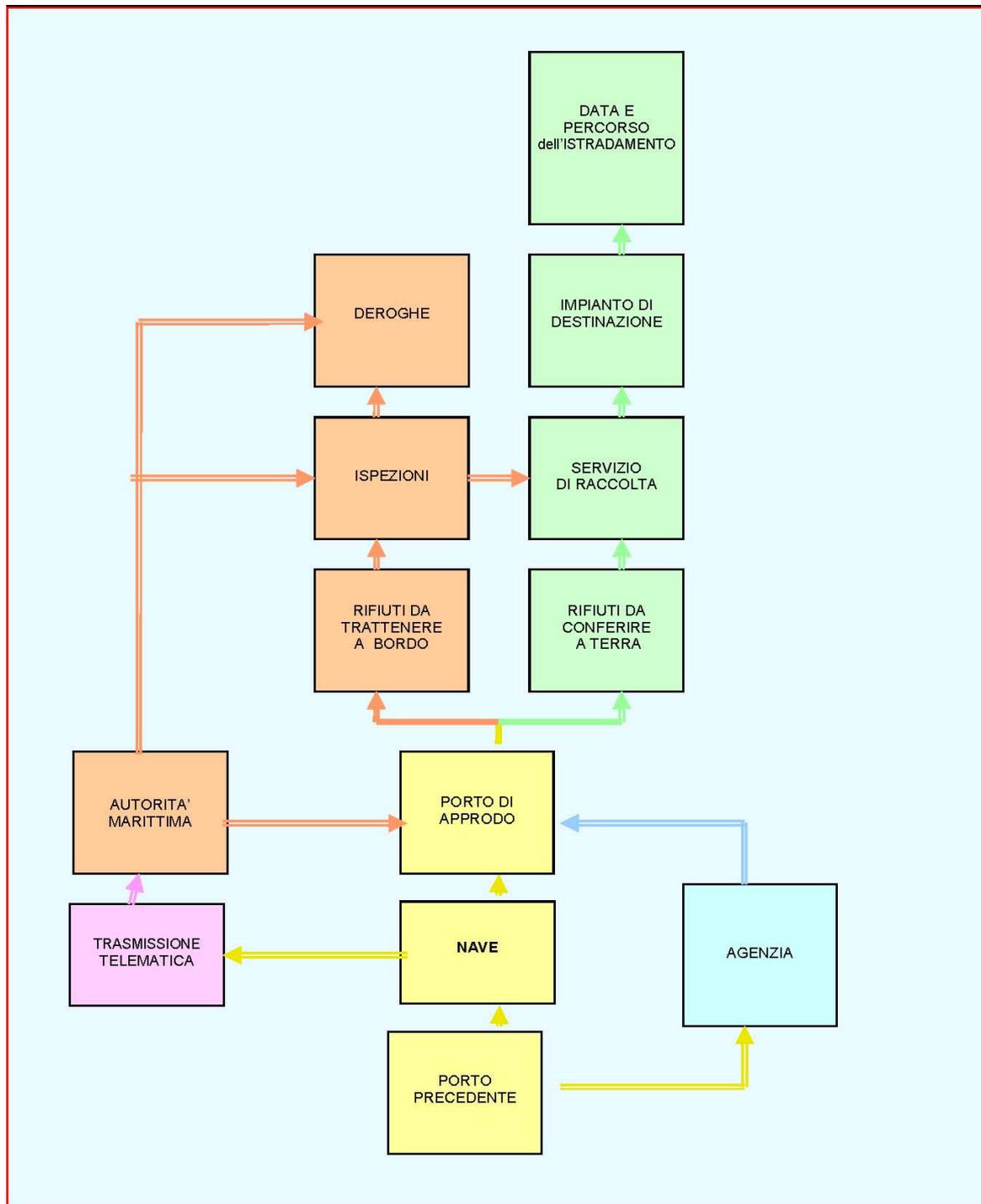
In adempimento alle disposizioni di cui all'All. I del D. Lgs. 182/2003 l'Autorità Portuale dovrà individuare **il o i Responsabile/i dell'attuazione del Piano di Raccolta e Gestione dei rifiuti prodotti dalle navi.**



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



SCHEMA PROCESSO INFORMATIVO





14 ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

Per consentire lo svolgimento dei servizi secondo l'organizzazione descritta nel capitolo 10, è necessario disporre di adeguate risorse umane.

In funzione dei dati rilevati, si esamina l'organizzazione su ogni porto interessato nel Piano.

14.1 Porto di Olbia e porto di Golfo Aranci

1) SETTORE OPERATIVO

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

ore servizio/giorno	n. operatori servizio	Giorni/anno	tot. Ore servizio/anno	ore lavoro/persona	forza lavoro necessaria
16	2	365	11680	1583	7,37

(*) personale utilizzato per servizi accessori al ritiro rifiuti: gestione impianto di sterilizzazione, differenziazione rifiuti, conferimento alle discariche, gestione depositi temporanei presso il produttore, etc.

Qualifiche: Autista 3 Liv. Sup.

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

ore servizio/giorno	n. operatori servizio	Giorni/anno	tot. Ore servizio/anno	ore lavoro/persona	forza lavoro necessaria
8	2	365	5840	1583	3,68

Qualifiche: Comandante Mezzo Nautico;
Macchinista/Mozzo



2) SETTORE AMMINISTRATIVO

1 Addetti Amministrazione / segreteria Qualifica: impiegato

1 Addetto Responsabile Tecnico Gestione Rifiuti Qualifica: impiegato

3) LE RISORSE MATERIALI

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

MEZZI TERRESTRI	
3 autocarri di cui:	
1 scarrabile per rifiuti RSU o assimilabili	€ 70.000,00
1 autocarro per rifiuti pericolosi e non	€ 60.000,00
1 autocarro cisterna	€ 80.000,00
Totale	€ 210.000,00
Percentuale ammortamento annuo 10 %	

MEZZI NAUTICI	
1 Motobarca per raccolta liquidi/solidi	€ 450.000,00
Totale	€ 450.000,00
Percentuale ammortamento annuo 10 %	



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



14.2 Porto di Porto Torres

1) SETTORE OPERATIVO

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

ore servizio/giorno	n. operatori servizio	Giorni/anno	tot. Ore servizio/anno	ore lavoro/persona	forza lavoro necessaria
16	2	365	11680	1583	7,37

- (*) personale utilizzato per servizi accessori al ritiro rifiuti: gestione impianto di sterilizzazione, differenziazione rifiuti, conferimento alle discariche, gestione depositi temporanei presso il produttore, etc.

