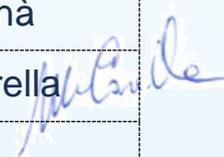


PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

REGIONE ABRUZZO

Documento redatto ai sensi del D.Lgs. 197/2021 e ss.mm.ii.
e della Legge 60/2022

Il Resp. del Procedimento	Ing. Mariantonietta Laganà
Il progettista redattore	Dott.ssa Maria Teresa Carella 
Data redazione	Ottobre 2024



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

 **SIMAM**
Servizi Industriali Manageriali Ambientali



● Porto di Pesaro

● Porto di Falconara Marittima

● Porto di Ancona

MARCHE

● Porto di San Benedetto del Tronto

● Porto di Pescara

● Porto di Ortona

ABRUZZO

● Porto di Vasto

MARE ADRIATICO

INDICE

1	PREMESSA	5
2	INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	7
3	TERMINI E DEFINIZIONI.....	10
4	OBIETTIVI E METODOLOGIA GENERALE	17
4.1	Obiettivi del Piano.....	17
4.2	Contenuti e approccio metodologico del Piano.....	19
4.3	Esclusioni dal campo di applicazione	21
4.4	Classificazione dei rifiuti prodotti dalle navi	22
4.5	Rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente pescati.....	28
5	STRUTTURA ORGANIZZATIVA.....	31
5.1	La struttura organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.....	31
5.2	Nomina del Responsabile di attuazione del Piano.....	32
5.3	Gestione controllata del piano	32
5.4	Organizzazione del servizio: struttura organizzativa, personale/mezzi, requisiti per la gestione dei rifiuti.....	33
5.5	Nomina del Responsabile del servizio di gestione.....	34
5.6	Affidamento servizio e Soggetto Gestore	34
6	GESTIONE DEL PROCESSO	38
6.1	Premessa	38
6.2	Gestione dei rifiuti raccolti a bordo nave.....	38
6.2.1	Notifica prima dell'approdo nel porto.....	38
6.2.2	Deroghe	40
6.2.3	Esenzioni.....	40
7	GESTIONE RIFIUTI E RESIDUI DEL CARICO - MODALITÀ OPERATIVE.....	42
7.1	Generalità e obblighi del Soggetto Gestore	42
7.2	Adempimenti normativi del Soggetto Gestore	42
7.3	Servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi	43
7.3.1	Rifiuti di origine alimentare (sterilizzati e non sterilizzati) e rifiuti non pericolosi	44
7.3.2	Rifiuti speciali e urbani pericolosi	48
7.3.3	Rifiuti liquidi	49
7.3.4	Residui del carico.....	52
7.3.5	Discrepanze quantitativo	52
7.4	Servizio per il diporto, pescherecci e naviglio minore	53
7.4.1	Diporto.....	53
7.4.2	Naviglio minore	54
7.4.3	Pescherecci.....	54
8	REGIME TARIFFARIO.....	56
8.1	Sistema di recupero dei costi.....	56
8.2	Criteri tariffari	57
8.3	Obiettivi.....	59
8.4	Criterio di applicazione delle tariffe	60
8.5	Indennizzo per ritardi esecuzione servizio dovuti al gestore.....	62

9	SISTEMA TARIFFARIO	63
9.1	Premessa	63
9.2	Tariffazione per le navi mercantili ormeggiati in porto – Rifiuti Solidi e Liquidi.....	65
9.3	Tariffazione per le navi passeggeri ormeggiate in porto	67
9.4	Tariffazione per i pescherecci ed imbarcazioni da diporto	69
9.5	Tariffazione per le navi ormeggiate presso i terminali petroliferi API, nelle rade di Falconara M.ma e del Porto di Ancona. – Rifiuti solidi e liquidi	69
9.6	Tariffazione per navi militari e di polizia	70
9.7	Navi ancorate in rada (altri porti al di fuori del porto di Ancona)	70
9.8	Esenzioni – riduzioni - maggiorazioni	71
9.9	Rifiuti Pericolosi	71
10	INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE AGLI UTENTI	72
10.1	Processi di comunicazione da e verso l'esterno	72
	ALLEGATO 1 - Modello per la notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta.....	76
	ALLEGATO 2 - Modello per il certificato di esenzione	80
	ALLEGATO 3 - Modello per la ricevuta di conferimento dei rifiuti	81
	ALLEGATO 4 - Modello per la segnalazione di presunte inadeguatezze degli impianti portuali di raccolta portuali	84

1 PREMESSA

Il presente documento costituisce la prima edizione del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico (di seguito denominato "Piano") per i porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale della Regione Abruzzo (Pescara, Ortona, Vasto).

Il Piano è stato redatto in conformità al Decreto Legislativo 8 novembre 2021 n. 197, che recepisce la Direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la Direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE. Il Piano è stato redatto seguendo le disposizioni contenute nell'Allegato 1 del medesimo Decreto.

I piani precedenti, redatti in conformità all'art. 5 del Decreto Legislativo 182/03 (attualmente abrogato e sostituito dal Decreto Legislativo 197/2021), vengono integralmente sostituiti dal presente Piano.

Il D.Lgs. 197/2021 e ss.mm.ii. prescrive, infatti, alle Autorità di Sistema Portuale, l'obbligo di elaborare ed approvare un Piano di raccolta e gestione dei rifiuti e di dotarsi di servizi, approntamenti, impianti funzionali alla raccolta dei rifiuti, dimensionati in base alla classificazione del porto e al volume del traffico marittimo degli ultimi tre anni precedenti all'emissione del Piano.

Per ottemperare a queste disposizioni, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (di seguito AdSP) ha scelto di redigere un unico Piano per i porti di competenza della Regione Abruzzo. Il Piano comprende una parte generale, comune a tutti i porti di competenza della Regione Abruzzo, e appendici specifiche per ciascun porto, ognuno delle quali farà riferimento al fabbisogno più specifico degli impianti di raccolta e relativa disponibilità di quelli esistenti in ciascun porto di riferimento, individuandone le modalità di espletamento dei servizi peculiari in relazione ai traffici e caratteristiche di ciascun porto.

Il documento rappresenta, quindi, la pianificazione e l'organizzazione delle attività di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nei seguenti porti:

Regione Abruzzo

- Pescara
- Ortona
- Vasto

Per la redazione di questo Piano, sono state prese in considerazione, altresì, le disposizioni contenute nella Legge 17 maggio 2022, n. 60, "*Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare*", conosciuta come "legge SalvaMare," con particolare attenzione ai criteri di gestione dei *rifiuti accidentalmente pescati* (R.A.P.) e dei *rifiuti volontariamente raccolti* (R.V.R.), nonché alla Convenzione MARPOL 73/78 per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

Le principali novità introdotte da questo Piano includono:

- l'aggiornamento del quadro normativo, soprattutto in seguito all'entrata in vigore del Decreto Legislativo 197/2021 e alle successive modifiche apportate con il D.Lgs. n.46 del 8 marzo 2024, nonché della legge SalvaMare;
- l'aggiornamento del quadro conoscitivo relativo alla raccolta dei dati e dei coefficienti di produzione;

 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale</p> <p>Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto</p>	<p>PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE</p> <p>REGIONE ABRUZZO</p>
---	---

- la definizione di un sistema di gestione con previsioni pluriennali sulla produzione dei rifiuti;
- la stima dei costi degli impianti portuali;
- linee guida per l'affidamento del servizio.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, una volta completata la stesura del Piano, ai fini dell'approvazione, darà immediata comunicazione alle Regioni competenti per territorio per la valutazione di coerenza con il Piano Regionale di gestione dei rifiuti.

Dopo l'approvazione definitiva del documento, in conformità con il comma 2 dell'art. 5 del Decreto Legislativo citato, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale avvierà le procedure per l'affidamento del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni, con particolare riferimento al regolamento (UE) 352/2017.

Il presente Piano ha validità quinquennale (2024-2029) e, verrà aggiornato in caso di significativi cambiamenti operativi nella gestione dei porti, in accordo con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, come previsto dal comma 7 dell'art. 5 del D.Lgs. n. 197/2021.

Con l'adozione del presente Piano, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, intende perseguire i seguenti principali obiettivi:

- mantenere la conformità con la normativa ambientale nazionale, comunitaria ed internazionale;
- prevenire l'inquinamento in tutte le sue forme;
- fornire un servizio di ritiro e gestione dei rifiuti completo a tutte le navi che approdano nei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- fornire un servizio che risponda quanto più possibile alle esigenze delle navi garantendo al contempo efficienza ed economicità;
- garantire l'efficienza e l'efficacia della raccolta dei rifiuti da navi e residui del carico nel rispetto di standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo;
- favorire la corretta gestione di tutti i rifiuti presenti a bordo delle navi, che siano prodotti dalle navi stesse o accidentalmente pescati;
- promuovere la raccolta differenziata dei rifiuti al fine di favorire il recupero degli stessi, in un'ottica di economia circolare, in coerenza con i Piani Regionali di gestione dei rifiuti della Regione Abruzzo.

2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

Di seguito un elenco non esaustivo delle normative applicabili e/o di riferimento per il presente Piano:

D.Lgs. 197/2021	Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/68/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE.
Legge 17 maggio 2022, n. 60	Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare (legge «SalvaMare»).
Maritime Pollution 73/78	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ship (MARPOL).
D.Lgs. 03/04/2006, n. 152 e ss.mm.ii.	Norme in materia di ambiente.
D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196	Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale.
L. 28/01/1994, n. 84 e ss.mm.ii,	Riordino della legislazione in materia portuale.
D.Lgs. 3 settembre 2020 n. 116	Attuazione della direttiva (UE) 2018/851 che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva (UE) 2018/852 che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio. Il Decreto modifica la parte IV del DLGS 152/2006.
Decreto 4 aprile 2023, n. 59	Regolamento recante disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti e del registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'articolo 188-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. La sua vigenza permetterà, dal 15/02/2025, l'abrogazione del D.M. 145/1998.
D.M. 1° aprile 1998, n. 145	Regolamento recante la definizione del modello e dei contenuti del formulario di accompagnamento dei rifiuti ai sensi degli articoli 15, 18, comma 2, lettera e) e comma 4, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22. Abrogato con l'entrata in vigore del Decreto 4 aprile n. 59.
D.M. 1° aprile 1998, n. 148	Regolamento recante approvazione del modello dei registri di carico e scarico dei rifiuti ai sensi degli articoli 12, 18, comma 2, lettera m), e 18, comma 4, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22. Ancora applicabili fino alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 59/2023.
D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169	Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124.
Direttiva (UE) 17/04/2019, n. 2019/883	Relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE.
L. 29/09/1980, n. 662	Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo di intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annesso.

D.M. Ambiente 17/11/2005 n. 269	Regolamento attuativo degli articoli 31 e 33 del D.Lgs. 05/02/1997, n. 22, relativo all'individuazione dei rifiuti pericolosi provenienti dalle navi, che è possibile ammettere alle procedure semplificate.
D.M. n. 392 del 16 maggio 1996	Regolamento recante norme tecniche relative alla eliminazione degli olii usati.
D.Lgs. 06/11/2007 n. 202	Attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni.
D.M. Ambiente 24/04/2008	Adempimenti derivanti dall'attuazione della legge n. 979/1982, attuazione della Convenzione internazionale MARPOL 73/78 e delle altre convenzioni IMO per la tutela dell'ambiente marino.
D.M. 01/07/2009	Recepimento della direttiva 2007/71/CE, recante modifica dell'allegato II, della direttiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui di carico.
DACR n. 110/8 del 2.7.2018, Regione Abruzzo	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti.
Circolare RAM/4659/2/2012	Emendamenti degli Annessi IV, V, VI alla MARPOL 73/78.
Circolare 09/03/2004 n. UL/2004/1825	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio. Normative riguardanti le acque di lavaggio e di sentina, di cui al D.Lgs. 24/06/2003, n. 182. Chiarimenti ed applicazioni delle modifiche introdotte con la legge 27 febbraio 2004, n. 47.
Regolamento di Esecuzione (UE) 2022/91 della Commissione del 21 gennaio 2022	Che definisce i criteri per determinare che una nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo ambientalmente sostenibile e compatibile in conformità alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio GU L 15/12 del 24.1.2022.
Resolution MEPC. 277 (70) (Adopted on 28 October 2016)	Amendments to the annex of the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Revised MARPOL Annex VI).
D.M. Ministero della salute 9 maggio 2023	Definizione delle misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo dei mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali (abroga il DM 22 maggio 2001).
Reg. (CE) n. 1069/2009 del 21 ottobre 2009	Regolamento recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano e che abroga il regolamento (Ce) n. 1774/2002 (regolamento sui sottoprodotti di origine animale).
Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017	Istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.
Direttiva 2005/35/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio	Relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni.
Regolamento di Esecuzione (UE) 2022/90 della Commissione del 21 gennaio 2022	Recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli elementi dettagliati del meccanismo unionale di selezione delle navi da ispezionare basato sul rischio"

Direttiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2000 (DQA – Direttiva Quadro Acque)	Istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.
Direttiva 2008/56/Ce	Istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino).
Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008	Relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (Testo rilevante ai fini del SEE).
Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327), con modifiche apportate dal D.Lgs. 18 maggio 2018, n. 61	Con riferimento all'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.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36	Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici. Il presente Decreto ha abrogato le disposizioni di cui al Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n.50.
D.M. 3 giugno 2014 n. 120	Regolamento per la definizione delle attribuzioni e delle modalità di organizzazione dell'Albo nazionale dei gestori ambientali, dei requisiti tecnici e finanziari delle imprese e dei responsabili tecnici, dei termini e delle modalità di iscrizione e dei relativi diritti annuali.
Regolamento di Esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione del 21 gennaio 2022	Recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il metodo da utilizzare per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio dedicata.
L.R. 6 agosto 2018, n. 33 – Regione Marche	Disposizioni regionali per favorire la riduzione in mare e sulle spiagge dei rifiuti plastici. All'art. 1 dispone le seguenti finalità: “La Regione, in conformità alle previsioni contenute nel Piano regionale gestione rifiuti (PRGR) approvato dall'Assemblea Legislativa regionale con deliberazione n. 128 del 14 aprile 2015, promuove la riduzione della dispersione in mare dei rifiuti plastici e del loro conseguente spiaggiamento, con particolare riferimento a quelli derivanti dall'attività di pesca e acquacoltura, e favorisce l'adozione di cicli produttivi a basso impatto ambientale.
DELIBERAZIONE ARERA 3 AGOSTO 2023 n.86/2023/R/RIF	Istituzione di sistemi di perequazione nel settore dei rifiuti urbani
Dlgs n.46 del 08 marzo 2024	Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE.

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'articolo 3, commi 1 e 2 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182.

3 TERMINI E DEFINIZIONI

Ai fini del presente Piano, rinviando per quanto non espressamente richiamato alle disposizioni generali di cui alla normativa nazionale, con particolare riferimento al D.Lgs. 152/2006, parte IV norme in materia di rifiuti e D.Lgs. 197/2021, si intende per:

Autorità competente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
Autorità Marittima	Capitaneria di Porto competente del porto di riferimento
Convenzione MARPOL	La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, come modificata dal relativo protocollo del 1978, ratificata con legge 29 settembre 1980, n. 662 e, per quanto riguarda il Protocollo, con legge 4 giugno 1982, n. 438 (lett. b), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Deposito Temporaneo prima della raccolta	Il raggruppamento dei rifiuti ai fini del trasporto degli stessi in un impianto di recupero e/o smaltimento, effettuato, prima della raccolta, ai sensi dell'articolo 185-bis del D.Lgs. 152/2006 (lett. bb.).
Detentore	Il produttore dei rifiuti o la persona fisica o giuridica che ne è in possesso (lett. h), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.). Ai fini del presente Piano, il Detentore dei rifiuti delle navi che gli sono stati conferiti è il Concessionario del Servizio.
Garbage Record Book (Registro dei rifiuti a bordo)	Documento previsto dal 2013 e mantenuto dalla nave (con più di 15 persone a bordo ovvero di stazza lorda \geq 400 t) ai sensi dell'Allegato IV al MARPOL per la possibilità di conferire i rifiuti all'impianto portuale.
Gestione dei rifiuti	La raccolta, il trasporto, il recupero, compresa la cernita, e lo smaltimento dei rifiuti, compresi la supervisione di tali operazioni e gli interventi successivi alla chiusura dei siti di smaltimento, nonché le operazioni effettuate in qualità di commerciante o intermediari. Non costituiscono attività di gestione dei rifiuti le operazioni di prelievo, raggruppamento, selezione e deposito preliminari alla raccolta di materiali o sostanze naturali derivanti da eventi atmosferici o meteorici o vulcanici, ivi incluse mareggiate e piene, anche ove frammisti ad altri materiali di origine antropica effettuate, nel tempo tecnico strettamente necessario, presso il medesimo sito nel quale detti eventi li hanno depositato (lett. n), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).
Gestore portuale	Impresa (o associazione di imprese), selezionata con procedura di evidenza pubblica, debitamente iscritta all'Albo Gestori Ambientali, titolare della concessione del servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, con funzione di detentore dei rifiuti prodotti dalle navi.
GISIS	Sistema globale integrato di informazione sul traffico marittimo istituito dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) (lett. q), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).

SafeSeaNet	Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria (art. 1, comma 13-quinquies, lett. t-bis) D.Lgs. 196/2005).
PMIS	Sistema informativo per la gestione portuale realizzato e gestito dalla Autorità Marittima (art. 1, comma 13-quinquies, lett. t-undecies) D.Lgs. 196/2005).
Imbarcazione da diporto	I natanti con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 ed i 10 metri, le unità navali, con scafo di lunghezza compresa tra i 10 ed i 24 metri e le navi da diporto con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione, destinati all'utilizzo sportivo o ricreativo e non impegnati in attività commerciali (lett. h), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Impianto portuale di raccolta	Qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile che sia in grado di fornire il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi (lett. f), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Isola Ecologica	Struttura attrezzata e in varia maniera presidiata o altrimenti circoscritta, preliminare alla raccolta, avente l'obiettivo di intercettare in contenitori appositamente predisposti dal gestore per categorie omogenee sostanzialmente identici ai contenitori stradali di uso comune i rifiuti prodotti dai pescherecci, i R.A.P. e o R.V.R., diporto e naviglio minore.
Luogo di produzione dei rifiuti	Per quanto concerne i rifiuti prodotti dalle navi deve considerarsi luogo di produzione il porto che l'art. 2, comma 1), lett.i) del D.Lgs. n. 197/2021 definisce come luogo o area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature progettate principalmente per consentire l'attracco di navi, pescherecci ed imbarcazioni da diporto. Compresa la rada antistante destinata all'attesa all'ancora delle navi, i terminali petroliferi (monoboa, isola e pontile).
Rada	Spazio di mare, riparato da onde e venti, che offre alle navi la possibilità di un temporaneo ormeggio.
Nave	Un'imbarcazione di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi i pescherecci, le imbarcazioni da diporto, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e le imbarcazioni galleggianti (lett. a), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021.
Peschereccio	Qualsiasi nave equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi (lett. g), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Porto	Un luogo o un'area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature progettate principalmente per consentire l'attracco di navi, compresa la zona ancoraggio all'interno della giurisdizione del porto (lett. i), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Produttore dei rifiuti	Il soggetto la cui attività produce rifiuti e il soggetto al quale sia giuridicamente riferibile detta produzione (produttore iniziale) o chiunque effettui operazioni di pretrattamento, di miscelazione o altre operazioni che hanno modificato la natura o la composizione di detti

	<p>rifiuti (nuovo produttore) (lett. f), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.) Ai fini del presente Piano il produttore di rifiuti è il Comandante della Nave.</p>
Raccolta	<p>Il prelievo dei rifiuti, compresi la cernita preliminare e il deposito preliminare alla raccolta, ivi compresa la gestione dei centri di raccolta di cui alla lettera "mm", ai fini del loro trasporto in un impianto di trattamento, combinato disposto, lett. o), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. ed art. 3, punto 10, Direttiva n. 98/2008/CE¹.</p>
Raccolta differenziata	<p>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 (lett. p), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).</p>
Recupero	<p>Qualsiasi operazione il cui principale risultato sia di permettere ai rifiuti di svolgere un ruolo utile, sostituendo altri materiali che sarebbero stati altrimenti utilizzati per assolvere una particolare funzione o di prepararli ad assolvere tale funzione, all'interno dell'impianto o nell'economia in generale. L'allegato C della parte IV del D.Lgs. 152/2006 riporta un elenco non esaustivo di operazioni di recupero (lett. t), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).</p>
Residui del carico	<p>I resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave che rimangono sul ponte, nella stiva o in cisterne, dopo le operazioni di carico e scarico, comprese le eccedenze di carico e scarico e le fuoriuscite, siano essi umidi, secchi o trascinati dalle acque di lavaggio, ivi comprese le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui. Fanno eccezione le polveri del carico che rimangono sul ponte dopo che questo è stato spazzato o la polvere presente sulle superfici esterne della nave (lett. e), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).</p>
Rifiuto	<p>Qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi (lett. a), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).</p>
Rifiuto pericoloso	<p>Rifiuto che presenta una o più caratteristiche di cui all'Allegato I della parte IV, lett. b), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).</p>

¹ Ai sensi del punto 16) dei "considerando" della Direttiva n. 98/2008/CE, nell'ambito della definizione di raccolta, il deposito preliminare di rifiuti è inteso come attività di deposito in attesa della raccolta in impianti in cui i rifiuti sono scaricati al fine di essere preparati per il successivo trasporto in un impianto di recupero o smaltimento. Nell'ambito della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, la definizione di deposito preliminare si sovrappone a quella di deposito temporaneo, nel senso che nell'ambito portuale il gestore del servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi deve fare ricorso ad una sorta di deposito temporaneo di 2° livello, se così si può dire, poiché il raggruppamento dei rifiuti negli impianti portuali, mobili o fissi che siano, non può che avvenire successivamente al ritiro dei rifiuti medesimi dalle navi che li hanno prodotti. Infatti, il ricorso al deposito temporaneo è possibile nel luogo in cui gli stessi rifiuti sono prodotti ed in questo senso sarebbe da considerarsi propriamente quale luogo di produzione la stessa nave. Tuttavia, alle luce della necessità di considerare il porto quale luogo di produzione dei rifiuti prodotti dalle navi, poiché all'interno di esso si svolge l'attività che ha dato origine ai rifiuti (approdo di navi – operazioni di sbarco/imbarco merci, ecc.) è consequenziale considerare applicabile il concetto di raccolta alla fattispecie che vede il gestore del servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi procedere preliminarmente al ritiro degli stessi dai vari vettori marittimi, all'eventuale raggruppamento temporaneo degli stessi e quindi alla raccolta per il loro trasporto. (art. 4 comma 6 D.Lgs 197/2021).

Rifiuto non pericoloso	Rifiuto che presenta una o più caratteristiche di cui all'Allegato I della parte IV, lett. c), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.
Rifiuto organico	Rifiuti biodegradabili di giardini e parchi, rifiuti alimentari e di cucina prodotti da nuclei domestici, ristoranti, uffici, attività all'ingrosso, mense, servizi di ristorazione e punti vendita al dettaglio e rifiuti equiparabili prodotti dagli impianti dell'industria alimentare (lett. d), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).
Rifiuti delle navi	Tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, le acque di sentina, le acque reflue e i sedimenti prodotti durante le operazioni di servizio o durante le operazioni di carico, scarico e pulizia, e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, II, IV, V e VI della convenzione MARPOL nonché i rifiuti accidentalmente pescati (lett. c), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021 e ss.mm.ii.).
Rifiuti alimentari	Tutti gli alimenti di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 178/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che sono diventati rifiuti (lett. d-bis), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).
Rifiuti accidentalmente pescati	Rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca (lett. d), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Rifiuti volontariamente raccolti	Rifiuti di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 60/22, che sono considerati rifiuti urbani ai sensi dell'articolo 183, comma 1 lettera b -ter) del decreto legislativo 152/06;
Rifiuti urbani	<ul style="list-style-type: none"> • I rifiuti domestici indifferenziati e da raccolta differenziata, ivi compresi: carta e cartone, vetro, metalli, plastica, rifiuti organici, legno, tessili, imballaggi, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, rifiuti di pile e accumulatori e rifiuti ingombranti, ivi compresi materassi e mobili (lett. b-ter), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.). • I rifiuti indifferenziati e da raccolta differenziata provenienti da altre fonti che sono simili per natura e composizione ai rifiuti domestici indicati nell'allegato L-quater prodotti dalle attività riportate nell'allegato L-quinquies, della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. (lett. b-ter), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.). • I rifiuti provenienti dallo spazzamento delle strade e dallo svuotamento dei cestini portarifiuti (lett. b-ter), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.). • I rifiuti di qualunque natura o provenienza, giacenti sulle strade ed aree pubbliche o sulle strade ed aree private comunque soggette ad uso pubblico o sulle spiagge marittime e lacuali e sulle rive dei corsi d'acqua (lett. b-ter), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.). • I rifiuti della manutenzione del verde pubblico, come foglie, sfalci d'erba e potature di alberi, nonché i rifiuti risultanti dalla pulizia dei mercati (lett. b-ter), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.). • I rifiuti provenienti da aree cimiteriali, esumazioni ed estumulazioni, nonché gli altri rifiuti provenienti da attività



	<p>cimiteriale diversi da quelli precedenti (lett. b-ter), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).</p> <ul style="list-style-type: none">• I rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio e dei rifiuti accidentalmente pescati, nonché quelli volontariamente raccolti, anche attraverso campagne di pulizia, in mare. (comma 2, art. 2, D.Lgs. 197/2021). <p>Inoltre dispone la lett.b-quinquies) che: “ la definizione di rifiuti urbani di cui alla lettera b-ter) rileva ai fini degli obiettivi di preparazione per il riutilizzo e il riciclaggio nonché delle relative norme di calcolo e non pregiudica la ripartizione delle responsabilità in materia di gestione dei rifiuti tra gli attori pubblici e privati” e la lett. b-sexies), che: “i rifiuti urbani non includono i rifiuti della produzione, dell'agricoltura, della silvicoltura, della pesca, delle fosse settiche, delle reti fognarie e degli impianti di trattamento delle acque reflue, ivi compresi i fanghi di depurazione, i veicoli fuori uso o i rifiuti da costruzione e demolizione”.</p>
Rifiuti speciali	<ul style="list-style-type: none">• I rifiuti prodotti nell'ambito delle attività agricole, agro-industriali e della silvicoltura, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2135 del codice civile, e della pesca (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I rifiuti prodotti dalle attività di costruzione e demolizione, nonché i rifiuti che derivano dalle attività di scavo, fermo restando quanto disposto dall'articolo 184-bis (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I rifiuti prodotti nell'ambito delle lavorazioni industriali se diversi da quelli urbani (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I rifiuti prodotti nell'ambito delle lavorazioni artigianali se diversi da quelli urbani (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I rifiuti prodotti nell'ambito delle attività commerciali se diversi da quelli urbani (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I rifiuti prodotti nell'ambito delle attività di servizio se diversi da quelli urbani (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I rifiuti derivanti dall'attività di recupero e smaltimento di rifiuti, i fanghi prodotti dalla potabilizzazione e da altri trattamenti delle acque e dalla depurazione delle acque reflue, nonché i rifiuti da abbattimento di fumi, dalle fosse settiche e dalle reti fognarie (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I rifiuti derivanti da attività sanitarie se diversi da quelli urbani (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).• I veicoli fuori uso (comma 3, art. 184, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.). <p>I rifiuti prodotti delle navi se diversi da quelli urbani (comma 2, art. 2, D.Lgs. 197/2021).</p>
Traffico di linea	<p>Traffico effettuato in base a una lista pubblicata o pianificata di orari di partenza e di arrivo tra porti specificati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconosciuto dalla Autorità competente.</p>

Scali frequenti	Scali effettuati da una nave nello stesso porto, che si verificano almeno una volta ogni due settimane (lett. p), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Scali regolari	Viaggi ripetuti dalla stessa nave secondo uno schema costante tra porti individuati o una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi (lett. o), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Smaltimento	Qualsiasi operazione diversa dal recupero anche quando l'operazione ha come conseguenza secondaria il recupero di sostanze o di energia. L'Allegato B alla parte IV del D.Lgs. 152/06 riporta un elenco non esaustivo delle operazioni di smaltimento (lett. z), comma 1, art. 183, D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).
Soggetto Gestore	Impresa selezionata con procedura ad evidenza pubblica, titolare della concessione del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle navi e dei residui del carico.
Sterilizzazione	Processo di trattamento dei rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri ed i loro residui sbarcati dalle navi provenienti da Paesi extra UE; la sterilizzazione, che precede lo smaltimento in discarica, deve garantire l'abbattimento della carica microbica secondo le modalità tecniche di cui all'art. 2, comma 5, del Decreto 9 maggio 2023.
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 materiali di cui al punto R13 dell'All. C alla citata parte quarta.
Sufficiente capacità di stoccaggio	Lo spazio necessario a stoccare i rifiuti a bordo dal momento della partenza fino al successivo porto di scalo, compresi i rifiuti che saranno presumibilmente prodotti nel corso del viaggio, sulla base del metodo di calcolo previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione del 21 gennaio 2022. (lett. m), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021 e ss.mm.ii.).
Tariffa indiretta	Una tariffa pagata per i servizi svolti dagli impianti portuali di raccolta, indipendentemente dall'effettivo conferimento dei rifiuti da parte delle navi (lett. s), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Tariffa diretta	Una tariffa commisurata alle tipologie e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave destinata a coprire la parte dei costi non coperta dalla tariffa indiretta.
Terminali petroliferi	Comprendono monoboa, isola e pontile (porto di Falconara Marittima).
Traffico di linea	Traffico effettuato in base a una lista pubblicata o pianificata di orari di partenza e di arrivo tra porti specificati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconosciuto dalla Autorità competente (lett. n), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
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) e secondo quanto previsto dall'art. 193 del D. Lgs 152/2006.

Trattamento	Operazioni di recupero o smaltimento, inclusa la preparazione prima del recupero o dello smaltimento (lett. r), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Zona di ancoraggio	L'area individuata nello specchio acqueo interno o esterno alle aree del porto, ove una nave può sostare, non necessariamente all'ancora, senza compiere operazioni commerciali intese come quelle che comportano la movimentazione, del carico pagante o l'imbarco o lo sbarco di passeggeri (lett. t), comma 1, art. 2, D.Lgs. 197/2021).
Soggetto che gestisce l'impianto portuale di raccolta (RAP)	Il soggetto che eroga il servizio di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati o dei rifiuti volontariamente raccolti all'interno di un'area compresa nella competenza territoriale di un'Autorità di Sistema Portuale e che non si configura come gestore;

Sono fatte salve eventuali ed ulteriori definizioni non riportate nel presente Piano, ma compatibili con l'argomento trattato (v. § 2 – Inquadramento normativo), in particolare quelle del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e ogni altra normativa richiamata all'interno del D.Lgs. 197/2021 e ss.mm.ii. e nel presente Piano.

4 OBIETTIVI E METODOLOGIA GENERALE

4.1 Obiettivi del Piano

Il presente piano si propone di pianificare il servizio di raccolta e la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, che fanno scalo o sostano nell'ambito portuale dei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, presso le rade qualora presenti, e di individuare il trattamento al quale sottoporli nel rispetto del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Si configurano quali servizi portuali ai sensi dell'art. 1, co. 2 del Regolamento (UE) 352/2017 oltre che servizi di interesse generale ai sensi dell'art. 6, co. 4, lett. c) della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii.

In particolare, la qualifica di servizio di interesse generale per i servizi discendenti dall'applicazione del presente Piano è stata approvata con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 32 del 30 giugno 2020.

Come indicato dall'art. 1 del D.Lgs. 197/2021, l'obiettivo è quello *“di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti.”*

Obiettivo del Piano



garantire la tutela dell'ambiente marino e della salute dell'uomo
(in accordo con la normativa e le Linee Guida UE)

Il principio fondamentale a cui si ispira il piano è desumibile dall'art.7 del Dlgs.197/2021, laddove è prescritto l'obbligo a carico del comandante della nave di **“... conferire tutti i rifiuti presenti a bordo... ad un impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto”**, tenendo in considerazione le norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL.

Detta disposizione implica il necessario conferimento da parte della nave al concessionario del servizio di tutti i rifiuti di bordo rientranti nelle definizioni di cui ai punti c) ed e) del comma 1 dell'art.2 del citato Decreto, in prospettiva di una “bonifica integrale” della nave prima che intraprenda una nuova navigazione e ciò nell'interesse generale ad una maggior tutela dell'ambiente marino.

Tale principio implica anche la necessità che nei porti di riferimento sia assicurato un servizio continuativo e senza interruzione, quale servizio di pubblica utilità, che comporta costi fissi di impianti, mezzi e personale a prescindere dal numero dei conferenti e dei conferimenti di rifiuti e dei loro volumi e che, di conseguenza sussista la sostenibilità finanziaria dell'intero sistema.

Per perseguire e raggiungere tali obiettivi, a livello nazionale, il D. Lgs 197/2021 e ss.mm.ii. prevede, dunque:

- a) l'obbligo per i porti di dotarsi, con oneri a carico del gestore del servizio di raccolta rifiuti, di impianti e servizi di raccolta dei rifiuti delle navi e dei residui del carico, adeguati in relazione alla classificazione del porto ed al traffico registrato nell'ultimo triennio (art. 4, comma 1, D.lgs. 197/2021). La capacità di tali impianti deve essere commisurata alla tipologia ed al quantitativo

dei rifiuti e dei residui del carico provenienti dalle navi che in via ordinaria fanno scalo nel porto (art. 4, comma 2, D.lgs. 197/2021 ss.mm.ii).

- b) l'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del servizio di raccolta dei rifiuti, avviene mediante gara ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni (art. 4, comma 7, D.lgs. 197/2021 ss.mm.ii).
- c) che l'Autorità di Sistema Portuale, previa consultazione di tutte le parti interessate tra cui gli utenti del porto o i loro rappresentanti, ivi incluse le associazioni di categoria, le autorità locali gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile, elabora un piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Il Piano è sottoposto alla procedura di cui agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo n.152 del 2006, di competenza regionale (art. 5, comma 1, D.lgs. 197/2021 ss.mm.ii).
- d) che l'operatore delegato dall'armatore, o dal comandante della nave, l'agente raccomandatario marittimo, o il comandante di una nave diretta verso un porto dell'Unione, ad eccezione dei pescherecci con stazza inferiore a 300 GT e delle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri, devono notificare il proprio arrivo e trasmettere le informazioni relative ai rifiuti ed ai residui del carico all'Autorità Marittima (art. 6, comma 1, D.lgs. 197/2021 ss.mm.ii): 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; o al più al momento della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.
- e) che il comandante della nave, ogniqualvolta approda in un porto dello Stato, conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo della 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 qualora sia stata rilasciata relativa esenzione. (art. 7, comma 1 e art. 9 comma 1 D.lgs. 197/2021 ss.mm.ii).
- f) che 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 a carico delle navi che approdano nel porto (art.8 comma 1 del D.lgs 197/2021 ss.mm.ii);
- g) che l'Autorità di Sistema Portuale nel caso di pescherecci ed imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri 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. Detta disposizione si applica anche alle navi addette ai servizi portuali e a quelle impegnate, per periodi temporali prolungati di durata pari o superiore a un mese, ad attività di lavori, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo gli interventi infrastrutturali e la cantieristica. (art.8 comma 9 D. Lgs 197/2021 ss.mm.ii);
- h) la raccolta e il trattamento dei rifiuti accidentalmente pescati non comporta l'obbligo di corresponsione della tariffa di cui al comma 2 dell'art.8. I costi della raccolta e del trattamento di tali rifiuti possono essere coperti, con le entrate generate da sistemi di finanziamento alternativi

compresi sistemi di gestione dei rifiuti e finanziamenti unionali, nazionali o regionali disponibili tenendo conto di quanto previsto nell'allegato IV del D.lgs 197/2021. (art. 8 comma 2 lettera d)).

Ai sensi della legge Salva Mare, al fine di distribuire sull'intera collettività nazionale gli oneri di gestione dei RAP, i costi di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati sono coperti con una specifica componente che si aggiunge alla tassa sui rifiuti.

Il dettaglio dell'applicazione di tale principio è esplicito con quanto disposto con l'art. 2 dell'allegato A di cui si fornisce maggiore dettaglio al paragrafo 4.5.

- i) che il comandante della nave che fa scalo nel porto conferisce i residui del carico ad un impianto di raccolta 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 competente (art. 4 comma 4 e art. 8 D. Lgs 197/2021).

Il Piano è strutturato secondo un impianto "aperto" e definisce le scelte strategiche, 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.).

4.2 Contenuti e approccio metodologico del Piano

Il "*Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi*" si basa su un'indagine attraverso la quale si studiano le relazioni che intercorrono tra le unità navali, che ordinariamente approdano nei porti di competenza, ed il sistema di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti sulle stesse.

Per la redazione del presente piano è stata effettuata un'analisi delle realtà portuali acquisendo ed esaminando i dati relativi al:

- traffico marittimo dell'ultimo triennio e alle quantità/tipologia di navi approdanti e quantità/tipologia di rifiuti prodotti verificando le relazioni tra le unità navali afferenti al porto e gli attuali sistemi di raccolta e gestione dei rifiuti individuando le problematiche e le migliori operative necessarie;
- proiezioni future dell'attività portuale.

Per la redazione del presente documento si è tenuto conto delle prescrizioni riportate nell'Allegato I del D.Lgs. 197/2021, al fine di contemplare accanto agli adempimenti normativi, le esigenze operative ed infrastrutturali dell'attività portuale.

Infatti, saranno fornite, oltre alle indicazioni operative ed impiantistiche attualmente presenti, anche indicazioni di carattere gestionale ed organizzativo rivolte al personale che effettua il servizio di raccolta e gestione di rifiuti, nonché indicazioni circa gli strumenti di comunicazione da adottare con i vari utenti dell'attività portuale.

Inoltre, il presente documento è stato strutturato secondo un approccio sistemico, prevedendo al suo interno le seguenti macrosezioni:

- pianificazione degli obiettivi e delle correlate risorse (umane ed economiche/tariffe);
- gestione del processo;
- informazioni degli utenti coinvolti e controlli sul perseguimento degli obiettivi.

Tenuto conto delle funzioni portuali e della tipologia delle unità che approdano nei porti di competenza, il quadro organizzativo del sistema di gestione dei rifiuti si può articolare in:

- I. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi da carico, commerciali (portacontainer, portarinfuse e feeders, Ro/Ro), navi traghetto, navi da crociera;
- II. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti da imbarcazioni da diporto,
- III. raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dai pescherecci e dal naviglio minore.

Il decreto detta le definizioni riportate nelle premesse del presente piano e si applica:

- a) a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto dello Stato, ad esclusione di quelle adibite a servizi portuali ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017 e delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 1 del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 27 aprile 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 107 del 10 maggio 2017 e con l'eccezione delle navi militari e da guerra, delle navi in uso alle Forze di Polizia ad ordinamento civile, delle navi ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali;
- b) a tutti i porti dello Stato ove fanno abitualmente scalo le navi di cui alla lettera a).

Con decreto del Ministro della Difesa, di concerto con i Ministri dell'Economia e Finanze, della transizione ecologica, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e della salute, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono aggiornate le misure necessarie ad assicurare che le navi militari, da guerra ed ausiliarie escluse dall'ambito di applicazione del presente decreto, ai sensi del comma I, lettera a), aventi dislocamento a pieno carico superiore alle 660 tonnellate, si conformino alla disciplina del presente decreto in materia di conferimento dei rifiuti, tenuto conto delle specifiche prescrizioni tecniche previste per dette navi, delle caratteristiche di ogni classe di unità. Nelle more dell'adozione del suddetto decreto si applicano le disposizioni di cui al decreto del Ministro della difesa del 19 marzo 2008.

Detto Piano comprende:

- a) la valutazione del fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze delle navi che approdano in via ordinaria nei porti di competenza;
- b) la descrizione della tipologia e della capacità degli impianti portuali di raccolta;
- c) l'indicazione delle aree portuali riservate alla localizzazione degli impianti di raccolta esistenti ovvero dei nuovi impianti eventualmente previsti dal piano, nonché l'eventuale indicazione delle aree non idonee;
- d) descrizione delle procedure di accettazione e di raccolta dei rifiuti delle navi che consentano un'organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento previa procedura ad evidenza pubblica, ad un operatore economico di comprovata esperienza specifica nel settore e dotato delle necessarie risorse umane e materiali e secondo quanto previsto all'art. 4 del Regolamento UE n. 2017/352;

- e) la descrizione del sistema di recupero dei costi degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, compresi quelli relativi al trattamento e allo smaltimento degli stessi, ai fini della predisposizione del bando di gara;
- f) la descrizione del sistema per la determinazione delle tariffe; tenendo conto delle sostanziali novità introdotte del nuovo decreto (criteri premianti e incentivanti)
- g) le procedure per la segnalazione delle eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- h) le procedure relative alle consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, con i gestori degli impianti di raccolta, con gli operatori dei terminali di carico e scarico e dei depositi costieri e con le altre parti interessate;
- i) la tipologia e la quantità dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ricevuti e gestiti;
- j) la sintesi della pertinente normativa e delle formalità per il conferimento;
- k) l'indicazione di una o più persone responsabili dell'attuazione del piano;
- l) le iniziative dirette a promuovere l'informazione agli utenti del porto al fine di ridurre i rischi di inquinamento dei mari dovuto allo scarico in mare dei rifiuti ed a favorire forme corrette di raccolta e trasporto;
- m) la descrizione, se del caso, delle attrezzature e delle attività di trattamento previste nel porto;
- n) la descrizione delle modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta;
- o) la descrizione delle modalità di registrazione dei quantitativi dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico conferiti;
- p) la descrizione delle modalità di smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- q) una descrizione delle modalità di gestione nel porto dei diversi flussi di rifiuti aumentando le percentuali di raccolta differenziata degli stessi in ottemperanza agli obiettivi comunitari.