Qualifiche: Autista 3 Liv. Sup.

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

ore servizio/giorno	n. operatori servizio	Giorni/anno	tot. Ore servizio/anno	ore lavoro/persona	forza lavoro necessaria
8	2	365	5840	1583	3,68

Qualifiche: Comandante Mezzo Nautico;
Macchinista/Mozzo

2) SETTORE AMMINISTRATIVO

1 Addetti Amministrazione / segreteria

Qualifica: impiegato



3) LE RISORSE MATERIALI

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

MEZZI TERRESTRI	
3 autocarri di cui:	
1 scarrabile per rifiuti RSU o assimilabili	€ 70.000,00
1 autocarro per rifiuti pericolosi e non	€ 60.000,00
1 autocarro cisterna	€ 80.000,00
Totale	€ 210.000,00
Percentuale ammortamento annuo 10 %	

MEZZI NAUTICI	
1 Motobarca per raccolta liquidi/solidi	€ 450.000,00
Totale	€ 450.000,00
Percentuale ammortamento annuo 10 %	

**15 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 capitolo 14 si può redigere il seguente quadro dei costi. Le quantità considerate sono le medie previsionali del triennio successivo.

15.1 Porto di Olbia e porto di Golfo Aranci

		Costo Unitario	Quantità	U.M.	Totale
COSTI DIRETTI					
a) costi variabili	Smaltimento				
	Liquidi (mc)				
	Acque di sentina	€ 72,00	3.493	m ³	€ 251.496,00
	Acque nere	€ 44,00	175	m ³	€ 7.700,00
	Altro				
	Solidi (mc)				
	RSU	€ 57,00	2.165	m ³	€ 123.405,00
	Pericolosi				
	Manutenzioni Automezzi				€ 14.000,00
	Manutenzioni Motobarca				€ 25.000,00
	Gasolio Automezzi	1,4	26.000	Litri	€ 36.400,00
	Gasolio Autoclave (se presente)				
	Gasolio Motobarca	1,4	3.250	Litri	€ 4.550,00
	Acqua				€ 3.000,00
					€ 465.551,00
b) costi fissi	Personale Operativo a terra	€ 35.000,00	8	Num.	€ 280.000,00
	Comandante Mezzo Nautico + macchinista/mozzo	€ 45.000,00	4	Num.	€ 180.000,00
	Assicurazioni mezzi terrestri				€ 10.000,00
	Assicurazioni mezzi nautici				€ 8.000,00
					€ 478.000,00
COSTI TECNICI					
	Responsabile Tecnico				€ 30.000,00
	Ammortamento terrestri (10%)				€ 21.000,00
	Ammortamento marittimi (10%)				€ 45.000,00
	Canoni concessori				€ 10.000,00
	Autorizzazioni e fidejussioni				€ 10.000,00
					€ 116.000,00
COSTI AMMINISTRATIVI					
	Personale amministrativo	€ 40.000,00	1	Num.	€ 40.000,00
	Telefonia fissa e mobile				€ 10.000,00
	Spese generali				€ 5.000,00
					€ 55.000,00
	Totale costi				€ 1.114.551,00
UTILE D'IMPRESA	10% Totale costi (€ 1.114.551,00)				€ 111.455,10
TOTALE GENERALE					€ 1.226.006,10



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



15.2 Porto di Porto Torres

		Costo Unitario	Quantità	U.M.	Totale
COSTI DIRETTI					
a) costi variabili	Smaltimento				
	Liquidi (mc)				
	Acque di sentina	€ 72,00	2.050	m ³	€ 147.600,00
	Acque nere	€ 44,00	175	m ³	€ 7.700,00
	Rifiuti liquidi pericolosi	€ 120,00	3.213	m ³	€ 385.560,00
	Solidi (mc)				
	RSU	€ 57,00	2.218	m ³	€ 126.426,00
	Manutenzioni Automezzi				€ 20.000,00
	Manutenzioni Motobarca				€ 25.000,00
	Gasolio Automezzi	1,4	39.000	Litri	€ 54.600,00
	Gasolio Autoclave (se presente)				
	Gasolio Motobarca	1,4	3.250	Litri	€ 4.550,00
	Acqua				€ 3.000,00
					€ 774.436,00
b) costi fissi	Personale Operativo a terra	€ 35.000,00	8	Num.	€ 280.000,00
	Comandante Mezzo Nautico + macchinista/mozzo	€ 45.000,00	4	Num.	€ 180.000,00
	Assicurazioni mezzi terrestri				€ 12.000,00
	Assicurazioni mezzi nautici				€ 8.000,00
					€ 480.000,00
COSTI TECNICI					
	Ammortamento terrestri (10%)				€ 21.000,00
	Ammortamento marittimi (10%)				€ 45.000,00
	Canoni concessori				€ 10.000,00
	Autorizzazioni e fidejussioni				€ 10.000,00
					€ 86.000,00
COSTI AMMINISTRATIVI					
	Personale amministrativo	€ 40.000,00	1	Num.	€ 40.000,00
	Telefonia fissa e mobile				€ 10.000,00
	Spese generali				€ 5.000,00
					€ 55.000,00
	Totale costi				€ 1.395.436,00
UTILE D'IMPRESA	10% Totale costi (€ 1.395.436,00)				€ 139.543,60
TOTALE GENERALE					€ 1.534.979,60





16 GLI ASPETTI TARIFFARI

16.1 LINEE GENERALI DI IMPOSTAZIONE TARIFFARIA

16.1.1 TARIFFA NAVI

Per la determinazione delle tariffe relative al ritiro, raccolta, trasporto e recupero e/o smaltimento finale dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico occorre tenere presente il disposto dell'art. 8 del D.Lgs. 182/2003 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico" che prescrive quanto di seguito riportato:

1. gli oneri relativi agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compresi quelli di investimento e quelli relativi al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti stessi, sono coperti da tariffa a carico degli armatori delle navi che approdano nel porto;
2. la tariffa è determinata dall'Autorità Portuale ed è calcolata in conformità alle seguenti disposizioni:

per quanto riguarda i rifiuti prodotti dalle navi

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

per quanto riguarda invece i residui del carico la tariffa è posta a carico esclusivamente delle navi che utilizzano gli impianti ed i servizi di raccolta.

Nel calcolo della tariffa si è considerata l'incidenza dell'intero volume dei traffici portuali. Infatti, la normativa pone l'obbligo, a carico di tutte le "navi che approdano in porto", di corrispondere la relativa quota fissa a prescindere dall'effettivo utilizzo del servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi.

È proprio questa in sostanza l'applicazione del principio di solidarietà/mutualità all'organizzazione del sistema di gestione dei rifiuti, il cui obiettivo è da un





lato quello di garantire il mantenimento in efficienza del servizio offerto dal porto e dall'altro quello di rendere più conveniente per il vettore procedere al conferimento.

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

La quota fissa, per tutte le tipologie di rifiuti, viene differenziata secondo la tipologia di imbarcazione e precisamente:

- per le navi passeggeri viene conteggiata in funzione del quantitativo di rifiuti proporzionale al numero dei passeggeri e del personale imbarcato trasportato;
- per le navi mercantili ormeggiate in porto secondo la stazza lorda.

16.1.2 TARIFFA DI PORTO, PESCHERECCI E NAVIGLIO MINORE

Partendo dal fatto che tali imbarcazioni ormeggiano in posti differenti da quelli destinati alle navi e che il loro raggruppamento in aree in concessione a singoli operatori consente di considerarle come un insieme, si può elaborare un sistema tariffario unico.

Per ognuno di tali insiemi viene predisposta una tariffa separata ed agevolata che verrà applicata periodicamente, indipendentemente dall'effettiva presenza di imbarcazioni e del volume dei rifiuti prodotti, in funzione della frequenza di raccolta dei rifiuti e della maggiore facilità dell'espletamento del servizio in virtù del fatto che tali imbarcazioni provvedono a consegnare direttamente i rifiuti al concessionario del servizio, che provvederà a chiamata diretta.





16.2 CRITERI DI FORMAZIONE DELLE TARIFFE

In base alle linee-guida sopra delineate, si può entrare nel dettaglio della formazione tariffaria, separando le quattro seguenti fondamentali categorie di rifiuti:

- garbage
- oil
- sewage
- altri speciali pericolosi.

a) Garbage

a.1) navi passeggeri

Per i rifiuti garbage 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 2 (DUE) mc di rifiuti, alla quale si aggiunge un'eventuale maggiorazione per ogni mc conferito in eccedenza rispetto al quantitativo medio di 2 (DUE) mc;
- per le navi che hanno trasportato più di 600 persone si prevede una tariffa standard parametrata alla produzione media di 4 (QUATTRO) mc, alla quale si aggiunge un'eventuale maggiorazione per le eccedenze;
- le unità navali che otterranno deroga e non usufruiranno del servizio portuale, saranno tenute a corrispondere la quota fissa per ciascuna categoria di nave.

a.2) navi da carico

Le navi mercantili in porto ed in rada sono suddivise in 3 classi secondo la stazza nel seguente modo:

- da 0 a 3.000 T.S.L.;
- da 3.001 a 6.000 T.S.L.;
- oltre 6.000 T.S.L..

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





a.3) unità da diporto

Si individuerà una tariffa giornaliera determinata dall'Autorità Portuale, commisurata alle dimensioni del mezzo, modulata sulla tariffa fissa stabilita per il ritiro da nave, esatta dal gestore dell'approdo e successivamente trasferita al concessionario del servizio rifiuti.

a.4) unità da pesca

Si individuerà una tariffa forfettaria annuale applicabile a ciascuna unità che scala il porto, d'intesa con le organizzazioni rappresentative del settore, considerando perlomeno la duplice categoria dei pescherecci maggiori e pescherecci minori.

b) oil

b.1) navi passeggeri – navi da carico

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 ed il trasporto con sosta del mezzo terrestre per 1 ora.

Per il servizio reso con motobarca, in aggiunta alla tariffa fissa per il servizio, si applica l'addizionale motobarca calcolata secondo la distanza dal porto.

Nel caso in cui le navi si avvalgano di deroghe o esenzioni la tariffa da corrispondere sarà pari alla quota fissa.

b.2) unità da diporto

Si individuerà una tariffa giornaliera determinata dall'Autorità Portuale, commisurata alle dimensioni del mezzo, modulata sulla tariffa fissa stabilita per il ritiro da nave, esatta dal gestore dell'approdo e successivamente trasferita al concessionario del servizio rifiuti.

b.3) unità da pesca

Si individuerà una tariffa forfettaria annuale applicabile a ciascuna unità che scala il porto, d'intesa con le organizzazioni rappresentative del settore, considerando perlomeno la duplice categoria dei pescherecci maggiori e pescherecci minori.





c) Sewage – altri rifiuti pericolosi

c.1) navi passeggeri – navi da carico

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 per l’eventuale addizionale motobarca; nel caso in cui le navi si avvalgano di deroghe o esenzioni la quota da pagare sarà pari alla quota fissa del servizio.

c.2) unità da diporto

Si individuerà una tariffa giornaliera determinata dall’Autorità Portuale, commisurata alle dimensioni del mezzo, modulata sulla tariffa fissa stabilita per il ritiro da nave, esatta dal gestore dell’approdo e successivamente trasferita al concessionario del servizio rifiuti.

c.3) unità da pesca

Si individuerà una tariffa forfettaria annuale applicabile a ciascuna unità che scala il porto, d’intesa con le organizzazioni rappresentative del settore, considerando perlomeno la duplice categoria dei pescherecci maggiori e pescherecci minori.