Nell'ambito della propria attività di competenza, la AdSP potrà prevedere l'adozione di un sistema informatico che, tramite un portale web, permetterà:

- la ricezione delle notifiche dei rifiuti presenti a bordo delle navi in previsto arrivo
- la visualizzazione in tempo reale su mappa della posizione geografica delle navi in rada e agli accosti
- il controllo dell'attività di ritiro effettuata dai concessionari
- il calcolo degli addebiti per il ritiro dei rifiuti dalle navi
- la generazione delle statistiche sui ritiri effettuati in base alla normativa Marpol e/o in base ai codici EER previsti dalle normative in materia ambientale.

4.3 Esclusioni dal campo di applicazione

Le attività escluse dal presente Piano sono:

- la gestione dei rifiuti derivanti dallo spazzamento e dalla pulizia delle strade ed aree pubbliche e delle aree date in concessione a terzi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- la pulizia degli specchi d'acqua all'interno delle aree portuali;
- la gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività all'interno delle aree in concessione a soggetti privati, ai sensi dell'art. 36 Codice Navigazione o dell'art. 18 Legge 84/94;

- la gestione di rifiuti provenienti dalle attività di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci per i quali la vigente normativa (art. 82 Regolamento Codice Navigazione) 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 riguarda i resti di materiale che permangono a bordo delle navi;
- la gestione dei rifiuti di qualsiasi genere e provenienza giacenti o abbandonati nell'ambito portuale;
- la gestione dei rifiuti provenienti da bonifiche ovvero sedimenti marini derivanti da operazioni di ripristino, drenaggio, approfondimento e manutenzione fondali marini e non, ovvero ogni operazione rientrante nella specifica disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., al DM 173/2016, al DPR 120/2017;
- tutte le altre esclusioni contemplate nell'art. 3 del D.Lgs. n. 197/2021.

4.4 Classificazione dei rifiuti prodotti dalle navi

La classificazione dei rifiuti prodotti dalle navi è in accordo con il combinato dei regolamenti tecnici della MARPOL.

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

Infine, per i rifiuti alimentari e di origine animale da tragitti internazionali viene applicato il Regolamento CE 1069/2009, come stabilito dalle Linee Guida di applicazione approvate con l'Accordo Stato – Regioni – Enti Locali del 7 febbraio 2013 e il DM 9 maggio 2023 *“Definizione delle misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo dei mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali”*.

Classificazione secondo la convenzione MARPOL 73/78

Per quanto riguarda i rifiuti prodotti dalle e sulle navi, il riferimento per la loro classificazione è costituito dalla convenzione “MARPOL 73/78”. La MARitime POLLution (MARPOL 73/78) è la Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da navi e rappresenta una delle più importanti Convenzioni per la tutela dell'ambiente marino. È stata elaborata per la necessità di controllare il rilascio in mare, accidentale o deliberato, di idrocarburi e di tutte le altre sostanze ritenute pericolose e inquinanti con lo scopo di minimizzare così l'inquinamento dei mari prodotto dalle navi sia durante operazioni di routine che accidentalmente.

La MARPOL è la combinazione di due trattati internazionali:

- a) la convenzione del 1973, che ha incorporato la precedente Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento delle Acque Marine da Idrocarburi (OILPOL), firmata a Londra il 12 maggio 1954, ratificata dall'Italia con la Legge 23 febbraio 1961, n. 238;
- b) il protocollo del 1978, firmato durante la conferenza TSPP (*Tanker Safety Pollution Prevention*) organizzata in seguito ai disastri ambientali causati da petroliere negli anni '75' 78.

Di seguito si riporta l'elenco dei 6 annessi di cui è costituita, ciascuno riferito alle diverse tipologie di rifiuti/sostanze e ai criteri di prevenzione dall'inquinamento marino provocato dalle navi:

- Annesso I - *“Norme per l'inquinamento da idrocarburi”* ovvero la prevenzione di inquinamenti da sversamenti di prodotti petroliferi grezzi o semilavorati ed idrocarburi liquidi comprensivi di slops (acque lavaggio cisterne) e delle acque ed oli di sentina e morchie derivanti dall'utilizzo di lubrificanti e combustibili in sala macchine;
- Annesso II - *“Norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa”* ovvero i prodotti chimici trasportati dalle N/C chimichiere comprensivi di slops (acque lavaggio cisterne);
- Annesso III - *“Norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive trasportate in colli, in contenitori, in cisterne o in vagoni stradali o ferroviari”* la cui gestione non corretta può dar luogo a inquinamenti ovvero generare rifiuti;
- Annesso IV - *“Prevenzione dell'inquinamento da liquami e scaricati dalle navi”* ovvero norme per le acque nere (sewage) da servizi igienici e liquami che possono derivare anche dagli spazi in cui vivono animali;
- Annesso V - *“Norme per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti solidi scaricati dalle navi”*, ovvero le norme per la gestione dei rifiuti solidi che include tutto ciò che viene generato come rifiuto solido durante la normale attività della nave, quali plastica, materiali di imballaggio e rivestimenti, triturati di carta, stracci, vetro, metallo, ecc., prodotti cartacei, stracci, metalli, bottiglie, ecc., rifiuti alimentari e ceneri provenienti da inceneritori (garbage);
- Annesso VI - *“Norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico di SOx e NOx da scarichi di motori marini”* ovvero norme per riduzione inquinamento atmosferico dai motori a combustione delle navi.

L'Allegato V tratta, inoltre, la gestione delle seguenti categorie di rifiuti che devono essere annotati nel Registro dei rifiuti (Garbage Record Book) in base all'aggiornamento con Risoluzione MEPC 277(70) a partire dal 1° marzo 2018:

- **Parte 1 del Garbage Record Book**

- Categoria A - Materiali di plastica;
- Categoria B - Rifiuti e residui di alimenti;
- Categoria C - Rifiuti solidi assimilati agli urbani non pericolosi;
- Categoria D - Olio alimentare da cucina;
- Categoria E - Ceneri da inceneritori a bordo;
- Categoria F - Fardaggio e rifiuti di imballaggi del carico;
- Categoria G - Carcasse animali;
- Categoria H - Attrezzatura da pesca fuori uso
- Categoria I - Rifiuti A.E.E.

- **parte 2 del Garbage Record Book**

- Categoria J - Residui del carico non pericolosi per l'ambiente marino (non-HME);
- Categoria K - Residui del carico pericolosi per l'ambiente marino (HME).

In relazione alla MARPOL il presente Piano considera:

- Rifiuti solidi (di cui all'Allegato V della Convenzione Marpol 73/78);
- Residui del carico;
- Rifiuti liquidi (di cui agli Allegati I e IV della Convenzione Marpol 73/78).

Classificazione dei rifiuti secondo la Parte IV del D.Lgs. 152/2006

I rifiuti nel territorio nazionale sono identificati tramite il Codice dell'Elenco Europeo dei Rifiuti (EER), secondo quanto previsto dall'Allegato D, alla Parte IV del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

Il modulo di Notifica infatti classifica i rifiuti in base alla MARPOL, senza specificare l'attribuzione di un codice rifiuto che è specifico dello Stato in cui esso è conferito.

L'attribuzione del codice EER è responsabilità del Produttore e/o del Detentore ai sensi del co.5 art. 184 del D.Lgs. 152/2006.

Nell'ambito della applicazione del D.Lgs. 197/2021, il produttore è il soggetto la cui attività produce rifiuti e il soggetto al quale sia giuridicamente riferibile detta produzione.

L'obbligo della corretta attribuzione dei codici EER dei rifiuti da parte del Produttore è individuato e inserito in uno specifico quadro sanzionatorio, vista la rilevanza che tale coerenza impone.

I rifiuti contrassegnati da un asterisco (*) nell'elenco di rifiuti sono considerati rifiuti pericolosi a meno che non si applichino le esclusioni di cui all'art. 20 della direttiva 2008/98/CE.

L'iscrizione di una voce nell'elenco armonizzato di rifiuti contrassegnata come pericolosa, con un riferimento specifico o generico a «sostanze pericolose», è opportuna solo quando questo rifiuto contiene sostanze pericolose pertinenti che determinano nel rifiuto una o più delle caratteristiche di pericolo da HP1 a HP8 e/o da HP10 a HP15 di cui all'Allegato I, alla Parte IV del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

Partendo dalla suddetta classificazione, il presente Piano prevede la gestione delle seguenti tipologie di rifiuti, previsti dalla normativa nazionale, correlati agli approdi di navi commerciali e da crociera, pescherecci, diporto e naviglio minore, pericolosi e non pericolosi:

- Rifiuti alimentari (sterilizzati e non sterilizzati)
- Rifiuti solidi
- Rifiuti liquidi
- Residui del carico e dei rifiuti non ordinari;
- Rifiuti accidentalmente (o volontariamente) pescati (RAP), la cui gestione è stata specificatamente introdotta con il D.Lgs. 197/2021 e con la Legge SalvaMare.

La tabella che segue propone una correlazione tra le tipologie di rifiuti prodotti dalle navi, come indicate nel modulo di notifica, e le classificazioni previste per i rifiuti dalla Convenzione MARPOL 73/78 e dal D.Lgs. 152/2006.

Tab. 4.1 - Correlazione tipologie di rifiuti

Tipologia di rifiuti prodotti dalle navi	Classificazione secondo la MARPOL 73/78	Classificazione secondo il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
Acque oleose di sentina	MARPOL Annesso I - Idrocarburi	RSP
Residui oleosi (fanghi)		RS / RSP
Acque oleose di lavaggio delle cisterne		RS / RSP
Acque di zavorra sporche		RS / RSP
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne		RS / RSP
Altri rifiuti liquidi		RS / RSP
Sostanza di categoria X	MARPOL Annesso II - Sostanze liquide nocive (NLS)	RS / RSP
Sostanza di categoria Y		RS / RSP
Sostanza di categoria Z		RS / RSP
OS - Altre sostanze		RS / RSP
Acque reflue	MARPOL Annesso IV	RS
Plastica	MARPOL Annesso V - Rifiuti solidi	RU / RS
Rifiuti alimentari		RU
Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame ecc.)		RU
Olio da cucina		RU
Ceneri prodotte dagli inceneritori		RS / RSP
Rifiuti operativi		RS / RSP
Carcasse di animali		RS / RSP
Attrezzi da pesca		RS / RSP
Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche		RU / RS / RSP
Residui del carico (dannosi per l'ambiente marino)		RSP
Residui del carico (non dannosi per l'ambiente marino)		RS
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze		MARPOL Annesso VI - Relativo all'inquinamento atmosferico	RSP
Residui della depurazione dei gas di scarico	RS / RSP	
Rifiuti accidentalmente pescati	Non disciplinati dalla	RU

convenzione MARPOL

RU = rifiuti urbani; RS = rifiuti speciali non pericolosi; RSP = rifiuti speciali pericolosi

Classificazione dei rifiuti alimentari e di origine animale da tragitti internazionali.

I rifiuti di origine animale ed i rifiuti di prodotti derivati da animali, ivi compresi i rifiuti alimentari, che possono presentare rischio sanitario per la salute pubblica sono normati a livello Europeo dal Regolamento CE 1069/2009 e dalla legislazione italiana dall'art. 185 del D.Lgs. 152/06 ss.mm.ii. e dal D.M. Salute 09 maggio 2023

Rientrano nell'ambito della gestione di questo Piano di Raccolta e Gestione i rifiuti alimentari ovvero di origine animale prodotti a bordo delle navi che effettuano tragitti internazionali ovvero i rifiuti identificabili come "residuo del carico" costituiti da prodotti di origine animale non conformi alla normativa Comunitaria.

In base al rischio per la salute pubblica, il Regolamento CE 1069/2009 suddivide tali rifiuti e/o sottoprodotti di origine animale in tre categorie di rischio (decrescente dalla 1 alla 3) con specifiche modalità di raccolta ed avvio al recupero o smaltimento.

Le norme più restrittive si applicano alla raccolta e gestione dei rifiuti dalle navi provenienti da Paesi extra-UE e quindi dai paesi da aree geografiche diverse da quelle evidenziate in azzurro nella figura seguente.



Figura 1- Individuazione dei paesi Europei (in azzurro)

Appartengono alla categoria di rischio 1 (art. 8 Reg. CE n. 1069/2009):

- i rifiuti alimentari e di origine animale scaricati dalle navi di provenienza extra-UE;

- i rifiuti alimentari e di origine animale provenienti da mezzi privati trasportati su navi di provenienza extra-UE;
- le scorte personali di prodotti di origine animale confiscate in quanto trasportate in violazione alle norme stabilite dal Regolamento CE N. 206/2009 o abbandonate dai rispettivi proprietari;
- le carcasse di animali da compagnia, da giardino zoologico, da circo e di animali utilizzati ai fini scientifici, nei casi in cui l'Autorità competente decide che tali animali possano presentare gravi rischi per la salute degli esseri umani o degli altri animali;
- ogni altro materiale contemplato all'art.8 del Regolamento CE 1069/2009, comprese le miscele di materiali di Categoria 1 con materiali di Categoria 2 e/o 3.

Appartengono alla categoria di rischio 2 (art. 9 Reg. CE 1069/2009)

- prodotti di origine animale diversi dai materiali di categoria 1 che sono importati o introdotti da un Paese terzo e non rispettano la legislazione veterinaria comunitaria applicabile alla loro importazione o introduzione nel territorio della Comunità Europea;
- carcasse di animali morti durante il viaggio o in ambito portuale/aeroportuale, escluse le carcasse di animali rientranti nell'ambito di materiali di categoria 1;
- ogni altro materiale contemplato all'art. 9 par. 1 del Regolamento CE 1069/2009 comprese le miscele di materiali di categoria 2 con materiali di categoria 3.

Appartengono alla categoria di rischio 3 (art. 9 Reg. CE 1069/2009)

- i rifiuti da cucina e ristorazione scaricati dalle navi di provenienza UE;
- carcasse e parti di animali macellati oppure, nel caso della selvaggina, di corpi o parti di animali uccisi, dichiarati idonei al consumo umano in virtù della normativa comunitaria, ma non destinati al consumo umano per motivi commerciali;
- sottoprodotti di origine animale derivanti dalla fabbricazione di prodotti destinati al consumo umano ovvero non più destinati al consumo umano.

Generalmente, a queste categorie di rifiuti vengono attribuiti i seguenti codici dell'Elenco Europeo dei Rifiuti (EER): 20.01.08, 20.01.25, 20.01.26, 20.02.01, 20.03.01, 02.01.02, 02.01.06, 02.02.02 e 02.02.03.

Si rimanda alle appendici allegate per un dettaglio circa le tipologie di rifiuti generalmente prodotti dalle navi in ogni porto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale.

Acque di zavorra

Informazioni a parte vanno date riguardo le cosiddette acque di zavorra, non sottoposte alla disciplina sui rifiuti, oggetto di specifica normativa e non ricadenti nel campo di applicazione del presente Piano.

Nel novembre 1997 l'Assemblea dell'IMO ha adottato la risoluzione A.868 (20) "Linee guida per il controllo e la gestione delle acque di zavorra" per mitigare gli effetti negativi del trasferimento di organismi acquatici nocivi e agenti patogeni connesso al traffico marittimo.

La relativa Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei depositi delle navi è stata poi sviluppata e adottata nel 2004. Nello specifico, nel 2004 è stata adottata, da parte dell'IMO, la "International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments" sulla Gestione delle Acque di Zavorra e dei Depositi delle

Navi, entrata in vigore l'8 settembre 2017 (12 mesi dopo la ratifica da parte di 30 Stati, che rappresentano il 35% del tonnellaggio navale mercantile mondiale).

Al fine di mitigare gli impatti legati al trasporto di organismi acquatici nocivi o specie aliene e agenti patogeni, contenuti nelle acque di zavorra trasportate sulle lunghe distanze, la Convenzione richiede che tutte le navi predispongano un piano di gestione e trattamento per garantire la minimizzazione dei rischi; il piano di gestione dovrà essere specifico per ogni nave e dovrà essere incluso nella documentazione operativa di bordo.

Le navi soggette alla disciplina BWM dovranno avere a bordo i seguenti documenti:

- “Ballast Water Management Plan” approvato dall'Amministrazione di bandiera, con l'indicazione delle procedure di sicurezza ed azioni necessarie per rispettare gli standards imposti dalla Convenzione;
- “Ballast Water Record Book” per registrare ogni operazione di gestione dell'acqua di zavorra;
- “International Ballast Water Management Certificate” per navi dai 400 GT in poi ed escluse piattaforme galleggianti, FSUs (Floating Storage Units) e FPSOs (Floating Production Storage and Offloading Units), certificato con 5 anni di validità e soggetto a visite di rinnovo annuali e periodiche.

4.5 Rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente pescati

In relazione al tema dei rifiuti marini, il D.Lgs. 197/2021 ha rinnovato la disciplina inerente agli impianti portuali di raccolta, introducendo alcuni elementi di novità in materia di rifiuti accidentalmente pescati e, nello specifico, ha:

- precisato che, sulla base della classificazione introdotta dal decreto legislativo 152/06, i rifiuti accidentalmente pescati sono rifiuti urbani (articolo 2, comma 2);
- stabilito che i rifiuti accidentalmente pescati “anche a fini tariffari s[ia]no comunque raccolti e quantificati separatamente” (articolo 4, comma 4);
- disposto che “le Autorità competenti o i soggetti pubblici o privati deputati alla gestione dei rifiuti a livello comunale o all'interno dei singoli porti stipul[i]no con le associazioni di rappresentanza delle imprese di settore, convenzioni, o accordi di programma ai sensi dell'articolo 206 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per la definizione delle modalità di raccolta, trasporto e conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati (...)” (articolo 7, comma 9);
- previsto che “la raccolta e il trattamento dei rifiuti accidentalmente pescati non comport[i]no l'obbligo della corresponsione della tariffa (...)” (articolo 8, comma 2, lettera d));
- stabilito che “i soggetti responsabili del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani, acquisiscono dai gestori degli impianti portuali di raccolta i dati di monitoraggio riguardanti il volume e la quantità dei rifiuti accidentalmente pescati riferiti all'anno solare precedente e li trasmettono annualmente utilizzando il modello unico di dichiarazione ambientale di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70 (...)” (articolo 8, comma 7)

Inoltre, con la legge 60/22 il legislatore nazionale ha introdotto specifiche misure volte, per un verso, al contrasto della dispersione dei rifiuti in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune e, per un altro, alla corretta gestione degli stessi, contribuendo in tal modo al risanamento dell'ecosistema marino e alla promozione dell'economia circolare, nonché alla sensibilizzazione della collettività per la diffusione

di modelli comportamentali virtuosi rivolti alla prevenzione di tale fenomeno. In particolare, la citata legge:

- amplia la definizione di rifiuti accidentalmente pescati prevista dal decreto legislativo 197/21, ricomprendendo i *“rifiuti raccolti in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune dalle reti durante le operazioni di pesca e quelli raccolti occasionalmente in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune con qualunque mezzo”* (articolo 1, comma 2, lettera a));
- definisce le modalità di conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati anche nel caso di ormeggio di un'imbarcazione in aree non comprese nella competenza territoriale di un'Autorità portuale o in caso di approdo in un porto non commerciale (articolo 2, commi 3 e 4);
- dispone che *“il conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati all'impianto portuale di raccolta, previa pesatura degli stessi all'atto del conferimento, [sia] gratuito per il conferente ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197 (...)”* (articolo 2, comma 5);
- prevede che al fine di distribuire sull'intera collettività nazionale i relativi oneri, *“i costi di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati s[ia]no coperti con una specifica componente che si aggiunge alla tassa sui rifiuti di cui al comma 639 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n.147, o alla tariffa istituita in luogo di essa ai sensi del comma 668 del medesimo articolo 1 della legge n.147 del 2013”* (articolo 2, comma 7);
- a tale scopo, stabilisce che *“l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (...) disciplin[i] i criteri e le modalità per la definizione della [citata] componente (...) e per la sua indicazione negli avvisi di pagamento distintamente rispetto alle altre voci, individuando altresì i soggetti e gli enti tenuti a fornire i dati e le informazioni necessari per la determinazione della medesima, nonché i termini entro i quali tali dati e informazioni devono essere forniti (...)”*; all'Autorità è attribuita altresì l'attività di vigilanza sul corretto utilizzo delle risorse relative al gettito della menzionata componente tariffaria (articolo 2, comma 8);
- in aggiunta, la medesima legge 60/22 introduce disposizioni inerenti ai rifiuti volontariamente raccolti:
 - a) definendoli come *“i rifiuti raccolti mediante sistemi di cattura degli stessi, purché non interferiscano con le funzioni eco-sistemiche dei corpi idrici, e nel corso delle campagne di pulizia del mare, dei laghi, dei fiumi e delle lagune di cui alla lettera c)”* (articolo 1, comma 2, lettera b), dove per campagna di pulizia si intende *“l'iniziativa preordinata all'effettuazione di operazioni di pulizia del mare, dei laghi, dei fiumi e delle lagune nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3”* (articolo 1, comma 2, lettera c);
 - b) precisando che le menzionate campagne di pulizia devono essere organizzate *“su iniziativa dell'autorità competente ovvero su istanza presentata all'autorità competente dal soggetto promotore della campagna, secondo le modalità individuate con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali (...)”*, nonché individuando puntualmente le categorie di soggetti promotori (articolo 3, commi 1 e 3);
 - c) prevedendo, che ai rifiuti volontariamente raccolti qualificabili come tali, *“si appli[chi]no le disposizioni dell'articolo 2”* inerenti ai rifiuti accidentalmente pescati (articolo 3, comma 4).

La legge Salvamare dispone inoltre che:

- a. Il comandante della nave o il conducente del natante che approda in un porto conferisce i rifiuti accidentalmente pescati in mare all'impianto portuale di raccolta, di cui all'articolo 4 del D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 197.
- b. Nel caso di ormeggio di un'imbarcazione in aree non comprese nella competenza territoriale di un'Autorità di Sistema Portuale ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, i comuni territorialmente competenti, nell'ambito della gestione dei rifiuti urbani, dispongono, ai sensi dell'articolo 198 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che i rifiuti di cui al comma 1 del presente articolo siano conferiti ad apposite strutture di raccolta, anche temporanee, allestite in prossimità degli ormeggi.
- c. Il comandante della nave o il conducente del natante che approda in un piccolo porto non commerciale, che è caratterizzato soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto, conferisce i rifiuti accidentalmente pescati agli impianti portuali di raccolta integrati nel sistema comunale di gestione dei rifiuti.

Per la gestione dei rifiuti accidentalmente pescati l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale prevede una gestione conforme alle sopracitate discipline e alle disposizioni Arera (rif. Deliberazione ARERA 3 agosto 2023 n.86/2023/R/RIF).

Si rimanda alle singole appendici allegate per un dettaglio circa la gestione dei rifiuti accidentalmente pescati e volontariamente raccolti.

5 STRUTTURA ORGANIZZATIVA

5.1 La struttura organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale rientra tra le sedici Autorità di Sistema Portuale istituite dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii. (art. 6 comma 1 lettera n). I porti rientranti nella AdSP-MAC, indicati al punto 12 dell'Allegato A (punto 12) della suddetta legge, sono “*Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona e Vasto*”.

Come collocazione geografica territoriale, procedendo da nord verso sud lungo uno sviluppo di circa 137 miglia nautiche della costa centrale adriatica dell'Italia, i porti di Pesaro, Falconara, Ancona e San Benedetto del Tronto ricadono nella Regione Marche, i porti di Pescara, Ortona e Vasto nella Regione Abruzzo.

Nel suo complesso quindi l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale, gestisce sette scali marittimi ubicati in territori regionali differenti, Marche e Abruzzo, contraddistinti da attività portuali allo stesso tempo di rilievo internazionale e locale. Tutti gli ambiti portuali che compongono la circoscrizione territoriale o le ulteriori aree che sono assoggettate alla giurisdizione della AdSP-MAC sono sede di molteplici e diversificati traffici marittimi, funzioni ed attività, connotandosi principalmente per quelli passeggeri e commerciali, rappresentando geograficamente la più strategica e naturale “testa di ponte” per i collegamenti con la sponda orientale dell'Adriatico, ma con ruoli significativi anche per le attività della pesca afferenti all'Adriatico centrale, storicamente radicata e fortemente sviluppata, così come per il diporto nautico e la cantieristica, nella sua duplice componente, navale e nautica.



Figura 2- Porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

L'Autorità di Sistema Portuale stabilisce e mantiene attive le procedure di segnalazioni di eventuali inadeguatezze per trattare ed analizzare quanto segnalato e per decidere le azioni atte ad eliminarne le cause.

I cambiamenti nelle procedure e la relativa documentazione, messe in atto a seguito di azioni correttive e/o preventive vengono registrate e messe agli atti.

Per la consultazione permanente con i soggetti interessati all'attuazione del presente piano verranno convocati appositi tavoli tecnici per effettuare, inizialmente la prima valutazione ed apportare eventualmente le correzioni e le integrazioni necessarie per la successiva approvazione del piano da parte di questa AdSP. Successivamente i tavoli tecnici serviranno a valutare la necessità di apportare correttivi all'attuale organizzazione per il più proficuo raggiungimento degli obiettivi prefissati nel piano.

Ai tavoli tecnici saranno invitati, a titolo esplicativo, non esaustivo e non inclusivo, i seguenti soggetti:

1. Capitaneria di Porto/uffici Circondariali Marittimi competenti
2. Regione competente
3. Comuni competenti;
4. ARTA;
5. Ufficio di Sanità Marittima
6. Chimico del Porto
7. Associazioni di Categoria ex art. 5 comma 1 del D.lgs. 197/2021
8. Operatori portuali (gestori impianti portuali, agenzie marittime, terminalisti, servizi tecnico nautici etc).

Al termine di ogni tavolo tecnico verrà redatto un verbale che verrà trasmesso a tutti i convenuti.

L'Autorità di Sistema Portuale promuove un'opera di sensibilizzazione degli utenti portuali al fine di ridurre i rischi di inquinamento dei mari dovuto allo scarico in mare dei rifiuti.

Tale opera consiste nel rendere noto a tutti i comandanti delle navi che fanno scalo nei porti di competenza delle disposizioni contenute nel presente piano e dell'esistenza e disponibilità degli impianti portuali, nonché delle modalità di espletamento del servizio e relativa ordinanza tariffaria.

5.2 Nomina del Responsabile di attuazione del Piano

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con Decreto del Presidente n.169/2022, ha nominato l'ing. Mariantonietta Laganà, funzionario tecnico responsabile della Divisione Pianificazione, Dragaggi e Ambiente - ai sensi dell'articolo 31 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. – come Responsabile Unico del Procedimento (R.U.P) del servizio di aggiornamento del Piano.

Il Responsabile si occupa di mantenere i rapporti con il Soggetto Gestore del servizio, così come di promuovere la comunicazione e l'informazione con i vari utenti coinvolti (per maggiori dettagli in merito, si rimanda al Capitolo 10 "Informazione e comunicazione agli utenti").

5.3 Gestione controllata del piano

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha deciso che il presente Piano, in quanto documento primario per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi dei porti di competenza, debba essere gestito in forma controllata, individuando le modalità e responsabilità per la sua redazione, riesame e revisione dello stesso.

Di seguito si riporta l'iter seguito per la realizzazione del presente Piano:

- a) il Piano è redatto e aggiornato previa consultazione delle parti interessate, come previsto dal comma 1, dell'art. 5, del D.Lgs. n. 197/2021;
- b) a seguito della sua redazione ed aggiornamento, come previsto dal comma 2, dell'art. 5, del D.Lgs. n. 197/2021, il Responsabile di attuazione del Piano ha il compito di comunicarlo alla Regione competente, la quale lo valuta, verificando la sua coerenza con il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e provvedendo alle eventuali integrazioni.
- c) a seguito dell'approvazione del Piano, l'Autorità di Sistema Portuale, come previsto dal comma 4, dell'art. 5, del D.Lgs. 197/2021, emana una propria ordinanza che costituisce il Piano di raccolta di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e provvedere alla sua distribuzione;
- d) il Responsabile di attuazione del Piano ha l'incarico di garantire:
- la distribuzione del Piano di raccolta di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e suo aggiornamento al Soggetto Gestore, alle Capitanerie di Porto, all'Ufficio di Sanità Marittima, ai Gestori concessionari, agli Armatori e Agenti Marittimi;
 - la diffusione a tutte le altre parti interessate mediante pubblicazione sul proprio sito web ([www.https://porto.ancona.it/it/](https://porto.ancona.it/it/)).
- e) il Responsabile di attuazione del Piano provvede, come previsto dal comma 7, dell'art. 5, del D.Lgs. 197/2021, all'aggiornamento dello stesso con cadenza almeno quinquennale o comunque, con periodicità inferiore, nel caso in cui vi siano stati significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. Tali aggiornamenti sono eseguiti nel rispetto dell'iter sopra descritto e in coerenza con il Piano di Gestione dei Rifiuti Regionale.

5.4 Organizzazione del servizio: struttura organizzativa, personale/mezzi, requisiti per la gestione dei rifiuti

Sulla base delle informazioni e dei dati raccolti è possibile ipotizzare l'organizzazione portuale che assicuri con la massima flessibilità ed economicità, un efficace soddisfacimento delle esigenze ecologiche delle navi in materia di eliminazione dei rifiuti in accordo con le Direttive UE e con la normativa nazionale di riferimento.

Il Soggetto Gestore deve disporre di una struttura tecnico-organizzativa, in termini di risorse umane e materiali (personale e mezzi) che garantisca un'adeguata e continuativa gestione del servizio, sulla base dei dati storici e sulle stime provvisorie in termini di traffico e quantitativo dei rifiuti nel periodo 2024 ÷ 2026.

Nelle appendici allegate al Piano, riferite ai singoli porti del Sistema, verranno dettagliate le esigenze minime e necessarie.

Ai fini del servizio si intendono:

Produttore	Nave in sosta nel porto, in rada o nei terminal petroliferi (monoboa, pontile, isola).
Detentore	Soggetto portuale/Concessionario del Servizio raccolta dei rifiuti.
Autorità competente per l'attuazione ed il controllo del Piano di Gestione dei rifiuti.	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Le Autorità marittime provvedono a ispezioni, anche casuali, per qualsiasi nave per verificarne la conformità al Piano (Art.10 comma 1 DLgs 197/2021)

Gestore portuale del Servizio/Concessionario	Il Gestore portuale/Concessionario, come da definizione di cui al D.Lgs. 197/2021, corrisponde all'Impresa (o associazione di imprese), selezionata con procedura di evidenza pubblica, debitamente iscritta all'Albo Gestori Ambientali, titolare della concessione del servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, con funzione di detentore dei rifiuti prodotti dalle navi.
Responsabile attuazione del Piano	L'Autorità competente nomina la figura del "Responsabile dell'attuazione del Piano" che avrà compiti di sorveglianza dell'operato del Gestore del Servizio/Concessionario. Il Responsabile dell'attuazione del Piano, si occupa, inoltre, di mantenere i rapporti con il Concessionario e di gestire/promuovere le comunicazioni ed il flusso di informazioni con i vari soggetti/utenti coinvolti nel processo di raccolta e gestione dei rifiuti.
Responsabile del Servizio di gestione	Al fine di garantire il funzionamento dei canali di comunicazione con l'AdSP, il Soggetto Gestore/Concessionario, nomina la figura del "Responsabile del servizio di gestione", che si interfacerà con il Responsabile di attuazione del Piano, al fine di garantire uno standard qualitativo del servizio e il perseguimento degli obiettivi, riportati in premessa al presente Piano.

5.5 Nomina del Responsabile del servizio di gestione

Al fine di garantire il funzionamento dei canali di comunicazione tra l'Autorità di Sistema Portuale e il Soggetto Gestore, dovrà essere nominato, da parte di quest'ultimo, un "*Responsabile del servizio di gestione*", che si interfacerà con il Responsabile di attuazione del Piano, al fine di garantire uno standard qualitativo del servizio e il perseguimento degli obiettivi del presente Piano.

5.6 Affidamento servizio e Soggetto Gestore

Il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti individua all'art. 1 comma 1 lettera e) il servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico come un "servizio portuale".

Il D.Lgs 197/2021, quale *lex specialis* di settore, all'art.4 comma 7 prescrive che l'affidamento del servizio di raccolta dei rifiuti avvenga mediante gara ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente.

Il rapporto tra AdSP e Soggetto Gestore è regolato da un atto di concessione di servizi secondo quanto sancito dal D.Lgs. 36/2023 "Nuovo Codice degli Appalti".

Va ricordato in tale sede che la sentenza del Consiglio di Stato n. 2482/2011 e le sentenze del Tar Toscana Sezione 1 n.1448 e n.1449 hanno affermato come il servizio di ritiro rifiuti dalle navi abbia caratteristiche di servizio specifico con necessità di una puntuale specializzazione di settore e che pertanto deve essere svolto con una struttura altamente qualificata sia dal punto di vista delle tecnologie adottate (mezzi, attrezzature, impianti etc.) che dalla qualificazione e specializzazione del personale addetto.

Tra le varie forme di gestione dei servizi pubblici, la concessione costituisce la forma indiretta, perché svolta per il tramite di un soggetto estraneo all'Amministrazione.

La concessione di pubblico servizio è rapporto caratterizzato dalla gestione di un servizio, destinato a soddisfare bisogni del pubblico e non della pubblica Amministrazione, da parte del privato, il quale

ne ricava, in controprestazione, solo o principalmente il diritto di imporre all'utente del servizio il pagamento di un prezzo.

Il concessionario di servizi pubblici, in sostanza, si obbliga a gestire per conto e in sostituzione della pubblica Amministrazione un servizio in forma imprenditoriale, a propria cura e spese, traendone in compenso soltanto i proventi economico-finanziari derivanti dalla gestione del servizio stesso ed eventualmente riconoscendo alla pubblica Amministrazione concedente, ovvero ricevendo dalla stessa, una partecipazione economica.

La concessione di servizi pubblici è concessione "traslativa": è, cioè, un atto con il quale viene attribuito (o, meglio, trasferito) dall'Autorità di Sistema Portuale al Soggetto Gestore un potere di cui l'Autorità stessa è titolare, ma che la medesima non intende esercitare direttamente, pur conservando la titolarità del potere. Con la concessione traslativa, in sostanza, il privato è ammesso ad operare in un ambito istituzionale riservato all'Autorità ed entra, per così dire, nell'organizzazione amministrativa e ne diviene strumento indiretto.

Tenuto conto di quanto sopra, la procedura selettiva di affidamento del servizio deve avvenire nel rispetto dei principi generali relativi ai contratti pubblici sanciti nel D.Lgs. 36/2023, considerando la specificità del servizio e delle professionalità tecniche ed umane richieste, in fase di individuazione modalità di affidamento.

Per garantire l'idonea capacità tecnica, economica e finanziaria i requisiti specifici verranno puntualmente indicati nel bando di gara e nel capitolato speciale di appalto. Completerà il quadro il possesso dei requisiti previsti dal Nuovo Codice degli Appalti.

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

Autorizzazioni e iscrizioni per la gestione dei rifiuti

Per effettuare la gestione dei rifiuti trattati in questo Piano sono previsti i seguenti requisiti e oneri a carico del Soggetto Gestore:

- I. Iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali nelle seguenti categorie e classi:
categoria 1, 4, 5 e 8: per le classi necessarie per la gestione, raccolta e trasporto di rifiuti urbani e speciali pericolosi e non, si rinvia alle specifiche indicate, per ciascun porto.
- II. Disponibilità/proprietà di parco automezzi idonei per la raccolta ed il trasporto delle varie tipologie di rifiuti, come da iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali. Tutti i mezzi terrestri devono essere mantenuti in conformità alle norme del Codice della Strada e devono garantire standard di manutenzione costante ed il rispetto delle norme in materia di emissione gas di scarico ed inquinamento acustico.
- III. Impiego di automezzi idonei al trasporto su strada di merci pericolose ai sensi dell'Accordo ADR 2023, con relative nomina e comunicazione del consulente.
- IV. Disponibilità di mezzi nautici idonei alla raccolta e al trasporto dei rifiuti, certificati RINA, ovvero abilitazione alla navigazione e certificazione di sicurezza rilasciata dalla Capitaneria di Porto e iscrizione nel registro Navi minori e Galleggianti al traffico, autorizzazione rilasciata dal competente ufficio di Sanità Marittima al trasporto dei rifiuti sulle imbarcazioni. Per i mezzi destinati alla raccolta di oli e acque di sentina, slops, dotazione di tutte le certificazioni di sicurezza per il trasporto di prodotti petroliferi con punto d'infiammabilità > 60°C, sistemi antincendio, presidi ambientali/attrezzature antinquinamento, apparato radio VHF, ecc.
- V. Autorizzazione alla gestione di impianti per il deposito preliminare di rifiuti (D15) e per la Messa in riserva (R13) per i rifiuti oggetto del presente Piano, per la sterilizzazione di rifiuti a

rischio sanitario (D9), per il deposito preliminare per svolgere, ricorrendone le condizioni, le operazioni di cui all'art. 185-bis del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. (art.4, comma 6, D.Lgs. 197/2021). Gli impianti devono essere conformi alle disposizioni in materia di salute, prevenzione e protezione, formazione e sicurezza sui luoghi di lavoro, nonché di prevenzione incendi e di ogni altro rischio connesso all'attività svolta e disporre di adeguati presidi in materia di protezione ambientale e di contenimento spandimenti/emissioni.

Pertanto, particolare attenzione dovrà essere prestata nella verifica del possesso delle prescritte autorizzazioni da parte del prestatore a svolgere il servizio.

- VI. Possesso di convenzione con impianti autorizzati per il conferimento dei rifiuti in uscita dal sistema di gestione di rifiuti dell'ambito portuale
- VII. Adesione al sistema di tracciabilità rifiuti dovuta per legge e dotazione di eventuali dispositivi nonché iscrizione al sistema di tracciabilità dei rifiuti, R.E.N.T.R.I. - Registro Elettronico Nazionale sulla Tracciabilità dei Rifiuti (regolamento di cui Decreto 24 aprile 2023, n. 59), entrato in vigore il 15/06/2023, con periodo transitorio e adeguamento alla disciplina in un compreso tra 18 e 30 mesi dall'entrata in vigore, secondo gli obblighi e le modalità in esso previste;
- VIII. Registrazione secondo le modalità stabilite dalla Regione per esercitare l'attività di raccolta, manipolazione, trasporto di rifiuti da alimenti, da ristorazione e sottoprodotti di origine animale ai sensi art. 23 del Regolamento CE 1069/2009 ai sensi dell'art.3 c.1 del Decreto 9 maggio 2023;
- IX. Formazione per l'espletamento del servizio portuale del personale adibito all'espletamento delle funzioni del servizio di raccolta, trasporto e avvio a recupero/smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi (art. 37 del considerando del Regolamento UE 352/2017).
- X. Attuazione di sistemi di gestione integrata QHSE come condizione preferenziale

Impianti portuali

A titolo generale, in accordo con i principi di sostenibilità e riduzione degli impatti ambientali, il Soggetto Gestore deve prevedere un'ubicazione degli impianti portuali per la raccolta e gestione dei rifiuti che tenga conto dei seguenti fattori:

- Riduzione dei tragitti dei mezzi adibiti alla raccolta e al conferimento dei rifiuti a recupero e/o smaltimento;
- Disponibilità di infrastrutture/facilities, installazioni funzionali alla gestione dei rifiuti (magazzini, uffici, aree logistiche, ecc.) in aree operative e a norma secondo la vigente legislazione in materia di sicurezza ed antincendio;
- Possibilità di attuare il raggruppamento in fase di raccolta / deposito temporaneo prima della raccolta di rifiuti entro uno o più cassoni mobili chiusi e coperti prima della raccolta, considerando il porto "luogo dove sono prodotti", come previsto dall'art. 185-bis del D.Lgs. 152/06 ss.mm.ii.; questo al fine di ridurre l'impatto ambientale di alcune particolari tipologie di rifiuti conferiti saltuariamente dalle navi in modeste quantità (ovvero, tipologie normalmente non previste); tale deposito avrà:
 - l'obbligo del registro di carico e scarico;

- il divieto di miscelazione dei rifiuti;
- il raggruppamento per tipologie omogenee di rifiuti;
- identificazione delle tipologie di rifiuti depositati.