**16.3 PROSPETTI TARIFFARI**

Si ipotizza conseguentemente il seguente tariffario.

Le tariffe, come sotto proposte, garantiscono la copertura dei costi di gestione e l'utile di impresa alla concessionaria del servizio.

a) Navi Passeggeri

	Quota Fissa	Garbage		Oil		Sewage		Rifiuti pericolosi	
Fino a 600 passeggeri compreso equipaggio	IMPORTO DOVUTO PER IL SOLO APPRODO (*)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 mc (a mc)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 mc (a mc)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 mc (a mc)	Forfait servizio	Smaltimento mc
	€ 200	€ 200	€ 90	€ 200	€ 120	€ 200	€ 120	€ 200	€ 600
Oltre a 600 passeggeri compreso equipaggio	IMPORTO DOVUTO PER IL SOLO APPRODO (*)	Forfait servizio fino a 4 mc	Eccedenze oltre 4 mc (a mc)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 mc (a mc)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 mc (a mc)	Forfait servizio	Smaltimento mc
	€ 300	€ 300	€ 90	€ 200	€ 120	€ 200	€ 120	€ 200	€ 600

(*) Quota dovuta da tutte le navi che approdano e non utilizzano il servizio di smaltimento rifiuti





b) Mercantili

	Quota fissa	Garbage		Oil		Sewage		Rifiuti pericolosi	
		IMPORTO DOVUTO PER IL SOLO APPRODO (*)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 Mc (a mc)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 mc (a mc)	Forfait servizio fino a 2 mc	Eccedenze oltre 2 mc (a mc)	Forfait servizio
0 - 3.000 T.S.L.	€ 180	€ 180	€ 80	€ 200	€ 120	€ 200	€ 120	€ 200	€ 600
3.000 - 6.000 T.S.L.	€ 200	€ 200	€ 80	€ 200	€ 120	€ 200	€ 120	€ 200	€ 600
Oltre 6.000 T.S.L.	€ 220	€ 220	€ 80	€ 200	€ 120	€ 200	€ 120	€ 200	€ 600

(*) Quota dovuta da tutte le navi che approdano e non utilizzano il servizio di smaltimento rifiuti





c) servizi per navi ormeggiate in pontili o in rada

Il servizio eseguito a richiesta dalla nave prevede l'applicazione delle tariffe per le navi passeggeri o mercantili ormeggiate in porto, con un addizionale, per l'uso della motobarca, pari ad € 300,00 (euro TRECENTO/00).

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

d) Servizi per naviglio da diporto e da pesca

Le tariffe per i rifiuti del naviglio da diporto saranno definite proporzionalmente alle caratteristiche delle navi e verranno approvate con apposito provvedimento emanato dall'Autorità Portuale previa concertazione con i concessionari degli approdi turistici.

Le tariffe dei rifiuti del naviglio da pesca verranno corrisposte in misura forfettaria su base annuale e saranno definite, proporzionalmente alle caratteristiche della nave, con provvedimento emanato dall'Autorità Portuale previa concertazione con le organizzazioni di settore.





17 PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PERIODICA

Il presente Piano, ai sensi dell'art. 5, comma 6, del D.Lgs. n.182/03, ha validità triennale e sarà aggiornato alla scadenza del triennio in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti.

Potrà anche essere aggiornato prima della scadenza del triennio, in caso di significativi cambiamenti operativi registrati o da realizzare nella gestione del porto, qualora essi possano avere ripercussioni sulla gestione dei rifiuti.

In attuazione dei principi di concertazione e per garantire il coinvolgimento di tutti i protagonisti dello sviluppo dei porti di Porto Torres, di Olbia e di Golfo Aranci, si terranno apposite riunioni, con cadenza almeno semestrale (di massima rispettivamente entro il mese di Aprile ed entro il mese di Ottobre), convocate dall'Autorità Portuale, allo scopo di verificare l'andamento del servizio ed eventuali correttivi necessari, nonché esaminare - in via preventiva ed a consuntivo - i risultati dell'attività nel periodo estivo.

Alle suddette riunioni sono chiamati a partecipare, di norma, con poteri consultivi e propositivi, oltre all'Autorità Portuale, i seguenti soggetti:

- Autorità Marittima;
- Gestore del servizio;
- Armatori operanti nel porto;
- Agenzie e Raccomandatori Marittimi regolarmente operanti;
- Imprese portuali;
- Concessionari;
- Sanità Marittima;
- Veterinario del porto;
- Chimico del porto;
- Utenti portuali;
- Gestori degli impianti di raccolta;
- Operatori dei terminal;
- Depositi costieri.

Altri soggetti potranno essere chiamati ad intervenire ove ciò fosse reputato opportuno per i temi da trattare e le problematiche da risolvere.

In ogni caso, anche al di fuori delle predette riunioni, potranno essere fatte pervenire segnalazioni e proposte all'Autorità Portuale, nonché richieste di convocazioni di riunioni straordinarie per urgenti questioni che dovessero emergere.





18 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 in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente, come previsto dall'art. 4, comma 5 del D. Lgs. n. 182/2003.

Il D.M. 14.11.94, in attuazione dell' art. 6 della L. n. 84/94, inserisce tra i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso agli utenti portuali, la raccolta ed il conferimento, in idonei impianti, dei rifiuti provenienti dalle navi.