In linea con le normative Internazionali e Comunitarie, nei porti di competenza dell'Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale si potrebbero sviluppare dei progetti per implementare e/o ampliare la struttura dell'Impianto portuale attualmente presente, prevedendo in futuro lo sviluppo di tecnologie e/o progetti che consentano la realizzazione di un'economia circolare anche all'interno delle aree portuali o comunque destinate ad incrementare le fasi di riciclaggio dei rifiuti prodotti anche in questo ambito, nonché investimenti tesi a migliorare il servizio quali a titolo esemplificativo la realizzazione dei impianti fissi/mobili di trattamento dei rifiuti liquidi.

Caratteristiche contenitori per rifiuti Reg. CE 1069/2009

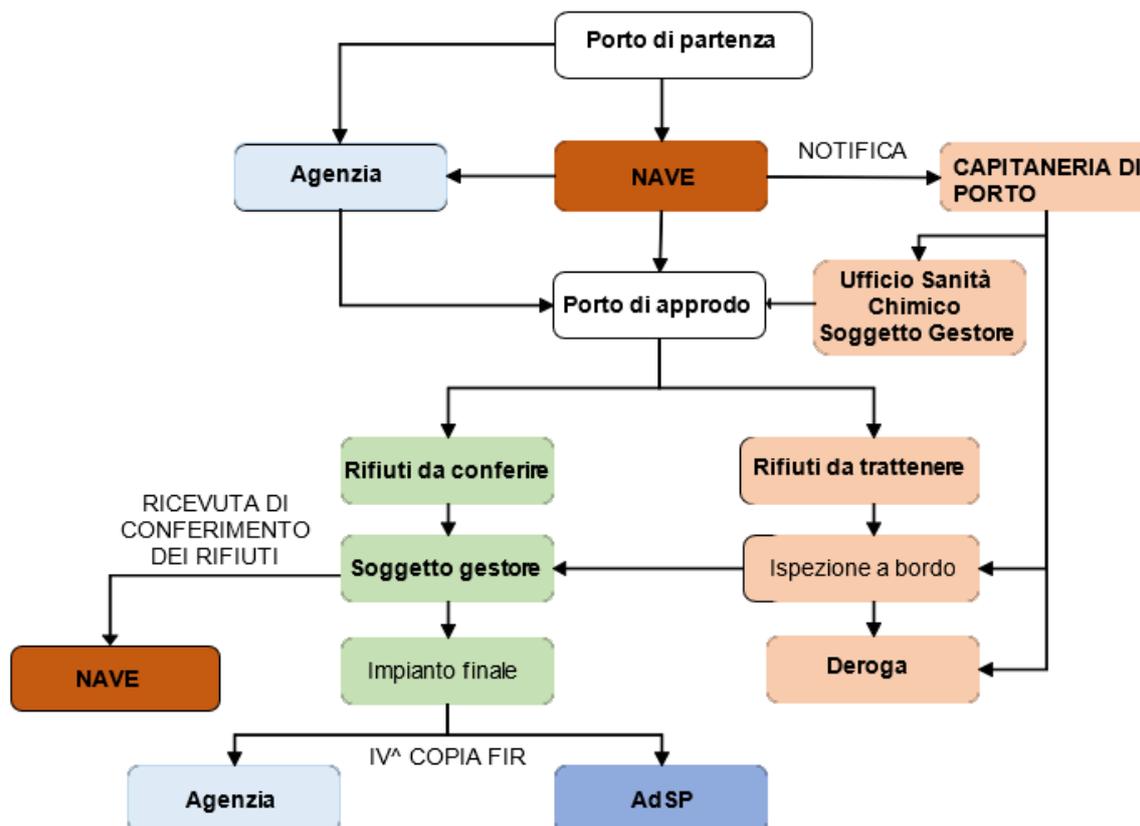
Le caratteristiche dei cassoni e contenitori per rifiuti e materiali di cui al Regolamento CE 1069/2009 devono rispettare quanto previsto per:

- Rifiuti e materiali di categoria 1
- Rifiuti e materiali di categoria 3

6 GESTIONE DEL PROCESSO

6.1 Premessa

Prima di dettagliare le modalità operative della gestione dei rifiuti, nel presente paragrafo si riportano le fasi generali che costituiscono il processo di gestione dei rifiuti, nonché sequenze/schema attività in fasi, modalità gestionali e documenti/registrazioni da produrre, a cui il Soggetto Gestore e i vari soggetti coinvolti hanno l'obbligo di attenersi (vedi schema di processo seguente).



6.2 Gestione dei rifiuti raccolti a bordo nave

Nel presente paragrafo sono riportate le indicazioni operative da adottare per un'efficace gestione delle varie tipologie di rifiuti, che sono prodotte dalle navi che approdano nei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

6.2.1 Notifica prima dell'approdo nel porto

L'operatore delegato dall'armatore o dal comandante della nave, l'agente raccomandatario, o il comandante di una nave che rientra nell'ambito di applicazione del D.lgs. n.196 del 19.08.2005, diretto verso uno dei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, compila in modo veritiero e preciso il modulo di cui all'Allegato 2 del D.lgs. 197/2021 e trasmette tutte le informazioni in esso contenute utilizzando il sistema informatico PMIS (laddove presente) alla Autorità Marittima competente.

La tempistica di trasmissione del modulo di notifica e delle informazioni in esso contenute è la seguente:

- almeno 24 ore di anticipo rispetto all'arrivo previsto nel porto;
- non appena è noto che il porto di scalo, qualora questa informazione sia disponibile a meno di 24 ore dall'arrivo nel porto; o al più tardi al momento della partenza dal porto precedente se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

Una volta pervenuta la notifica, l'Autorità Marittima (art. 6 co. 4 del D.Lgs. 197/21 e ss.mm.ii.) trasmette le informazioni riportate sul modulo, ai seguenti soggetti:

- al Soggetto Gestore dell'impianto di raccolta;
- all'ufficio di sanità marittima;
- all'ufficio veterinario;
- al Chimico di porto.

I sistemi di comunicazione nave/terra sono di competenza delle Autorità Marittime e l'accessibilità al PMIS (laddove presente) da parte del concessionario del servizio di raccolta e dell'Autorità di Sistema Portuale può avvenire attraverso delle credenziali da richiedere ad hoc.

Le informazioni della notifica anticipata dei rifiuti sono disponibili a bordo, preferibilmente in formato elettronico, almeno fino al successivo porto di scalo e, su richiesta, sono messe a disposizione delle autorità competenti degli Stati membri.

Sulla scorta delle indicazioni contenute nel modulo di notifica anticipata il prestatore del servizio organizza il servizio assicurando la disponibilità degli impianti portuali necessari a dare corso alla raccolta e gestione dei rifiuti indicati dalla nave, nel rispetto del "diritto a conferire" della nave.

Sono esentate dalla compilazione e trasmissione della notifica di cui all'art. 6, co. 5 del D.Lgs. 197/2021 tutte le navi che non rientrano nell'ambito di applicazione D.Lgs. 196/2005, ovvero tutte le navi con stazza lorda inferiore a 300 t e, comunque, le navi militari e da guerra, le navi ausiliarie, le navi possedute o gestite da uno Stato membro impiegate per un servizio pubblico non commerciale e le navi tradizionali e le imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri.

Secondo quanto previsto dall'art. 6 commi 5, 6 e 7, sono altresì esentate dalla compilazione e trasmissione della notifica tutte le navi rientranti nelle casistiche di esonero del D.Lgs. 197/21, ovvero:

- i pescherecci di stazza inferiore a 300 t,
- le imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;
- le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari, che ai sensi del presente Piano non hanno l'obbligo di conferire i rifiuti prima di lasciare il porto, che conferiscono i rifiuti in un altro porto lungo il tragitto;
- i mezzi che svolgono attività di raccolta e trasporto di rifiuti nell'ambito e per conto del proprio impianto portuale di raccolta dei rifiuti.

Le "navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari", che ai sensi del D.Lgs. 197/2021 non hanno l'obbligo di conferire i rifiuti prima di lasciare ciascuno dei porti di approdo, possono, nel caso in cui conferiscano i rifiuti prodotti ed i residui del carico in uno dei porti di competenza di questa Autorità, fornire le informazioni contenute all'interno del modulo di notifica in forma cumulativa, all'Autorità competente.

Nel caso la nave soste più giorni in rada o in banchina, sarà cura del Soggetto Gestore concordare con il Comandante o suo delegato un programma di interventi atti ad evitare i disagi dovuti

all'accumulo o il superamento della capacità di stoccaggio di rifiuti della nave in funzione degli approdi successivi.

6.2.2 Deroghe

Secondo quanto previsto dall'art.7 comma 4 del D.Lgs. 197/21, una nave può procedere verso il successivo porto di scalo senza aver conferito i rifiuti, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima che, avvalendosi dell'autorità Sanitaria Marittima e del Chimico del porto ove lo ritenga necessario, ha accertato almeno una delle seguenti condizioni:

- che dalle informazioni fornite risulta la presenza di una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata a tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto della nave fino al successivo porto di scalo;
- che dalle informazioni disponibili a bordo delle navi che non rientrano nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 196/2005 risulta la presenza di una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata a tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto della nave fino al successivo porto di scalo;
- che la nave fa scalo nella zona di ancoraggio solo per meno di 24 ore o in condizioni meteorologiche avverse, a meno che tale zona sia stata esclusa ai sensi dell'articolo 3, comma 2 del D.Lgs. 197/2021.

L'Autorità Marittima chiede alla nave di conferire, prima della partenza tutti i propri rifiuti se:

- sulla base delle informazioni disponibili, non può essere accertato che nel successivo porto di scalo siano disponibili impianti adeguati;
- il porto di scalo non è noto.
- qualora risultino delle incongruenze tra le capacità di stoccaggio dichiarate dalla nave (allegato 2) nel foglio di notifica e quanto effettivamente accertato dall'autorità competente.

6.2.3 Esenzioni

L'Autorità Marittima può esentare una nave che fa scalo dagli obblighi di cui agli articoli 6,7 comma 1, e 8, qualora vi siano prove sufficienti del rispetto delle seguenti condizioni:

- a) la nave svolge servizio di linea con scali frequenti e regolari;
- b) esiste un accordo che garantisce il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe in un porto lungo il tragitto della nave che:
 - è comprovato da un contratto firmato con un porto o con un'impresa di gestione dei rifiuti e da ricevute di conferimento dei rifiuti;
 - è stato notificato a tutti i porti lungo la rotta della nave ed è stato accettato dal porto in cui hanno luogo il conferimento e il pagamento, che può essere un porto dell'Unione o un altro porto, nel quale, come stabilito sulla base delle informazioni comunicate per via elettronica in tale parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13 e nel GISIS, sono disponibili impianti adeguati;
- c) il rilascio dell'esenzione non incide negativamente sulla sicurezza marittima, sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo o sull'ambiente marino.



PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

REGIONE ABRUZZO

Se l'esenzione è concessa, l'Autorità Marittima rilascia un certificato di esenzione, sulla base al modello di cui all'allegato 5 del D.Lgs. 197/21, che conferma che la nave rispetta le condizioni e gli obblighi necessari all'applicazione dell'esenzione e attesta la durata.

7 GESTIONE RIFIUTI E RESIDUI DEL CARICO - MODALITÀ OPERATIVE

Nel presente Capitolo vengono fornite indicazioni operative da adottare per un'efficace gestione delle varie tipologie di rifiuti prodotti dalle navi che scalano i porti di competenza dell'Autorità di Sistema del mare adriatico centrale.

7.1 Generalità e obblighi del Soggetto Gestore

Prima di dettagliare le modalità operative di gestione delle diverse tipologie di rifiuto, si descrivono le modalità lavorative di carattere generale che il personale del Soggetto Gestore, è tenuto ad applicare in ottemperanza agli obblighi di legge e per la realizzazione di un servizio efficace.

- Il personale del Soggetto Gestore, in base alle attività pianificate, si reca sottobordo per effettuare una verifica preliminare delle tipologie e delle quantità dei rifiuti da raccogliere, al fine di accertare la coerenza con le indicazioni riportate nella notifica ricevuta.
- Il personale provvede ad avviare il ritiro dei rifiuti, con l'ausilio delle attrezzature e dei mezzi idonei alle tipologie di rifiuti da gestire.
- Il personale provvede a rilasciare al Comandante della nave, la "*Ricevuta di conferimento dei rifiuti*" (Allegato 3), relativo all'erogazione del servizio di gestione dei rifiuti ritirati dalla nave. Tale ricevuta viene rilasciata dal Soggetto Gestore e riporta le informazioni sulle tipologie ed i quantitativi di rifiuti ritirati.
- Ultimate le operazioni di ritiro e movimentazione dei rifiuti, il personale avvia i rifiuti alle successive operazioni di smaltimento e/o recupero (presso le aree di stoccaggio intermedio e/o presso impianti autorizzati).
- Il personale del Soggetto Gestore effettua un controllo visivo sui mezzi e sulle attrezzature impiegate nelle operazioni di raccolta, per accertarne il buono stato di funzionamento, per evitare che rotture o malfunzionamenti degli stessi, possano comportare degli sversamenti di rifiuti. Inoltre, il personale si occupa di mantenere pulite ed in ordine le aree di deposito temporaneo/messa in riserva e le attrezzature utilizzate, al fine di mantenere condizioni igieniche adeguate, per agevolare le operazioni di carico e scarico e per evitare eventuali miscele tra diverse tipologie di rifiuti.
- Il Soggetto Gestore annualmente (entro il 30 gennaio) deve inviare al Responsabile dell'attuazione del Piano dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale una relazione che descriva:
 - le tipologie e le quantità di rifiuti raccolte dalle navi;
 - la tipologia ed il numero di navi servite;
 - eventuali criticità riscontrate nello svolgimento del servizio.

7.2 Adempimenti normativi del Soggetto Gestore

Relativamente agli adempimenti normativi in materia di rifiuti, si riporta un memorandum previsto dalla parte IV del Codice dell'Ambiente degli obblighi in capo al Soggetto Gestore, quale detentore dei rifiuti e trasportatore:

- Registro di carico/scarico dei rifiuti rifiuto (conforme al modello e alle modalità di compilazione dell'art. 4 del Decreto n. 59 del 4 aprile 2023 che entrerà in vigore il 15/02/2025 e che abrogherà il D.M. 148/1998. Fino a quel momento, saranno applicate le disposizioni di cui all'art. 189 del

D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii). Sul Registro di carico e scarico si devono essere annotate le caratteristiche qualitative e quantitative dei rifiuti raccolti sulle navi.

Le registrazioni di carico devono avvenire entro e non oltre 10 giorni dalla data del ritiro del rifiuto dalla nave. I registri vanno conservati per 3 anni dalla data dell'ultima registrazione, affinché siano disponibili dell'Autorità di controllo che ne faccia richiesta.

- Formulario di identificazione del rifiuto (conforme al modello e alle modalità di compilazione dell'art. 5 del Decreto n. 59 del 4 aprile 2023 che entrerà in vigore il 15/02/2025 e che abrogherà il D.M. 145/1998. Fino a quel momento, saranno applicate le disposizioni di cui all'art. 193, commi 3 ÷ 5, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii). Prima di avviare il trasporto dei rifiuti, deve essere registrata l'attività di scarico e compilato il corrispondente Formulario di Identificazione del Rifiuto. Il detentore del rifiuto (Soggetto Gestore), essendo al tempo stesso il trasportatore, deve mantenere due copie del Formulario di Identificazione dei Rifiuti, e la IV copia, compilata e controfirmata dall'impianto di destinazione. Il formulario di identificazione dei rifiuti va conservato per 3 anni presso il Soggetto Gestore.
Il FIR non va redatto per il trasporto di rifiuti effettuati all'interno dell'area portuale, ma al momento del loro avvio a recupero e/o smaltimento (fuori dal sedime portuale). All'interno dell'area portuale il Gestore del servizio è tenuto alla compilazione della Ricevuta di conferimento (Allegato 3 del D.Lgs. 197/2021).
- Verifica e mantenimento degli aggiornamenti delle autorizzazioni degli impianti di destino finale dei rifiuti. Il Soggetto Gestore deve raccogliere e mantenere aggiornate le autorizzazioni degli impianti di gestione rifiuti (smaltimento e/o recupero) presso i quali conferisce i rifiuti raccolti a bordo nave. In questo modo, l'impresa garantisce il rispetto delle prescrizioni normative applicabili sino alla fase di destinazione finale dei rifiuti raccolti.
- Comunicazione annuale al Catasto dei Rifiuti (MUD). Ogni anno (entro il 30 di aprile) il Soggetto Gestore deve provvedere alla compilazione del Modello Unico di Dichiarazione ambientale (M.U.D.) relativo a tutti rifiuti gestiti nell'anno precedente. Il MUD deve essere trasmesso alla Camera di Commercio territorialmente competente, sulla base delle informazioni raccolte nel corso dell'anno in questione, attraverso i Registri di carico e scarico. Una copia del MUD deve essere conservata per almeno 5 anni insieme alla ricevuta di avvenuto invio.

Il Soggetto Gestore si impegna comunque a garantire il costante rispetto degli adempimenti previsti dalla normativa vigente e dalle eventuali prescrizioni presenti nei titoli autorizzativi.

7.3 Servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi

Sulla base delle informazioni raccolte, si riportano le indicazioni relative alle operazioni di gestione dei rifiuti prodotti a bordo nave, che il personale del Soggetto Gestore dovrà adottare.

Oltre ad una descrizione tecnico/gestionale per ogni tipologia di rifiuto, vengono riportati i codici EER dei rifiuti più rappresentativi. Gli elenchi riportati non sono da ritenersi esaustivi e non preclude la gestione di altre tipologie di rifiuti non menzionate ma comunque che potrebbero essere gestiti con l'attuale assetto impiantistico/gestionale.

In base agli annessi di cui alla Convenzione MARPOL, i rifiuti tipicamente trattati sono riassunti (per tipologia e provenienza degli stessi) nelle seguenti macrocategorie (poi sviluppate, ai fini della gestione e smaltimento, in accordo con la Parte IV del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.i. e relativa codifica EER):

- Rifiuti di origine alimentare (sterilizzati e non sterilizzati) - *Garbage*;
- Rifiuti non pericolosi classificati come urbani - *Garbage*;
- Rifiuti pericolosi;
- Rifiuti liquidi pericolosi e non pericolosi (olii, acque di sentina, acque nere - *Sewage*);
- Residui del carico e dei rifiuti "*non ordinari*".

Si precisa che con il termine di rifiuti non pericolosi *Garbage*, come da Regola 1.9 Annesso V Convenzione MARPOL 73/78, si intendono tutti i tipi di rifiuti alimentari, rifiuti domestici e rifiuti operativi, tutta la plastica, i residui del carico, le ceneri degli inceneritori, l'olio da cucina, gli attrezzi da pesca e le carcasse di animali generati durante il normale funzionamento della nave e che possono essere smaltiti in modo continuo o periodico, salvo quelle sostanze che sono definite o elencate in altri annessi della Convenzione. I rifiuti non includono il pesce fresco e parti di esso generati a seguito di attività di pesca intraprese durante il viaggio o a seguito di attività di acquacoltura che comportano il trasporto di pesce, compresi i molluschi, da collocare nell'impianto di acquacoltura e il trasporto di pesce pescato, inclusi i molluschi da tali strutture a terra per la lavorazione".

Si ricorda che i rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio, come pure i rifiuti accidentalmente pescati e a quelli volontariamente raccolti, sono classificati come urbani ai sensi dell'art. 2 c. 2 D.Lgs. 197/2021.

7.3.1 Rifiuti di origine alimentare (sterilizzati e non sterilizzati) e rifiuti non pericolosi

I rifiuti "*garbage*", riportati nell'Allegato V della Convenzione internazionale Marpol 73/78, sono rappresentati da rifiuti variamente classificati quali:

EER 15.01.01	Imballaggi in carta e cartone
EER 15.01.02	Imballaggi in plastica
EER 15.01.03	Imballaggi in legno
EER 15.01.04	Imballaggi metallici
EER 15.01.06	Imballaggi in materiali misti
EER 15.01.07	Imballaggi in vetro
EER 16.02.14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 16.02.09 a 16.02.13
EER 16.02.16	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso diversi da quelli di cui alla voce 16.02.15
EER 18.01.09	Medicinali diversi da quelli di cui alla voce 18.01.08*
EER 20.01.01	Carta e cartone
EER 20.01.02	Vetro
EER 20.01.08	Rifiuti biodegradabili di cucine e mense
EER 20.01.25	Oli e grassi commestibili
EER 20.01.39	Plastica
EER 20.03.01	Rifiuti urbani non differenziati

Per l'organizzazione del servizio di gestione dei rifiuti "Garbage" tutte le navi che approdano nei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale fruiranno dei servizi del Soggetto Gestore, salvo quanto previsto all'art. 7 comma 4 del D.Lgs. 197/21.

A tal fine, le attività dovranno essere così organizzate:

- Per i rifiuti di origine alimentare prodotti dalle navi vigono le seguenti prescrizioni:
 - tutte le navi in sosta nel porto o nella rada, nei terminali petroliferi (compresi, il pontile, la monoboa e l'isola) hanno l'obbligo di conferire giornalmente i rifiuti prodotti nei locali adibiti ai servizi di cucina e cambusa nonché nei locali normalmente adibiti ad uso ristoro, mensa, riposo e soggiorno dell'equipaggio e dei passeggeri e ogni altro rifiuto deperibile/putrescibile al Soggetto Gestore. Questa disposizione si applica anche nei confronti delle navi autorizzate a conferire in altro porto le altre tipologie di rifiuti o che intendano comunque conferire nel porto prima della partenza;
 - per questioni igienico sanitarie, legate a questa tipologia di rifiuto (putrescibile, a potenziale rischio biologico), il servizio è effettuato obbligatoriamente giornalmente, anche nel caso in cui la nave non abbia materialmente rifiuti da consegnare (in ossequio al principio di prevenzione e precauzione che contraddistinguono la gestione dei rifiuti e in particolare secondo quanto previsto dal Regolamento UE 1069/2009 per i rifiuti alimentari (cat. 1 extra UE e cat. 3 intra UE) che prevede particolari modalità di gestione e smaltimento per gli stessi e soprattutto in relazione al considerando n.37 della Direttiva UE 388/2019.
- I rifiuti sono conferiti separatamente per tipologia (selezione effettuata dal personale di bordo delle navi che approdano nel porto) in idonei:
 - contenitori etichettati: per rifiuti biodegradabili provenienti da paesi dell'Unione Europea;
 - contenitori etichettati con coperchio a chiusura irreversibile: per rifiuti biodegradabili provenienti da paesi Extra Europei;
 - sacchi: per imballaggi di carta, cartone, vetro, plastica da avviare a riutilizzo;
 - contenitori etichettati: per oli e grassi commestibili;
 - sacchi: per rifiuti urbani indifferenziati.

I contenitori devono essere realizzati in maniera tale che non si verifichino, durante il loro normale uso, perdite o colaggi e devono essere riempiti in modo tale che il loro peso e volume non ne impedisca la maneggevolezza e devono essere chiusi e raccolti in idonei spazi a bordo in attesa del ritiro da parte del Soggetto Gestore.

I rifiuti raccolti nei sacchi devono essere predisposti a bordo delle navi in posizione tale da renderne sicuro e veloce l'imbarco sui mezzi di raccolta anche in condizione di mare non perfettamente calmo.

- Il servizio di raccolta dei rifiuti viene effettuato tutti i giorni, una volta al giorno, dalla ditta concessionaria del servizio con personale adeguatamente formato, munito di apposite attrezzature ed indumenti atti a prevenire la trasmissione o diffusione di agenti patogeni eventualmente presenti nei rifiuti raccolti.
- La squadra di lavoro del Soggetto Gestore dovrà essere dotata di idonee attrezzature e mezzi (imbarcazione ed autocarro) muniti di cassoni a tenuta stagna che impediscano la perdita dei rifiuti o dei colaggi durante il loro trasporto fino al luogo di trattamento.

I mezzi navali devono essere dichiarati idonei dalle Autorità competenti mentre gli automezzi devono essere iscritti nel provvedimento rilasciato dall'Albo Nazionale Gestori ambientali" di cui all'at. 212 del D.LGS. 152/2006.

- Il caricamento dei rifiuti dalla nave ai mezzi di raccolta è effettuato a cura del personale del Soggetto Gestore, con la consegna dei rifiuti delle navi che deve avvenire entro 30 minuti dall'arrivo sottobordo del mezzo di raccolta. Oltre i 30 minuti di attesa la ditta potrà applicare apposita maggiorazione tariffaria.
- Al termine delle operazioni di carico, l'operatore fa compilare la "Ricevuta di conferimento dei rifiuti" al Comandante/Ufficiale o delegato della nave, specificando gli esatti metri cubi (o chilogrammi) asportati.
- Completata l'operazione di raccolta dei rifiuti da tutte le navi, la ditta incaricata del servizio li trasporta presso l'impianto di sterilizzazione per il trattamento chimico fisico (D9), ove necessario
- I rifiuti vengono caricati in appositi contenitori autorizzati ai sensi del Regolamento CE/1069/2009 che vengono a loro volta inseriti nell'impianto di autolavaggio (se presente nel porto). Una volta sterilizzati detti rifiuti vengono trasportati al polo di smaltimento finale.
- Il Soggetto Gestore mantiene sempre puliti ed asciutti i veicoli ed i cassoni dei mezzi utilizzati per il trasporto allo smaltimento di questa tipologia di rifiuti che devono essere puliti, lavati e disinfettati dopo ogni utilizzazione.
- I rifiuti di origine alimentare di cui alla successiva lettera b) sono sottoposti alla disciplina del D.Lgs. 152/2006; effettuato il ritiro a cura del Soggetto Gestore essi vengono trasportati a idoneo impianto di recupero e/o smaltimento.

I rifiuti da alimenti, ristorazione e di origine animale sono gestiti secondo la Categoria di appartenenza specificata dal Regolamento CE 1069/2009 ed esposti al punto 2.3.3, e possono essere suddivisi in base alla tipologia di navi dai quali provengono, ossia:

- a. navi da carico, da passeggeri e da diporto impegnate in tragitti internazionali con paesi non facenti parte dell'Unione Europea a cui si applica la disciplina del REG.(CE)1069/2009 e del nuovo Decreto del Ministero della salute 9 maggio 2023 "*Definizione delle misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo dei mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali*" che ha abrogato il precedente D.M. 22 maggio 2001;
- b. navi da carico e da passeggeri impegnate in tragitti nazionali o con paesi facenti parte dell'Unione Europea, a cui si applica la disciplina generale del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- c. navi militari da guerra ed ausiliarie o di altre navi possedute e gestite dallo Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali, a cui si applica disciplina prevista in materia.

Queste norme sono state recepite dall'Accordo raggiunto tra Governo, Regioni e Autonomie locali in data 07/02/2013 e pubblicate nell'Allegato "A" all'Accordo stesso. In particolare, nell'Allegato "A" vengono specificati:

- gli impianti e gli stabilimenti autorizzati al conferimento di tali rifiuti / sottoprodotti (art. 2 ed art. 3);
- modalità di raccolta sul luogo di produzione (art. 4);
- indicazioni operative per il trasporto di tali rifiuti / sottoprodotti (art. 5);
- comunicazione dei veicoli e dei contenitori riutilizzabili (art. 6);
- modalità di identificazione dei veicoli e dei contenitori (art. 7);
- rintracciabilità / registri (art. 9);
- modalità di smaltimento e trasformazione dei materiali di Categ. 2 e 3 (artt. 11 e 12).

Le fasi operative da eseguire sono:

- dopo il prelievo dei rifiuti contenuti in idonei contenitori etichettati, dalle navi e il trasferimento, gli operatori scaricano detti contenitori e li inseriscono nell'impianto di sterilizzazione o all'impianto di incenerimento;
- i rifiuti vengono caricati, entro 48 ore, su un mezzo idoneo e trasportati agli impianti finali di smaltimento o presso impianti di incenerimento

In accordo con l'art. 4 del D.M. del 9 maggio 2023, la vigilanza relativa alle attività di gestione dei medesimi, all'interno del sedime portuale è esercitata dagli uffici di sanità marittima o dai posti di controllo frontalieri (comma 1). Laddove, presso porti o aeroporti, non siano presenti gli uffici di cui al comma 1, le funzioni di vigilanza sono svolte dal servizio veterinario dell'ASL competente (comma 2).

Rifiuti alimentari provenienti da tragitti nazionali o all'interno dell'Unione Europea

I rifiuti alimentari prodotti all'interno dei mezzi di trasporto che effettuano tragitti nazionali o all'interno dell'Unione Europea sono classificati come materiale con livello di rischio 3 "rifiuti di cucina e ristorazione" di cui all'art 10 p) del Regolamento (CE) n. 1069/2009. Ai sensi dell'art. 21 punto 4 del suddetto regolamento, tali rifiuti possono essere smaltiti in conformità delle misure nazionali previste all'art. 13 della direttiva 2008/98/CE, senza che sia necessario un riconoscimento ai sensi dell'art. 24(i) del Reg. (CE) n. 1069/2009.

Rifiuti alimentari provenienti da tragitti di provenienza extra-UE

Per quanto concerne i rifiuti alimentari (Reg. CE 1069/2009 ed il decreto del Ministero della Salute del 09.05.2023) di seguito si riportano alcuni cenni sui requisiti relativi a cassoni e contenitori che il Soggetto Gestore deve garantire.

Per i rifiuti e materiali di categoria 1

Raccolta → Contenitori chiudibili ermeticamente, in materiale lavabile e disinfettabile, identificati mediante striscia inamovibile alta almeno 15 cm e di larghezza tale da renderla ben visibile con la dicitura "materiale di categoria 1" di colore nero;

Avvio a smaltimento → resistenti, muniti di chiave di apertura, di adeguata capacità, lavabili e disinfettabili, chiudibili ermeticamente di colore diverso da quelli utilizzati per la raccolta dei rifiuti urbani, con etichetta inamovibile recante la dicitura: "Categoria 1 — destinato solo all'eliminazione", di colore rosso.

Per le modalità operative, che il personale del servizio è tenuto ad applicare, si rimanda al paragrafo 7.1.

In generale, si chiede al Soggetto Gestore di valutare la stipula di accordi con i vari consorzi obbligatori di recupero (COREPLA, RILEGNO, COMIECO, CONOE, ecc.), al fine di assicurare la corretta destinazione dei rifiuti raccolti agli impianti di recupero, laddove la raccolta differenziata

effettuata a bordo delle navi sia conforme alle prescrizioni sulle norme europee sugli imballaggi, al fine di ottenere dei risparmi di costo (legato al mancato costo dello smaltimento in discarica).

7.3.2 Rifiuti speciali e urbani pericolosi

Le navi di qualsiasi tipo conferiscono i rifiuti pericolosi al Soggetto Gestore, il quale provvederà al loro ritiro con le attrezzature ed i mezzi ritenuti più idonei e nel rispetto delle prescrizioni di sicurezza. Le navi devono conferire detti rifiuti prima di lasciare il porto contattando il Soggetto Gestore con congruo anticipo per evitare ritardi alla partenza della nave e consentire al concessionario di predisporre, in tempi debiti, l'attrezzatura e i mezzi necessari per il conferimento di detti rifiuti.

Il Soggetto Gestore, tenuto conto delle notifiche trasmesse e della pianificazione delle attività, invia presso l'unità navale, un mezzo attrezzato alla raccolta e al trasporto dei rifiuti "pericolosi". I rifiuti, se non correttamente confezionati, dall'equipaggio della nave, devono essere messi in sicurezza all'interno di idonei contenitori a tenuta, e caricati sul mezzo. Una volta che il rifiuto è stato ritirato, deve essere trasportato all'impianto finale di recupero e/o smaltimento o di stoccaggio intermedio più vicino.

Per le modalità operative, che il personale del servizio è tenuto ad applicare, si rimanda al paragrafo 7.1.

Al termine delle operazioni di carico, l'operatore fa compilare il "*Ricevuta di conferimento dei rifiuti*" al Comandante/Ufficiale o delegato della nave, specificando gli esatti metri cubi asportati.

Le tipologie di rifiuti più diffusi e rappresentativi della presente categoria, sono identificati tramite i seguenti codici EER:

EER 15.01.10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze
EER 15.02.02	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose
EER 16.01.07*	Filtri dell'olio
EER 16.02.11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, HCFC, HFC
EER 16.02.12*	Apparecchiature fuori uso, contenenti amianto in fibre libere
EER 16.02.13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 16.02.09 e 16.02.12
EER 16.02.15*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso
EER 16.06.01*	Batterie al piombo
EER 16.06.02*	Batterie al nichel-cadmio
EER 16.06.03*	Batterie contenenti mercurio
EER 18.01.03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni
EER 18.01.08*	Medicinali citotossici e citostatici
EER 20.01.33*	Batterie ed accumulatori di cui alle voci 16.06.01, 16.06.02 e 16.06.03, nonché batterie ed accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie

Per il confezionamento relativo alla raccolta degli oli esausti e dei filtri dell'olio si fa riferimento all'art. 2, comma 2 del D.M. n. 392 del 16 maggio 1996, ovvero:

- Utilizzo di contenitori a tenuta con idonee chiusure per impedire la fuoriuscita del contenuto ed etichettatura di identificazione contenuto stesso;
- Utilizzo di dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento e svuotamento;

- Adozione di mezzi di presa per garantire la movimentazione in condizioni di sicurezza.

In particolare, per le caratteristiche/dimensioni di sistemi e contenitori di stoccaggio si fa riferimento all'allegato C del suddetto Decreto. Giusto alcuni cenni di massima sui requisiti tecnici dell'area da adibire ad isola ecologica:

- Delimitazione con recinzione e una copertura;
- L'area deve essere pavimentata e dotata di sistemi di drenaggio delle acque meteoriche afferenti alle superfici.
- Il Soggetto Gestore deve provvedere alla custodia e gestione dell'isola ecologica, garantirne la apertura e fruibilità in orari da concordare con gli utenti, nonché pulizia e alla manutenzione dei contenitori.

Il Soggetto Gestore conferisce i rifiuti direttamente al recupero e/o smaltimento o provvede al loro stoccaggio presso l'isola ecologica a disposizione. In quest'ultimo caso sarà obbligo del concessionario del servizio di raccolta dei rifiuti in ambito portuale provvedere a svuotare periodicamente l'isola ecologica e conferire il relativo contenuto agli impianti convenzionati con il Consorzio Nazionale Obbligatorio degli Oli Usati (CONOU), Consorzio Nazionale Oli Vegetali (CONOE) e per le batterie con il consorzio COBAT.

7.3.3 Rifiuti liquidi

La raccolta di rifiuti liquidi riguarda le seguenti categorie di rifiuti:

- Acque di sentina "bilge water", fanghi "sludge" e sedimenti da navi;
- Acque di lavaggio "slop water" (residui del carico) da navi;
- Acque reflue "sewage" da navi e piattaforme off-shore;
- Oli da imbarcazioni e piattaforme off-shore;
- Acque di zavorra "ballast water" sporche da navi.

Le acque di sentina "bilge water" sono acque a contenuto oleoso, provenienti dai vani motori dove entrano in contatto con oli combustibili, oli lubrificanti e carburanti. Tali acque, stoccate in apposite vasche ("vasche di sentina") contengono particolato solido trasportato lungo il tragitto di scolo che sedimenta nelle vasche per cui in relazione al tenore in acqua e della densità si parla di acque di sentina o fanghi "sludge".

Le acque di sentina hanno un contenuto di olio compreso fra l'1% e il 10%.

Le acque di lavaggio "slop water" sono invece acque derivanti da operazioni di pulizia delle cisterne delle navi contenenti residui di idrocarburi, da considerarsi sempre rifiuti oleosi (oil) anche se la presenza di oli è in tracce (inferiore allo 0,1%), o residui chimici.

Le acque di zavorra "ballast water" sono acque contenute in appositi serbatoi posti sul fondo dello scafo della nave che, all'occorrenza, sono riempiti e svuotati con acqua di mare per garantire il bilanciamento della stessa. Per evitare il trasferimento di specie acquatiche invasive (IAS) attraverso il trasporto marittimo, nel novembre 1997 l'IMO (International Maritime Organization) ha adottato la risoluzione A.868 (20) "Linee guida per il controllo e la gestione delle acque di zavorra" per ridurre al minimo gli effetti negativi del trasferimento di organismi acquatici nocivi e agenti patogeni connesso al traffico marittimo. La Ballast Water Management (BWM) Convention, Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, firmata

a Londra il 13 febbraio 2004 ed in vigore dal settembre 2017, stabilisce e regola i criteri per la gestione delle acque di zavorra, per il carico, lo scarico e lo scambio di tali acque, ponendo limitazioni relative alle zone in cui tali operazioni sono consentite e introducendo limiti alla concentrazione di microrganismi, specie planctoniche e specie algali che possono essere contenute nelle acque. Le acque di zavorra che sono stoccate in cisterne appositamente adibite al trasporto di zavorre o di merci diverse da prodotti petroliferi e sostanze nocive ai sensi della Convenzione MARPOL 73/78 sono definite "zavorra segregata" e non sono considerate rifiuti. La medesima Convenzione individua invece tra i rifiuti le "acque di zavorra sporche" cioè le acque di zavorra venute a contatto con idrocarburi o altre sostanze nocive. Tali acque non possono più essere scaricate in mare e devono essere conferite all'impianto portuale di raccolta e trattate ai fini del recupero della frazione oleosa contenuta. Nel caso particolare in cui tali acque vengano a contatto con il carico o con i suoi residui diventano anch'esse residui del carico.

Le acque reflue "sewage" sono le acque di scarico, nere e grigie, provenienti dai vari servizi (bagni e cucine) provenienti da qualsiasi tipo di nave o dalle piattaforme off-shore.

Le tipologie di rifiuti più diffusi e rappresentativi per la categoria "oil" e "sewage" sono identificate tramite i seguenti codici EER:

EER 13.04.03*	Altri oli di sentina della navigazione (tra cui i sedimenti)
EER 13.05.06*	Oli prodotti dalla separazione olio acqua
EER 13.05.07*	Acque oleose prodotte dalla separazione olio/acqua
EER 13.08.02*	Altre emulsioni
EER 20.03.04	Fanghi delle fosse settiche
EER 16.07.08*	Rifiuti contenenti olio
EER 16.07.09*	Rifiuti contenenti altre sostanze pericolose
EER 20.03.04*	Rifiuti delle fosse settiche
EER 13.02.08*	altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione

Le navi impegnate nei traffici commerciali che fanno scalo nei porti, nella rada o nei terminal petroliferi (compresi il pontile, monoboa e isola), devono conferire i rifiuti liquidi presenti a bordo prima di lasciare il porto. Tali navi devono contattare il servizio di raccolta portuale con congruo anticipo per evitare ritardi alla partenza della nave e consentire al concessionario di predisporre, in tempi debiti l'attrezzatura e i mezzi necessari per il conferimento di detti rifiuti.

Per le motivazioni appresso riportate si predilige l'utilizzo del mezzo nautico (bettolina), rispetto a quelli terrestri, nella raccolta di detti rifiuti.

La prevalenza del ritiro dei rifiuti con mezzi nautici rispetto a quelli terrestri (autocarro con cisterna) trova la sua ragione sia nella oggettiva necessità di soddisfare le molteplici e diverse problematiche operative e di sicurezza insite nel servizio, sia nell'esigenza di effettuare operazioni più efficienti sotto il profilo tecnico economico.

Alcuni fattori tecnici determinano tale prevalenza in particolare:

- I mezzi nautici possono avvicinarsi alle navi in sicurezza in qualunque spazio acqueo portuale senza alcuna interferenza con altri servizi necessari ed indispensabili e/o per le operazioni di carico e scarico proprio delle navi;
- Alcune aree portuali sono difficilmente fruibili dai mezzi terrestri;
- L'operatività marittima consente di limitare il traffico su gomma in ambito portuale;
- L'elevata capacità volumetrica di ritiro dei rifiuti propria dei mezzi nautici permette una riduzione del numero di interventi;
- I mezzi nautici permettono una riduzione, statisticamente rilevabile, dei rischi accidentali derivati dalle operazioni di ritiro dei rifiuti con la conseguenza di contenere i relativi costi sociosanitari.

Per quanto sopra esposto, la raccolta di dette tipologie di rifiuti dovrà quindi avvenire nel rispetto delle prescrizioni di sicurezza, prediligendo il mezzo nautico a quello terrestre, quest'ultimo da utilizzarsi solo, laddove possibile, in casi eccezionali.

Per le navi in rada o quelle che trovano ormeggio presso i terminali petroliferi, al pontile o monoboa, la bettolina adibita alla raccolta di detti rifiuti dovrà accostare alle navi interessate al conferimento con le cautele tecnico-nautiche del caso e secondo le previsioni dei Regolamenti di Sicurezza vigenti nei porti emanati dalla locale Autorità Marittima.

Il personale addetto provvede a recarsi sottobordo, ad ormeggiare il mezzo nel caso di bettolina, o qualora per motivi tecnici non fosse possibile l'utilizzo del mezzo nautico, a sostare con l'autocarro nel caso di canal jet ed a stendere adeguata linea di trasferimento flessibile fino al gruppo valvole della nave richiedente.

I rifiuti liquidi posso essere pompati:

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

Al termine delle operazioni di carico, l'operatore fa compilare il "*Ricevuta di conferimento dei rifiuti*" al Comandante/Ufficiale o delegato della nave, specificando gli esatti metri cubi asportati.