Il rapporto tra Autorità portuale e soggetto gestore del servizio di cui trattasi, è regolato da un atto di concessione e pertanto si stabiliscono le seguenti linee guida per la procedura selettiva:

- massima divulgazione dell'Avviso di gara mediante pubblicazione sulla GUCE, così da garantire la più ampia partecipazione a livello comunitario senza discriminazione di nazionalità;
- pubblicazione dell'avviso, per estratto, sulla GURI e su due quotidiani a diffusione nazionale e su due a diffusione regionale;
- 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 Ambientali secondo le categorie indicate al capitolo 12.

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

Per garantire idonea capacità finanziaria sarà richiesta apposita referenza bancaria di solvibilità e/o fidejussioni il cui importo sarà stabilito dal bando di gara.

Completano 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,

Rev. Per approvazione del 06/02/2015





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 potrà essere effettuata a favore dell' "offerta economicamente più vantaggiosa" ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 in materia di appalti di servizi. Di seguito si riportano alcuni degli elementi sulla base dei quali potranno essere fatte le valutazioni delle offerte:

- ribasso sulla tariffa posta a base di gara, indicata nel tariffario;
- possesso di certificazione ISO 9001 ed ISO 14001 per il servizio oggetto di gara;
- possesso di certificazione di qualità OHSAS 18001;
- proposta tecnico-operativa migliorativa per l'espletamento del servizio;
- esperienza inerente prestazioni di servizi identici o assimilabili.

18.1 SCHEMA RAPPORTO DI CONCESSIONE

Il rapporto di concessione, a titolo indicativo e non esaustivo, dovrà prevedere quanto di seguito riportato (Allegato 1):

- una durata non inferiore a 3 anni;
- obblighi del concessionario, inerenti la cauzione e le garanzie assicurative;
- definizione della disponibilità di attrezzature ed impianti funzionali all'espletamento del servizio;
- penali per disservizi ed inefficienze riscontrate nell'espletamento del servizio;
- 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 dei rifiuti gestiti.





ALLEGATO 1

SCHEMA DI CONTRATTO PER L'AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E DEL RESIDUO DEL CARICO NEL PORTO DI _____ - IMPORTO PRESUNTO DEL SERVIZIO € _____

L'anno _____, il giorno _____ del mese di _____, nella sede dell'Autorità Portuale di _____, avanti a me _____, incaricato delle funzioni di ufficiale rogante per l'Autorità Portuale di _____ si sono costituiti:

da una parte

l'Autorità Portuale di _____ - in persona di _____, domiciliato per il suo incarico nella sede dell'Autorità Portuale di _____, in via _____ (C.F. _____);

dall'altra parte

la Società _____, nella persona del legale rappresentante _____, con sede legale in _____ (P.IVA. e C.F. _____)

Premesso che

- l'Amministrazione regionale, ai sensi di quanto previsto nel D. Lgs. n. 182/2003, ha provveduto ad esprimere l'intesa sul Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e del residuo del carico del porto di _____, come da deliberazione n. ____ del _____;
- con decreto n. ____ del _____ si è proceduto ad indire una gara mediante procedura _____, con il criterio del _____, per l'affidamento della concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e del residuo del carico del porto di _____, con importo a base d'asta pari € _____ esclusa I.V.A.;
- a seguito dell'espletamento della gara di cui sopra, è risultato aggiudicatario, in via provvisoria, la società _____ con sede legale in _____;
- con _____ si è proceduto all'aggiudicazione provvisoria della gara;
- con successivo decreto n. ____ del _____, verificato il possesso da parte della società aggiudicataria _____ dei requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnica, si è proceduto all'aggiudicazione definitiva a favore della suddetta Società;
- la Società aggiudicataria _____ ha provveduto a costituire idonea garanzia fidejussoria;

Tutto ciò premesso

Ritenuto di dover procedere alla stipulazione del contratto in forma pubblica amministrativa, di comune accordo, le parti sopra costituite convengono e stipulano quanto segue:

ART. 1 - Premesse



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto.

ART. 2 - Oggetto della concessione

La concessione ha per oggetto il servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, compresi i pescherecci e le unità da diporto, che fanno scalo entro la circoscrizione territoriale di competenza dell'Ufficio circondariale marittimo di _____.

Per gestione dei rifiuti si intende la raccolta (prelievo, cernita, raggruppamento), il carico, il trasporto, lo scarico, il recupero, lo smaltimento dei rifiuti e le attività connesse, con le modalità previste nel Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____.

ART. 3 - Descrizione sommaria del servizio

Ferma restando la necessità che la raccolta avvenga per quanto più possibile in modo differenziato, il servizio consiste sostanzialmente in:

1. raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico dalle navi che utilizzano i porti ricadenti entro la circoscrizione territoriale di competenza dell'Ufficio circondariale marittimo di _____, con le modalità previste nel Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____;
2. carico dei rifiuti consegnati dai produttori, il trasporto e lo smaltimento degli stessi secondo la frequenza necessaria ad una ottimale gestione del servizio e, comunque, non inferiore alla frequenza stabilita dal Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____;
3. carico, trasporto e smaltimento degli oli esausti, dei filtri dell'olio e delle batterie al piombo consegnati dai produttori, ogni qualvolta necessario per una ottimale gestione del servizio;
4. pulizia delle aree di lavoro di cui sopra, che dovranno essere sottoposte a periodici ed adeguati lavaggi e/o disinfezioni al fine di impedire l'insorgere di pericoli di natura igienico-sanitaria, avendo riguardo ad intensificare tali lavaggi e disinfezioni durante i mesi estivi;
5. lavaggio con innaffiatrice, ovvero con manichetta, oppure con autobotti, delle aree utilizzate per la movimentazione dei rifiuti, di cui sopra, ogni qualvolta necessario e, comunque, almeno due volte al mese (orientativamente al giorno 1 e 16 di ogni mese);
6. pulizia immediata di eventuali residui dovuti a potenziali perdite di varia natura;
7. altri servizi affidati al soggetto concessionario con atto dell'Autorità Portuale di _____ per motivi di sicurezza, igiene, o quant'altro previsto nella concessione del servizio;
8. gestione dell'area attrezzata individuata dal Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____;
9. tenere apposita contabilità dei rifiuti gestiti da trasmettere mensilmente all'Autorità Portuale di _____ e all'Ufficio circondariale marittimo di _____.

ART. 4 - Disponibilità di mezzi e personale

Rev. Per approvazione del 06/02/2015





Quanto previsto dal presente contratto viene eseguito dal Concessionario come imprenditore professionale a proprio rischio e con organizzazione dei mezzi propria con l'osservanza piena ed incondizionata di quanto previsto nel presente contratto e nel Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____, in maniera tale da raggiungere il risultato in esso Piano previsto, nonché di tutte le norme, termini, prescrizioni, condizioni e modalità contenuti e/o riportati e/o comunque richiamati nel presente contratto e nei documenti di cui all'articolo 17.

Per l'esecuzione del servizio è previsto l'impiego giornaliero di almeno __ operatori appositamente abilitati, per ____ ore per l'intera settimana (sette giorni su sette). Inoltre è individuato almeno un capo squadra responsabile dell'Impresa per il servizio in concessione.

L'impresa è tenuta a fornire al proprio personale, addetto allo svolgimento del servizio, tutte le attrezzature occorrenti per la completa esecuzione dello stesso ed a provvedere, tempestivamente, alla rimozione dei rifiuti non appena consegnati dai produttori.

L'impresa dovrà inoltre assicurare:

- reperibilità per 24 ore per 365 giorni/anno del personale;
- regolarità dei versamenti dei contributi previdenziali ed assistenziali.

L'impresa è in possesso in forza di proprietà, comodato o nolo esclusivo per tutta la durata del contratto, delle attrezzature/mezzi di cui al Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____, il cui elenco è allegato al presente contratto. La disponibilità degli stessi deve essere provata da adeguata documentazione, con prova rinnovata ogni sei mesi. L'elenco dei mezzi e delle attrezzature riporta le capacità e le potenze relative, nonché l'indicazione dei mezzi/attrezzature aggiuntivi eventualmente messi a disposizione per l'esecuzione del servizio.

Il Concessionario è tenuto a mantenere costantemente in efficienza tutti i mezzi necessari per lo svolgimento del servizio. Qualora i suddetti mezzi non possano essere utilizzati per cause non dipendenti dalla volontà del Concessionario (guasti, incidenti ecc.) quest'ultimo è tenuto a provvedere alla loro immediata sostituzione al fine di evitare interruzioni del servizio, dandone immediata comunicazione all'Autorità Portuale di _____ e all'Autorità Marittima.

E' facoltà del Concessionario del servizio dichiarare indisponibili i mezzi non destinati allo svolgimento del servizio, per non più di venti giorni ogni anno, al fine di effettuare i lavori necessari per il mantenimento in efficienza dei mezzi stessi. Tali periodi devono essere preventivamente comunicati all'Autorità Portuale di _____ e all'Autorità Marittima, indicando in caso di indisponibilità degli stessi, con quali vengono sostituiti.

Il Concessionario è l'unico responsabile, per qualsivoglia titolo e/o causa, dei danni causati dall'imperizia o dalla negligenza nell'uso ed impiego dei mezzi e delle attrezzature necessarie all'esecuzione del servizio, nonché di ogni danno a persone, beni mobili e immobili anche di terzi, conseguenti all'esecuzione dei lavori, anche se causati da eventi fortuiti, pertanto dichiara sollevati ed indenni da ogni molestia a giudizio, sia l'Autorità Portuale di _____ sia il personale della stessa.





Il responsabile dell'attuazione del servizio per conto del Concessionario è il sig. _____, reperibile in tutte le ore della giornata (h. 24).

ART. 5 - Ammontare del canone concessorio

Il canone dovuto all'Autorità Portuale di _____ a fronte della concessione per l'espletamento del servizio oggetto del presente contratto è pari al ___% (____ %) del fatturato annuo dell'Impresa esecutrice relativo al servizio oggetto di concessione, con un minimo annuo di € _____ che dovrà essere versato anticipatamente all'inizio di ogni annualità contrattuale.

Al termine di ogni anno contrattuale verrà determinato l'eventuale conguaglio dovuto dall'Impresa, qualora quanto corrisposto all'inizio dell'anno a titolo di canone concessorio fosse inferiore al ____ % (____%) del fatturato annuo relativo al servizio oggetto di concessione dell'Impresa esecutrice.

Il Concessionario entro e non oltre 7 giorni dal termine dell'anno contrattuale trasmetterà all'Autorità Portuale di _____ specifico resoconto relativo ai servizi svolti nell'anno e comunicherà l'ammontare del fatturato realizzato per il servizio in concessione.

L'Autorità Portuale di _____ elaborerà l'importo del canone eventualmente ancora dovuto e lo comunicherà al concessionario che entro e non oltre 7 giorni dalla data della comunicazione verserà l'importo dovuto a titolo di canone concessorio.

L'ammontare del fatturato per il servizio oggetto della presente concessione verrà autocertificato dal Concessionario ai sensi del D.P.R. 445/2000. L'Autorità Portuale di _____ si riserva di richiedere idonea documentazione di natura fiscale e/o societaria (bilancio, fatture, dichiarazioni IVA, etc...) a comprova di quanto dichiarato per l'anno di riferimento. Qualora il concessionario svolga altre attività economiche oltre quelle relative all'esercizio della concessione, dovrà istituire apposita contabilità separata ove andranno rilevati i costi e i ricavi del servizio.