Terminata la raccolta, il personale addetto provvede a mollare gli ormeggi e trasportare il rifiuto fino alla banchina operativa. Analogamente se il servizio è stato effettuato via terra il trasporto inizia a seguito dello stacco manichetta.

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

7.3.4 Residui del carico

I residui del carico sono costituiti generalmente da carico avariato o che ha perso le caratteristiche commerciali ed è stato rifiutato dal ricevitore oppure da carico rimasto a bordo dopo la pulizia delle stive.

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 al Soggetto Gestore del servizio di ritiro rifiuti a cura del comandante della nave.

Infatti, a seconda della sostanza, il conferimento dei residui del carico disciplinati dall'allegato II della convenzione MARPOL è obbligatorio prima della partenza, fatte salve le procedure e i controlli stabiliti a norma delle regole 13 e 16 dello stesso allegato.

I residui solidi depositati in porto, fatta salva l'applicazione delle 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, devono essere analizzati, ove necessario, 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 oo/cc.

Lo smaltimento dei rifiuti è disciplinato dalla convenzione MARPOL prevedendo obbligatoriamente il conferimento di tali rifiuti nel porto di scarico prima che venga caricato il nuovo carico.

I residui del carico di cui all'allegato II della convenzione MARPOL, contenenti sostanze di categoria X, e sostanze di categoria Y galleggianti persistenti ad alta viscosità e sostanze Y ad alta viscosità o soddisfacenti, sono disciplinati dall'obbligo di prelavaggio e conferimento di tali rifiuti in un impianto portuale di raccolta di cui alle regole 13 e 16 dell'allegato II della convenzione MARPOL.

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 cd slops);
- b) residui del carico delle navi costituiti da prodotti chimici soggetti alla Convenzione Marpol.

7.3.5 Discrepanze quantitativo

Nel caso in cui ci fossero delle discrepanze tra il quantitativo di rifiuto realmente conferito ed indicato nell'allegato III con quello espresso nell'allegato II (notifica anticipata), tali eventuali palesi discrepanze e anomalie fra questi due dati andranno comunicate dal Soggetto Gestore alla Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, e all'Autorità Marittima, (Ente preposto ai controlli

e relative sanzioni art. 16 D.Lgs. 197/2021 e art. 7 comma 4 D.Lgs. 197.2021) possibilmente tramite posta elettronica.

7.4 Servizio per il diporto, pescherecci e naviglio minore

Il servizio relativo al diporto, naviglio minore e pescherecci richiede un'organizzazione particolare e diversa rispetto al servizio fornito dalle navi.

A tal fine si riporta di seguito una breve descrizione dell'organizzazione delle diverse modalità di gestione dei rifiuti prodotti dal diporto e dal naviglio minore e pescherecci.

Per quanto concerne i rifiuti speciali "*pericolosi*" questi possono essere identificati nelle seguenti tipologie:

EER 13.02.08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione
EER 16.01.07*	Filtri dell'olio
EER 16.06.01*	Batterie al piombo

Per quanto concerne i rifiuti speciali "non pericolosi" questi possono essere identificati nelle seguenti tipologie:

EER 02.01.04	Rifiuti plastici (ad esclusione degli imballaggi") es. reti da pesca, scarti di rete per molluschi ecc.
EER 15 02 03	Materiali filtranti, indumenti protettivi quali carta, stracci, guanti, stivali, salopette da pesca ecc.
EER 16 01 22	Componenti non specificati altrimenti

7.4.1 Diporto

L'approdo turistico è limitatamente interessato da presenza di imbarcazioni da diporto. Le imbarcazioni da diporto di lunghezza superiore ai 45 metri devono provvedere alla notifica secondo quanto stabilito dall'art. 6 comma 1 del D. Lgs 197/2021.

Il servizio viene attuato mediante un sistema di raccolta differenziata, predisponendo idonei cassonetti di raccolta presso le banchine di approdo che ospitano le imbarcazioni da diporto, prevedendo altresì ritiri periodici con frequenza diversa a seconda del periodo (estivo/invernale), nonché il posizionamento di appositi cassonetti amovibili adibiti alla raccolta dei rifiuti accidentalmente pescati (RAP) o volontariamente raccolti.

Il servizio di raccolta viene effettuato dal Soggetto Gestore, che fattura periodicamente alla società che gestisce in concessione il porto turistico, laddove presente, secondo i criteri definiti nel presente piano, l'importo del servizio è stabilito nel relativo contratto stipulato tra il concessionario e la società che gestisce il porto turistico.

Per la raccolta degli oli esausti, batterie, filtri, acque di sentina e altri rifiuti pericolosi il servizio è svolto su specifica richiesta e con congruo anticipo per predisporre il servizio più adeguato alle specifiche esigenze.

Tutte le eventuali società concessionarie potranno stipulare idoneo contratto con il Soggetto Gestore del servizio portuale di raccolta dei rifiuti e produrlo in copia all'AdSP, nel quale verranno puntualmente indicate le modalità di espletamento del servizio, le frequenze dei ritiri dei rifiuti, la dislocazione dei cassonetti amovibili adibiti alla raccolta differenziata delle varie tipologie di rifiuti,

oltre ad un apposito cassonetto adibito alla raccolta dei rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti.

7.4.2 Naviglio minore

Rientrano in tale categoria tutte le imbarcazioni adibite ai servizi locali come i servizi portuali ai sensi dell'articolo 1 paragrafo 2 del Regolamento (UE) 2017/352 ed altre unità stanziali e le imbarcazioni. Questa tipologia di imbarcazioni è esonerata dall'applicazione del Dlgs 197/2021 art. 3 comma 1. Tuttavia, per uniformità, contenimento dei costi di gestione e anche per garantire una maggiore tracciabilità dei rifiuti, si considera che il servizio per tali imbarcazioni possa essere svolto dal Soggetto Gestore ex D.Lgs. 197/2021 e regolamentato quindi all'interno del presente piano.

7.4.3 Pescherecci

Rientrano in tale categoria tutte le imbarcazioni adibite alla pesca degli organismi viventi o no, animali e vegetali, eduli e non eduli, catturati nelle acque marine (pesci e molluschi bivalvi). Il servizio viene organizzato con il sistema della raccolta differenziata, con ritiro periodico programmato e comunque almeno settimanale, da parte del concessionario del servizio, delle diverse tipologie di rifiuti conferiti alla/e isola/e ecologica/ecologiche, onde evitare che l'utilizzo dei cassonetti messi a disposizione di questa utenza possano essere utilizzati anche da soggetti diversi. Verrà messo a disposizione anche un apposito cassone amovibile destinato alla raccolta dei rifiuti accidentalmente pescati (RAP) o volontariamente raccolti.

Si richiamano le modalità gestione delle tipologie di rifiuti descritte nel paragrafo 7.1 e seguenti relativo alle navi.

✓ Rifiuti alimentari

Questi rifiuti verranno conferiti, negli appositi cassonetti di raccolta con il Soggetto Gestore del servizio portuale di raccolta che provvederà a svuotare giornalmente i cassonetti ed a trasportare i rifiuti presso il relativo polo di stoccaggio e/o smaltimento.

Ai rifiuti di origine alimentare prodotti dalle unità di cui al presente punto non si applica di regola la normativa per i rifiuti provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali, eccetto il caso in cui dette unità per esigenze operative li dovessero invece effettuare.

✓ Rifiuti liquidi

Per le unità da diporto, da pesca e naviglio minore non è praticabile un servizio di raccolta con auto spurgo o cisterna unità per unità ed occorre organizzare un servizio che tenga conto del limitato quantitativo delle acque prodotte ma anche della necessità di raccogliere per evitare che vengano scaricate in mare e che con il loro contenuto, seppure modesto, di idrocarburi possano contribuire ad inquinare lo specchio acqueo e, di conseguenza i sedimenti marini sottostanti.

Il servizio, pertanto, dovrà essere richiesto specificatamente con qualche giorno di anticipo al Soggetto Gestore affinché lo stesso possa organizzare con le modalità più idonee.

✓ Filtri, oli batterie esauste, ecc.

Gli oli esausti, batterie, filtri, ecc. prodotti dalle unità da diporto, da pesca, e naviglio minore possono essere o ritirati direttamente dal concessionario, previa richiesta anticipata e depositati dallo stesso presso l'isola ecologica adibita o direttamente conferiti dai relativi produttori sempre

c/o l'isola ecologica. In quest'ultimo caso, al conferimento degli stessi, il Soggetto Gestore dell'impianto portuale rilascerà idonea ricevuta (buono di servizio specifico per l'isola ecologica) quale attestazione di avvenuto conferimento e provvederà alle relative registrazioni.

Si precisa come il conferimento diretto di tale tipologia di rifiuti da parte del produttore sia possibile solo all'interno dell'area portuale.

✓ Rifiuti Speciali non pericolosi e Garbage

Per i rifiuti Speciali non pericolosi quali es. carta, vetro, plastica, legno, ecc. e per i rifiuti non pericolosi Garbage, prodotti dal diporto, pescherecci e naviglio minore, il presente Piano prevede l'attivazione di un servizio di raccolta differenziata, attraverso l'utilizzo di idonei cassonetti ubicati presso le relative strutture ricettive e ritirati periodicamente dal concessionario del servizio e trasportati all'isola ecologica adibita.

✓ Altri rifiuti pericolosi

Qualora si dovesse ravvisare tale esigenza per conto di dette unità, verrà organizzato un servizio specifico che tenga conto della peculiare esigenza e modalità di conferimento di detta tipologia di rifiuti per tali unità.

8 REGIME TARIFFARIO

8.1 Sistema di recupero dei costi

Il porto è caratterizzato da servizi che si distinguono per la loro capacità di promuovere e tutelare interessi generali, anche di rilievo extraeconomico, ulteriori quindi al mero soddisfacimento dei bisogni specifici degli utenti portuali che ricevono tali servizi.

Gli interessi di tipo generale che questi servizi soddisfano riguardano, in particolare, la sicurezza del porto e delle acque portuali, la transitabilità nautica nelle ristrette acque portuali, la tutela ambientale e l'uso più efficiente dei ristretti spazi portuali, nell'interesse della collettività.

La loro disciplina è totalmente regolata al fine di consentire allo Stato di sfruttare natura e funzioni di questi servizi per garantirne la capacità di soddisfare interessi di natura generale.

In questa prospettiva, alle imprese che prestano questi servizi il regolatore impone "obblighi di servizio pubblico" che ne limitano quindi l'autonomia organizzativa, nonché le modalità e le condizioni di erogazione dei servizi, le quali risultano etero-determinate dal regolatore, in particolare dal lato dell'offerta del servizio, caratterizzata dalla sua universalità e dalla sua continuità, oltreché dalla tariffa applicata agli utenti.

Gli obblighi di servizio pubblico possono attribuirsi solo in presenza di attività che non sarebbero svolte senza intervento pubblico o che, ove fossero svolte da soggetti operanti secondo le regole di mercato, non presenterebbero condizioni di prezzo, qualità, continuità e universalità di accesso al servizio coerenti col pubblico interesse.

I servizi di interesse generale devono essere funzionali quindi all'intera comunità portuale.

Tale impostazione è coerente sia con il Regolamento (UE) 2017/352, sia con la Legge 84/94 (art. 6, co. 10) e sia con lo stesso D.lgs. 197/2021 (art. 4, co. 7), per i quali l'accesso al mercato di detti servizi avviene in presenza di taluni requisiti, quali il rispetto di standard di qualità e sicurezza e l'adozione di un sistema tariffario trasparente.

Questa AdSP, con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 32 del 30 giugno 2020, ha qualificato i Servizi di ritiro e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi quali servizi di interesse generale.

Pertanto, nell'individuazione dell'impresa incaricata dell'erogazione di tali servizi, la scelta più congrua in grado di fornire maggiori garanzie in termini di trasparenza e tutela più ampia della concorrenza è sicuramente una procedura aperta aggiudicata in forza di un'offerta economicamente più vantaggiosa.

Ne discende che il presente Piano costituisce parametro obbligatorio per l'organizzazione dei servizi sui cui fondare il bando di gara e le relative concessioni di servizio, nonché per la determinazione dei principi sui cui si fonda il sistema tariffario.

L'affidamento dei servizi avverrà pertanto mediante una procedura ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni con particolare riferimento al Regolamento (UE) 2017/352.

Questa Autorità provvederà quindi all'erogazione di servizi all'utenza in forma indiretta, attraverso l'attività delle imprese concessionarie che si assumeranno il rischio operativo legato alla gestione del servizio.

Nella concessione di servizi, infatti, le modalità di remunerazione pattuite consistono nel diritto del prestatore di sfruttare la propria prestazione ed implicano che quest'ultimo assuma il rischio legato alla gestione del servizio in questione. In tal senso si è espresso anche il Consiglio di Stato - Sezione IV con sentenza n. 2426 del 22.3.2021.

Di particolare interesse la Sentenza n. 9941 del 20.11.2023 del Consiglio di Stato.

La figura della concessione è connotata dall'elemento del trasferimento all'impresa concessionaria del rischio economico della gestione del servizio, trasferimento che consente alla stessa di rifarsi sull'utenza per mezzo della riscossione delle tariffe. Nei Servizi portuali di ritiro e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dalle piattaforme off-shore e dei residui del carico le tariffe sono fissate in modo trasparente e non discriminatorio, e sono proporzionali al costo del servizio fornito, così come previsto dall'art. 12, co. 1 del Regolamento (UE) 2017/352.

Nel caso di specie i criteri per il recupero dei costi di tali servizi, e la conseguente determinazione delle tariffe, sono indicati agli artt. 4 e 8 del D.lgs. 197/2021.

In particolare, il Decreto prevede che i costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi, diversi dai residui del carico, siano recuperati mediante la riscossione di tariffe, a carico delle navi che approdano nel porto, determinate sulla base di criteri definiti al fine di non creare un disincentivo all'uso degli impianti da parte delle navi.

A tal riguardo è stata quindi condotta un'indagine presso le attuali società concessionarie dei servizi di ritiro e gestione dei rifiuti alle quali è stato chiesto di indicare i costi diretti sostenuti nel corso del 2023, oltre che i costi operativi derivanti dall'effettivo conferimento dei rifiuti comprensivi delle voci di costo di cui all'Allegato 4 del Decreto. A completamento di tali informazioni sono stati inoltre acquisiti i rispettivi Bilanci di esercizio al 31.12.2023.

8.2 Criteri tariffari

I costi degli 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, devono essere coperti da tariffe a carico delle navi che approdano nel porto, sia che si avvalgano del servizio sia che usufruiscano di deroghe e/o esenzioni.

È questa l'esplicitazione nel settore della raccolta e gestione dei rifiuti del principio di mutualità, 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. Tale impostazione è stata confermata dall'enunciato dell'art. 8, comma 6 del D.Lgs 197/2021 (servizi resi disponibili o eventualmente utilizzati) ed è stata ribadita dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio con la nota n. 27234 del 3.12.2008, confermata dalla successiva n. 22037 del 6.09.2010, specificando che gli oneri del servizio devono essere appunto posti a carico di tutte le navi che approdano nel porto, sia che si avvalgano del servizio sia che usufruiscano di deroghe e/o esenzioni. Impostazione confermata dalla recente Giurisprudenza Amministrativa (Sentenza n.00066/2022 Tar Emilia-Romagna).

Le tariffe sono quindi determinate e calcolate da questa AdSP in conformità all'art. 8 ed all'Allegato 4 del Decreto.

I criteri di strutturazione tariffaria sono riportati nell'Allegato 4 al decreto 197/2021, laddove si stabilisce la seguente articolazione:

Tariffa diretta – Quota variabile: copre i costi diretti derivanti dall'effettivo conferimento dei rifiuti delle navi e la parte dei costi non coperti dalla tariffa indiretta (art. 8 c.3)

Tariffa indiretta – Quota fissa: viene corrisposta da tutte le navi indipendentemente dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali e copre le seguenti voci di costo come stabilito nell'allegato IV del D.Lgs. 197/21:

- i costi individuati all'allegato IV del D.lgs 197/2021;
- una parte significativa dei costi diretti - che rappresenta almeno il 30 per cento del totale dei costi diretti – relativi alle concessioni per l'affitto degli spazi e delle attrezzature necessarie al loro funzionamento; alla gestione degli impianti comprensiva degli investimenti; all'ammortamento annuale, alla locazione o al leasing degli impianti e alla manutenzione degli stessi al personale fisso, al pagamento dei ritti e dei canoni dei locali e delle aree e specchi acquei necessari e delle relative concessioni, al mantenimento delle autorizzazioni, all'adeguata dotazione delle infrastrutture degli impianti portuali di raccolta, alle assicurazioni, tasse fisse nonché i costi di trattamento e smaltimento rifiuti.

Tale "tariffa indiretta" risulta necessaria al mantenimento della disponibilità del servizio, indipendentemente dal suo utilizzo da parte delle navi (esentate o in possesso di una deroga). Al fine di ripartire i costi tra tutti i potenziali utenti del servizio (anche quelli che attivano la procedura di esenzione o di deroga) la componente della "tariffa indiretta" è dovuta da tutte le navi che scalano il porto di AdSP.

Entrate nette: proventi netti derivanti dai sistemi di gestione dei rifiuti e dai finanziamenti nazionali e regionali disponibili, comprese le entrate di cui sotto

- Benefici finanziari netti ottenuti da regimi di responsabilità estesa del produttore;
- Altre entrate nette derivanti dalla gestione dei rifiuti, quali i sistemi di riciclaggio;
- Finanziamenti nell'ambito del fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP);
- Altri finanziamenti o sussidi disponibili per i porti per la gestione dei rifiuti e la pesca

Le tariffe sono determinate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e, ai fini dell'art. 8 del D.Lgs.197/2021, sono applicati tutti i seguenti principi nell'elaborazione e nel funzionamento del sistema di recupero degli oneri:

- a) le navi pagano una tariffa indiretta, indipendentemente dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta;
- b) al fine di prevedere l'incentivo massimo per il conferimento dei rifiuti di cui all'allegato V della convenzione MARPOL, diversi dai residui del carico, per tali rifiuti non si impone alcuna tariffa diretta, allo scopo di garantire un diritto di conferimento senza ulteriori oneri basati sul volume dei rifiuti conferiti, eccetto il caso in cui il volume superi la massima capacità di stoccaggio dedicata menzionata nella Notifica anticipata; i rifiuti accidentalmente pescati rientrano in questo regime, incluso il diritto di conferimento;
- c) la raccolta e il trattamento dei rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti durante l'attività di pesca non comporta l'obbligo della corresponsione della tariffa. I costi della raccolta e del trattamento di tali rifiuti possono essere coperti con le entrate generate da sistemi di finanziamento alternativi, compresi sistemi di gestione dei rifiuti e finanziamenti europei, nazionali o regionali disponibili;

- d) per incoraggiare il conferimento dei residui delle acque di lavaggio delle cisterne contenenti sostanze galleggianti persistenti a viscosità elevata, le Autorità competenti possono accordare adeguati incentivi finanziari;
- e) la tariffa indiretta non include i costi dei rifiuti dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, che sono recuperati in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti conferiti;
- f) sono stabiliti indirizzi per la riduzione delle tariffe se la gestione ambientale, le attrezzature ed il funzionamento della nave sono tali da assicurare una produzione ridotta di rifiuti.
- g) nel caso di pescherecci, imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri, di navi addette ai servizi portuali, di navi impegnate per periodi temporali prolungati di durata pari o superiore ad un mese, di attività di lavori quali a titolo esemplificativo e non esaustivo gli interventi infrastrutturali e la cantieristica, tenendo conto della ridotta quantità e della particolarità dei rifiuti prodotti da queste tipologie di imbarcazioni, vengono definite tariffe più favorevoli.
- h) nel caso di navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari vengono definiti specifici criteri per la determinazione della tariffa indiretta relativa ai rifiuti, in modo tale da assicurare comunque il conferimento dei rifiuti prodotti in un porto lungo la rotta nonché, adeguati meccanismi di ripartizione dei proventi tra gli impianti portuali interessati. La tariffa verrà determinata in modo equo e non discriminatorio secondo quanto previsto ai commi 2 e 6 dell'art. 8 del D.lgs 197/2021.

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

A garanzia della riscossione delle tariffe, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale determina le modalità per la prestazione di adeguata garanzia finanziaria e relativa entità, ai sensi dell'art. 87 comma 6 D.Lgs.197/2021.

8.3 Obiettivi

Il piano tariffario mira a raggiungere diversi obiettivi, tra cui:

1. Garantire un'adeguata indipendenza del servizio di gestione dai volumi di rifiuti conferiti dalle navi, mediante un'attenta analisi dei costi di gestione e operativi.
2. Incentivare le compagnie marittime a conferire i rifiuti delle loro navi tramite tariffe competitive.
3. Adottare tariffe differenziate in base alle dimensioni e al tipo di nave, al fine di evitare squilibri tariffari.
4. Predisporre un sistema tariffario dei rifiuti che tenga conto delle diverse tipologie di rifiuti e delle varie categorie di navi, rispecchiando le esigenze precedentemente menzionate.
5. Definire agevolazioni per le navi che dimostrano un impegno verso la sostenibilità ambientale, come il conferimento di rifiuti differenziati.

Tuttavia, il raggiungimento di questi obiettivi comporta diverse sfide. In primo luogo, è necessario condurre un'analisi statistica accurata dei dati storici relativi agli approdi, alla quantità e alla tipologia di rifiuti conferiti nel tempo, al fine di prevedere le future tendenze. Le incertezze legate ai dati previsionali derivano da difficoltà come la raccolta di dati storici completi, la raccolta di informazioni sul traffico marittimo futuro nei porti di competenza e la definizione di tariffe uniformi per tutti i porti.

In secondo luogo, ci sono difficoltà nell'accurata determinazione dei costi aziendali per il servizio di gestione dei rifiuti, compresi i costi diretti e indiretti, nonché la quantità di rifiuti conferiti in rapporto alla capacità degli impianti di gestione. È altresì complesso stimare i costi di conferimento dei rifiuti ai centri di trattamento e i ricavi derivanti da tali operazioni, a causa dell'incertezza legata al traffico marittimo e alle decisioni delle navi riguardo al conferimento dei rifiuti.

È fondamentale prestare particolare attenzione a questi dettagli al fine di assicurare che le tariffe non arrechino alcun impatto negativo sul traffico navale nei porti sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, nel rispetto degli obiettivi definiti nel Decreto Legislativo n. 197/2021

8.4 Criterio di applicazione delle tariffe

Le tariffe da applicare possono essere differenziate in base ai seguenti elementi:

- la categoria il tipo e le dimensioni della nave;
- la prestazione di servizi alle navi al di fuori del normale orario di lavoro nel porto;
- la natura pericolosa dei rifiuti

Inoltre, le tariffe sono ridotte in base ai seguenti fattori:

- il tipo di attività cui è adibita la nave, in particolare quando una nave è adibita al trasporto marittimo a corto raggio;
- la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave dimostrano che la nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo sostenibile e compatibile con la tutela ambientale.

Le tariffe sono quindi differenziate per dimensione e/o tipologia di navi e sono distinte per i rifiuti (pericolosi e non) e per i residui del carico.

Per la sostenibilità economica del Piano, le tariffe sono strutturate in modo che si prevede **una quota indiretta indipendente dall'effettivo utilizzo degli impianti portuali di raccolta, che possa coprire almeno il 30% del totale dei costi diretti dell'effettivo conferimento dei rifiuti nell'anno precedente**, con la possibilità di tenere conto anche dei costi relativi al volume di traffico previsto per l'anno successivo.

Nel calcolo della tariffa indiretta viene necessariamente tenuto conto dell'incidenza sull'intero volume dei traffici portuali costituito da tutte le navi con le relative capacità di stoccaggio per le diverse tipologie di rifiuti prodotti (es. distinzione delle capacità di stoccaggio in mc per singole categorie di rifiuti (annessi Marpol 73/78). Superata la capacità di stoccaggio massima prevista per quella tipologia di rifiuto e scaglione di nave si applica la tariffa diretta a mc o frazione di esso per tipologia di rifiuto conferito).

Infatti, la normativa vigente prevede che la tariffa indiretta venga messa a carico delle "navi che approdano in porto", senza fare distinzione tra quelle che conferiscono i rifiuti e quelle che possono legittimamente non conferire (*indipendentemente dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta*).

All'organizzazione del sistema di gestione dei rifiuti si applica in questo modo il principio di solidarietà/mutualità, il cui obiettivo è da un lato quello di garantire il mantenimento in efficienza del servizio offerto dal porto (*cd. adeguatezza dell'impianto portuale*) secondo l'obiettivo enunciato

all'art. 1 del D. Lgs 197/2021 e dall'altro quello di rendere più conveniente per il vettore procedere al conferimento.

Per quanto sopra esposto e dai dati che ne derivano è possibile delineare un sistema per consentire al concessionario del servizio di raccolta rifiuti, il quale è tenuto ad organizzarsi dotandosi degli impianti previsti dal seguente piano, di riscuotere direttamente dalle singole navi, la **quota indiretta della tariffa**.

Ciò che non viene coperto dalla tariffa indiretta verrà recuperato sulla base dei tipi e dei quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave attraverso la **tariffa diretta**.

Per quanto riguarda le navi mercantili e passeggeri le tariffe verranno differenziate in base alla dimensione delle navi: in base alla stazza in termini di Gross Tonnage (GT) e indici di produzione media delle diverse tipologie di rifiuti, oltre che per tipologia (es. navi di linea, navi da cabotaggio, navi a corto raggio etc).

Tariffa Diporto

Per questo tipo di imbarcazioni l'Autorità definisce una tariffa più favorevole non strettamente legata alla quantità. Questo in base al fatto che esse hanno una produzione di rifiuti per quantità e particolarità diversa e minore rispetto a quella delle navi, in considerazione alla categoria, tipologia dimensioni della nave.

Tariffa Pescherecci

Per i rifiuti prodotti dai pescherecci viene previsto un pagamento forfettario.

I pescherecci effettuano il conferimento in banchina dei rifiuti prodotti ed il Soggetto Gestore trasferisce i R.A.P. (rifiuti accidentalmente pescati) e i R.V.R. (rifiuti volontariamente raccolti) all'area di deposito temporaneo. I pescherecci sono esonerati dal pagamento di questo tipo di rifiuti, ai sensi della Legge 60/22.

Tariffa Servizi Portuali

Vengono definiti Servizi Portuali: rifornimento di carburante, movimentazione merci, ormeggio, servizi passeggeri, raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, pilotaggio, servizi di rimorchio e Vigili del Fuoco.

Viene previsto per questa categoria un pagamento forfettario.

Per ognuna delle suddette tipologie di imbarcazioni verrà predisposta una tariffa separata ed agevolata che verrà applicata periodicamente, indipendentemente dall'effettiva presenza di imbarcazioni e del volume dei rifiuti prodotti.

Pertanto:

- Le tariffe da approvare terranno conto delle particolarità del servizio e della frequenza dello stesso che dovrà mirare a rendere vantaggioso il conferimento dei rifiuti e, quindi, prevenirne lo scarico in mare.
- Il servizio è compensato direttamente dai soggetti concessionari delle strutture ricettive (cooperativa pescatori, società che gestisce il diporto, altre società concessionarie) attraverso l'applicazione di una tariffa forfettaria o direttamente dai soggetti fruitori del servizio se non organizzati in associazioni, cooperative etc.
- Per le unità addette ai servizi portuali e a quelle impegnate per periodi temporali prolungati di durata pari o superiore ad un mese è prevista una tariffa unica per soggetto utilizzatore del

servizio in funzione del numero delle unità servite, del volume stimato di rifiuti prodotti, della frequenza del ritiro e della difficoltà di accesso alla struttura. Ai rifiuti di origine alimentare prodotti dalle unità di cui al presente punto non si applica di regola la normativa per i rifiuti provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali, (eccetto ovviamente il caso in cui le stesse per esigenze operative li abbiano invece effettuati) e pertanto i rifiuti possono essere posizionati nell'apposito contenitore e trattati come rifiuti solidi urbani.

- Per le unità da diporto che non ormeggiano all'interno dell'area in concessione ma in altre banchine del porto, la tariffa applicabile sarà concordata preventivamente con Soggetto Gestore sulla base del numero dei passeggeri effettivamente imbarcati e delle dimensioni dell'unità navale;
- Per altre esigenze particolari le suddette unità dovranno accordarsi con il Soggetto Gestore.

8.5 Indennizzo per ritardi esecuzione servizio dovuti al gestore

Il comma 1, dell'art.4 del D.lgs. 197/2021 prevede che il servizio sia adeguato ad evitare ingiustificati ritardi nel suo svolgimento che possano pregiudicare il buon funzionamento del traffico marittimo. Inoltre, il comma 10 di detto articolo prevede che *"Nel Piano di raccolta di cui all'articolo 5 è previsto un meccanismo di indennizzo da corrispondere alle navi a carico del gestore del servizio, nel caso di ritardi ingiustificati nel conferimento o nella raccolta dei rifiuti. L'indennizzo è riconosciuto nella forma della riduzione sulla tariffa dovuta, fermo restando il diritto al risarcimento del danno secondo le disposizioni del codice civile"*.

Pertanto, il presente Piano ha verificato che l'impianto sia adeguato ad evitare ingiustificati ritardi dello svolgimento del servizio, che deve essere garantito anche alle navi esentate che per particolari motivi hanno necessità di conferire i rifiuti presso i porti del sistema portuale del Mar Adriatico Centrale. In caso di ritardi ingiustificati nell'esecuzione del servizio dovuti al gestore del servizio il Comandante della nave (o suo delegato) trasmette all'Ufficio Ambiente dell'AdSP una dettagliata relazione in merito all'accaduto, a mezzo di posta elettronica certificata.

La nave è obbligata, in ogni caso, al pagamento della relativa fattura, salvo poi eventualmente ottenere l'eventuale indennizzo al termine dell'istruttoria.

A seguito di istruttoria, nel caso venisse accertato che il ritardo nell'esecuzione del servizio fosse dovuto al prestatore del servizio, il Gestore ridurrà del 20% l'importo della "tariffa indiretta" addebitata alla nave.

9 SISTEMA TARIFFARIO

9.1 Premessa

I criteri alla base del piano tariffario applicato al Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale sono stati individuati al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

- adeguamento degli oneri a carico dell'utenza al D. Lgs n° 197 del 05/11/2021
- mantenimento, per quanto possibile alla luce della nuova normativa, della struttura alla base del precedente sistema
- principio di massima contribuzione delle navi che approdano nel porto al mantenimento del sistema di raccolta e gestione dei rifiuti.

In accordo al D.Lgs. 197/2021, i costi relativi alla raccolta e alla gestione dei rifiuti delle navi sono recuperati attraverso tariffe a carico delle navi che approdano nel porto e che tali costi includono quelli di investimento per impianti e logistica, raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti stessi.

Le tariffe, sia quelle fisse che quelle variabili hanno quindi lo scopo di mantenere in efficienza, in tutto il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, le infrastrutture e garantire l'efficacia del servizio di raccolta e di smaltimento con l'obiettivo del pieno raggiungimento di quanto previsto all'articolo 1 del D. Lgs 197: proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti. Le tariffe sono quindi proporzionate ed adeguate in modo che i sistemi di recupero dei costi istituiti non costituiscano un incentivo per le navi a scaricare i loro rifiuti in mare.

Il Piano tariffario, per tenere conto delle specificità del traffico nei porti di competenza, è stato differenziato nei seguenti ambiti:

- Navi mercantili e passeggeri ancorate in porto
- Pescherecci e Imbarcazioni da diporto
- Terminali petroliferi API, nella rada di Falconara M.ma e del Porto di Ancona
- Navi militari aventi dislocamento a pieno carico superiore alle 660 tonnellate

Le modalità e la frequenza di espletamento del servizio di ritiro e gestione dei rifiuti sarà differenziato sia in funzione delle tipologie di navi e imbarcazioni sopra descritto che della specificità di traffico nei singoli porti.

Tariffa Indiretta

La definizione stessa di tariffa indiretta prevede che le unità navali che approdano nei porti di competenza, che usufruiscono o non usufruiscono del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti, contribuiscano al recupero dei costi di mantenimento, tenendo conto delle esenzioni e delle riduzioni previste dal D. Lgs 197/2021 e successive modifiche.

Pertanto, indipendentemente dal conferimento di rifiuti, le unità navali sono soggette al pagamento di una tariffa indiretta costituita da:

- A) Oneri di Sistema**, corrisposta da tutte le navi che approdano in porto e che, in accordo a quanto precisato all'Allegato IV del D. Lgs 197 copre:
- Costi amministrativi indiretti

- La quota maggioritaria del totale dei costi operativi diretti relativi al conferimento dei rifiuti consuntivato nell'anno precedente o di quanto previsto per l'anno successivo.

B) Diritto a Conferire che, al fine di prevedere l'incentivo massimo per il conferimento dei rifiuti di cui all'allegato V della convenzione MARPOL, diversi dai residui del carico, garantisce un diritto di conferimento senza ulteriori oneri basati sul volume dei rifiuti conferiti eccetto il caso in cui il volume superi la massima capacità di stoccaggio dedicata menzionata nel modulo di notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta

Costi amministrativi indiretti

I costi amministrativi, così come precisato all'allegato IV del D. Lgs 197 sono costituiti da:

- Elaborazione e approvazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, compresa la sua attuazione ed eventuali audit
- Aggiornamento del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, compresi i costi del lavoro e i costi di consulenza, se del caso
- Organizzazione delle procedure di consultazione per la (ri)valutazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti
- Gestione dei sistemi di notifica e di recupero dei costi, compresa l'applicazione di tariffe ridotte per le «navi verdi», la fornitura di sistemi informatici a livello dei porti, le analisi statistiche e i costi del lavoro associati
- Organizzazione delle procedure di appalto pubblico per la fornitura di impianti portuali di raccolta, così come il rilascio delle necessarie autorizzazioni per la fornitura di impianti portuali di raccolta nei porti;
- Comunicazione di informazioni agli utenti del porto mediante la distribuzione di volantini, l'affissione di cartelli e manifesti nel porto o la pubblicazione delle informazioni sul sito web del porto, nonché trasmissione elettronica delle informazioni come previsto all'articolo 5
- Gestione dei sistemi di gestione dei rifiuti: regimi di responsabilità estesa del produttore, riciclaggio nonché richiesta ed esecuzione di fondi nazionali e regionali;
- Altri costi amministrativi: costi di monitoraggio e comunicazione elettronica delle esenzioni di cui all'articolo 9

Tali costi, intesi come sostenuti dal AdSP, sono inclusi nella tariffa indiretta, applicata dal Gestore all'Utenza e sono recuperati dalla AdSP attraverso **il canone di concessione a carico del Soggetto Gestore.**

Recupero dei costi operativi diretti

Una quota maggioritaria dei costi operativi diretti relativi all'effettivo conferimento dei rifiuti è inclusa nella tariffa indiretta.

Il comma c dell'art. 8 del D. Lgs 197 prevede che *“al fine di prevedere l'incentivo massimo per il conferimento dei rifiuti di cui all'allegato V della convenzione MARPOL, diversi dai residui del carico, per tali rifiuti non si impone alcuna tariffa diretta, allo scopo di garantire un diritto di conferimento senza ulteriori oneri basati sul volume dei rifiuti conferiti, eccetto il caso in cui il*

volume superi la massima capacità di stoccaggio dedicata menzionata nel modulo di cui all'allegato 2 del presente decreto; i rifiuti accidentalmente pescati rientrano in questo regime, incluso il diritto di conferimento"

Tali costi sono pertanto inclusi interamente nella quota di tariffa indiretta relativa al Diritto a Conferire e che include la raccolta, gestione, costi di trattamento, recupero e/o smaltimento, di determinati quantitativi di rifiuti previsti per le varie tipologie e categorie di navi.

I costi diretti, recuperati attraverso la Tariffa Indiretta, comprendono, oltre ai costi di smaltimento dei rifiuti, anche quelli relativi alla disponibilità di infrastrutture degli impianti portuali di raccolta, le concessioni delle strutture necessarie alla loro gestione e funzionamento, le quote di investimento e ammortamento, la locazione il leasing degli impianti e i costi per la loro manutenzione.

Comprendono inoltre il costo per il personale i canoni di locazione dei locali e delle aree necessari; i costi fissi per le autorizzazioni; le assicurazioni; le tasse fisse.

Tariffa Diretta

La parte dei costi non coperta dalla tariffa indiretta, cioè i costi di dei rifiuti eccedenti quelli compresi nel Diritto a Conferire, è recuperata da una tariffa variabile in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave.

Per tali costi si farà riferimento al Tariffario emesso annualmente dalla AdSP.

La tariffa diretta sarà differenziata in base:

- alla tipologia, il tipo di attività e la stazza lorda della nave;
- la natura dei rifiuti (con particolare riferimento a quelli pericolosi)
- l'orario di prestazione dei servizi
- la gestione sostenibile dei rifiuti da parte della nave che, per progettazione, attrezzature e funzionamento, possa dimostrare la produzione di minori quantità di rifiuti e la loro gestione gestisce in modo sostenibile e compatibile con la tutela ambientale

9.2 Tariffazione per le navi mercantili ormeggiati in porto – Rifiuti Solidi e Liquidi

Tariffa Indiretta

La Tariffa Indiretta determinata con il criterio di cui sopra è resa variabile in funzione delle tonnellate di stazza lorda (T.S.L.) della nave.

Tali scaglioni sono basati sulle caratteristiche delle navi che, da dati storici, usufruiscono dei servizi portuali di competenza della AdSP del Mare Adriatico Centrale.

La seguente griglia tariffaria esplicita il criterio secondo il quale si intende modulare la T Indiretta per questa categoria di navi:

T.S.L.	Da 0 a 6.000 T.S.	Oltre 6.000 T.S.
Ancona – Falconara M.ma € €
Pesaro € €
Pescara € €
San Benedetto del Tronto € €
Ortona € €
Vasto € €

La Tariffa Indiretta include la raccolta, gestione, costi di trattamento ad eccezione delle analisi di caratterizzazione, recupero e/o smaltimento, di determinati quantitativi di rifiuti (Diritto a Conferire), in funzione delle tonnellate di stazza lorda (T.S.L.) della nave e sarà intesa valida per un numero massimo di giorni fissati dalla AdSP. Oltre tale numero di giorni potrà essere applicata di nuovo la tariffa indiretta o una percentuale ridotta della stessa.

T.S.L.	Rifiuti solidi - Quantitativo (m ³) di rifiuti Allegato V MARPOL (Diritto a conferire)												
	A. Plastica	B. Alimentari	C. Domestici ⁽¹⁾	D. Olio da cucina	E. ceneri incenerito	F. Rifiuti operativi	G. carcass e animali	H attrezzi pesca	I. Elettronici	J Residui del carico	K. Residui del carico	Rifiuti Pericollosi	
Da 0 a 6.000 T.S.													
Oltre 6.000 T.S.													

(1) carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame, ecc.

Lo stesso criterio viene applicato per la gestione dei rifiuti liquidi (acque di sentina e sewage)

T.S.L.	Rifiuti liquidi Quantitativo (m ³) – Diritto a conferire			
	Oil Acque di sentina e simili	Sewage e simili	Sludge/sedimenti	Rifiuti pericolosi
Da 0 a 6.000 T.S.	... m ³	... m ³	... m ³	... m ³
Oltre 6.000 T.S.	... m ³	... m ³	... m ³	... m ³

Tale tariffazione si intende per rifiuti pronti al conferimento e per i quali non sia richiesta una attività diversa dal carico. Eventuali ulteriori attività (per esempio bonifica dei locali da materiali aderenti agli ambienti di stoccaggio della nave saranno soggette a quotazione a parte a seconda del tipo di intervento che si renderà necessario.

Tariffa Diretta

Per i quantitativi eccedenti la quantità compresa nel diritto a conferire si applicheranno le tariffe unitarie dirette secondo un tariffario specifico e che comprenderà la tariffa in €/m³, o sua frazione, per la gestione dei rifiuti di cui all' Allegato V MARPOL, dei rifiuti liquidi e di quelli pericolosi.

Tipologia di rifiuto	Tariffa
A. Plastica	.... €/m ³
B. Alimentari	.... €/m ³
C. Domestici	.... €/m ³
D. Olio da cucina	.... €/m ³
E. Ceneri inceneritori	.... €/m ³
F. Rifiuti operativi	.... €/m ³
G. Carcasse animali	.... €/m ³
H attrezzi pesca	.... €/m ³
I. Elettronici	.... €/m ³
J Residui del carico non dannosi	.... €/m ³
K. Residui del carico dannosi	.... €/m ³
Oil Acque di sentina e simili	.... €/m ³
Sewage e simili	.... €/m ³
Sludge / Sedimenti	.... €/m ³
Rifiuti pericolosi	.... €/m ³

Alle tariffe così come determinate secondo i criteri sopra esposti saranno applicati dei sovrapprezzi, per i servizi richiesti dalle navi oltre gli orari e i giorni fissati dalla AdSP.

9.3 Tariffazione per le navi passeggeri ormeggiate in porto

Tariffa Indiretta

La Tariffa Indiretta determinata con il criterio di cui sopra si è resa variabile in funzione delle tonnellate di stazza lorda (T.S.L.) della nave.

Tali scaglioni sono basati sulle caratteristiche delle navi che, da dati storici, usufruiscono dei servizi portuali di competenza della AdSP del Mare Adriatico