ART. 6 - Cauzione

Si dà atto che il concessionario ha prestato apposita cauzione definitiva per un importo di € _____, mediante fideiussione bancaria o polizza assicurativa emessa da idonea compagnia assicuratrice aventi i requisiti previsti dalla normativa in materia.

Il mancato o ritardato pagamento del premio o di supplementi di premio non è opponibile all'Autorità Portuale di _____ ai fini della validità della garanzia.

La cauzione è vincolata per tutta la durata della concessione, e comunque fino a che ne sia disposto lo svincolo, e deve essere reintegrata entro 15 giorni a semplice richiesta dell'Autorità Portuale di _____ qualora fosse necessario prelevare tutto o in parte detto deposito.

La cauzione sarà incamerata totalmente a favore dell'Autorità Portuale di _____ in caso di rinuncia al servizio o di decadenza della stessa.

L'Autorità Portuale di _____ si riserva la facoltà di incamerare il deposito in tutto o in parte in caso di inadempienze della concessionaria agli obblighi contrattuali,





senza il diritto a rimborsi di sorta, mediante semplice comunicazione. Essa sarà incamerata parzialmente in caso di mancato pagamento del canone o delle penali irrogate in applicazione del presente contratto.

L'impresa concessionaria si obbliga, inoltre, a corrispondere qualsiasi somma occorrente per il soddisfacimento di crediti o per rimborsi di spesa che eccedono la misura del deposito cauzionale, anche nel caso in cui l'Autorità Portuale di _____ non si avvalga della facoltà di dichiarare la decadenza della concessione.

ART. 7 - Durata della concessione

La durata della concessione del servizio sarà pari a _____, decorrenti da _____.

ART. 8 - Subingresso, decadenza e revoca della concessione

Il subingresso di terzi nella concessione di cui al presente capitolato non è ammesso. L'Impresa concessionaria non può cedere in subappalto od a cottimo, in tutto o in parte il servizio.

Il concessionario del servizio decade dalla concessione nei seguenti casi:

- a) per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione;
- b) per mancato pagamento del canone entro i termini indicati nell'art. 5;
- c) per mancata presentazione o rinnovo della cauzione di cui all'art. 6;
- d) per mancato rispetto dei termini indicati dall'Autorità Portuale di _____ per l'eliminazione della causa impeditiva a fornire il servizio di cui all'art. 3;
- e) per reiterato mancato rispetto delle norme che regolano la gestione dei rifiuti;
- f) per reiterata inosservanza delle norme in materia assicurativa, previdenziale, retributiva, di sicurezza e sulla prevenzione degli infortuni.

La decadenza è dichiarata dall'Autorità Portuale di _____ mediante atto da trasmettere per raccomandata A.R., previo esame delle deduzioni del Concessionario e comporta l'incameramento della cauzione.

La concessione è revocata, senza diritto ad indennizzi o risarcimenti, qualora il Concessionario non sia più in grado di gestire ulteriormente il servizio.

In caso di decadenza/revoca il concessionario non potrà pretendere che il pagamento dei servizi eseguiti, regolarmente accertati, fino all'intera giornata della risoluzione del contratto, tenuto conto delle eventuali detrazioni.

ART. 9 -Norme di sicurezza

Il Concessionario assumerà in proprio ogni rischio di danni a cose o persone, siano essi dipendenti o terzi, nell'area di svolgimento del servizio in questione.

Il Concessionario del servizio dovrà adottare tutte le misure atte a tutelare l'integrità del personale dipendente e di terzi, applicando tutte le norme in materia di prevenzione degli infortuni e di igiene sul lavoro ed in particolare dovrà



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



provvedere al rispetto del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. (predisposizione dei piani di sicurezza per l'espletamento del servizio, aggiornamento dei piani, predisposizione della ulteriore documentazione richiesta dalle vigenti norme in materia di sicurezza, etc...).

ART. 10 - Oneri e obblighi del Concessionario

Oltre agli obblighi di cui al precedente articolo 4, il Concessionario del servizio è tenuto a:

1. applicare nei confronti del proprio personale dipendente condizioni normative e retributive non inferiori a quelle risultanti dai contratti collettivi di lavoro applicabili ai sensi delle leggi vigenti nel periodo di durata della concessione, nonché adempiere regolarmente agli obblighi ed oneri assicurativi, assistenziali ed altro previsti dalla normativa vigente;
2. fornire il personale di tesserino di riconoscimento, adeguato abbigliamento, con apposita dicitura che valga a far riconoscere il personale addetto al servizio e d.p.i. individuati nell'apposito piano operativo facente parte integrante e sostanziale del presente contratto, seppur non allegato;
3. realizzare, con oneri a proprio carico, le aree attrezzate all'uso individuate dal Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____; il concessionario sarà altresì tenuto alla corretta gestione delle medesime aree;
4. eseguire o far eseguire a proprie spese presso laboratori specializzati eventuali analisi chimiche e/o fisiche atte a stabilire la classificazione e relativo codice di identificazione dei rifiuti ai fini dello smaltimento finale, e/o per risolvere eventuali controversie che potrebbero insorgere con i produttori di rifiuti.

Il Concessionario del servizio, in qualità di detentore, è unico responsabile delle operazioni di pesatura, ritiro, trasporto e recupero o smaltimento dei rifiuti e della corretta applicazione della normativa vigente in materia di rifiuti. Il Concessionario dovrà pertanto ottemperare alle disposizioni di legge inerenti il ciclo di gestione dei rifiuti, ai sensi della vigente normativa in materia, e presentare la documentazione prevista ai sensi di legge ai fini dei controlli da parte degli Enti competenti.

ART. 11 - Pagamenti

Il Concessionario del servizio avrà diritto al riconoscimento dei pagamenti delle tariffe da parte degli utenti del servizio, entro i termini previsti dalle vigenti norme in materia. Si applicano le tariffe riportate nel piano economico e finanziario prodotto dal Concessionario durante la fase di aggiudicazione della concessione dei servizi e allegato al presente contratto.

L'adeguamento ISTAT alle tariffe sarà applicato a far data dal 01/01/20__ se consentito dalla normativa vigente.

Lo stesso Concessionario non potrà in alcun modo rivalersi sull'Autorità Portuale di _____ per effetto del mancato o ritardato pagamento delle tariffe da parte degli utenti del servizio.

ART. 12 - Penali



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



Sono determinate le seguenti penali:

1. per mancato servizio, o ritardato servizio, o servizio interrotto, o sospeso per motivi ingiustificati, € _____ per ogni nave;
2. per inadempienza alle disposizioni dell'Autorità Portuale di _____ ed alle condizioni di contratto, e/o per poca diligenza nella esecuzione delle medesime, € _____ per ogni giorno di inadempienza.

Gli accertamenti di tali mancanze saranno effettuati dal personale del servizio di sorveglianza designato dall'Autorità Portuale di _____ e l'Amministrazione concedente adotterà con atto motivato, di volta in volta, le proprie determinazioni che saranno notificate con formale lettera di contestazione al Concessionario.

Le ispezioni di cui all'art.11 del D.Lgs 182/2003 verranno eseguite dalle locali Autorità Marittime.

Per mancato pagamento entro trenta giorni, naturali e consecutivi, di una penale cui l'importo è stato precedentemente notificato al Concessionario con raccomandata A.R., l'Autorità Portuale di _____ si rivarrà sulla cauzione di cui ai precedenti articoli.

Dopo cinque contestazioni con relativo addebito di penalità, nell'arco dello stesso anno, l'Autorità Portuale di _____ avrà la facoltà di dichiarare la decadenza della concessione e di risolvere il contratto senza ulteriore preavviso, oltre che di affidare il servizio ad altra impresa, addebitandone i maggiori oneri conseguenti al Concessionario inadempiente salvo l'obbligo di quest'ultimo di corrispondere all'Autorità Portuale di _____ le penali relative agli addebiti contestati.

Dopo trenta giorni di ritardo nella fase di attivazione del servizio per fatto imputabile al Concessionario, ferma restando l'applicazione delle penali di cui sopra, il rapporto si intenderà risolto con conseguente decadenza/risoluzione della concessione/contratto, ove precedentemente rilasciata/stipulato, di diritto ad insindacabile giudizio dell'Autorità Portuale di _____ e senza alcun ulteriore preavviso per l'Impresa a cui carico saranno posti tutti i danni derivanti all'Autorità Portuale di _____ in conseguenza della ritardata attivazione del servizio.

E' fatto salvo in ogni caso il diritto dell'Autorità Portuale di _____ ad essere risarcito del maggior danno subito.

ART. 13 - Osservanza delle leggi sull'assunzione del personale, sull'infortunistica e sulla sicurezza sul lavoro

L'Impresa si obbliga ad osservare scrupolosamente le norme in vigore e quelle che eventualmente venissero emanate durante l'esecuzione della concessione in materia di assunzione di manodopera, versamento dei contributi previdenziali ed assicurativi.

L'Impresa si obbliga, altresì, ad osservare scrupolosamente le norme in vigore e quelle che eventualmente venissero emanate durante l'esecuzione del servizio in materia antinfortunistica, di sicurezza sul lavoro e salute dei lavoratori. Il sig. _____ sarà responsabile del rispetto delle misure di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro riportate nei documenti sulla sicurezza previsti a norma di legge.



Rev. Per approvazione del 06/02/2015



ART. 14 - Trattamento economico del personale

L'Impresa si obbliga ad applicare integralmente tutte le norme contenute nel contratto collettivo nazionale del lavoro di categoria e negli accordi locali integrativi dello stesso, in vigore per il tempo e nella località in cui si svolge il servizio anzidetto.

L'Impresa si obbliga, altresì, ad applicare il contratto e gli accordi medesimi, anche dopo la scadenza e fino alla loro sostituzione e, se cooperativa, anche nei rapporti con i soci.

I suddetti obblighi vincolano l'Impresa, anche se non sia aderente alle associazioni stipulanti o receda da esse e indipendentemente dalla natura industriale ed artigiana, dalla struttura e dimensione dell'Impresa stessa e da ogni altra sua qualificazione giuridica, economica o sindacale.

È facoltà dell'Autorità Portuale di _____ revocare la concessione in caso di mancata osservanza di quanto prescritto.

Qualora l'Impresa sia ricorsa illecitamente al subappalto, resta comunque responsabile per l'inosservanza delle norme anzidette nei confronti dei lavoratori impiegati nell'espletamento del servizio.

In caso di inottemperanza agli obblighi sopra precisati, accertata dall'Autorità Portuale di _____ o ad essa segnalata dall'Ispettorato del Lavoro o da altro Organo di controllo, la medesima Autorità Portuale di _____ procederà a norma di legge.

ART. 15 - Osservanza delle Leggi e dei Regolamenti in vigore

Il Concessionario è tenuto alla piena osservanza delle ordinanze emanate in materia di gestione dei rifiuti dall'Autorità Marittima, oltre che della legislazione in materia di gestione dei rifiuti.

Inoltre, è tenuto all'osservanza del D. Lgs. 163/2006 e delle norme stabilite dal Regolamento emanato con D.P.R. n. 207 del 05/10/20120 e s.m.i., in materia di direzione, contabilità e collaudo del servizio, per quanto applicabili, nonché delle disposizioni regolamentari delle Autorità Marittime, doganali, sanitarie e di ogni altra Amministrazione Pubblica, per quanto di rispettiva competenza.

ART. 16 – Spese

Le spese del presente atto e sue consequenziali sono a carico della Società _____.

ART. 17 - Documenti che fanno parte del contratto

Sono allegati al presente contratto :

il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adottato con Ordinanza n° ____ del ____ emessa da _____;

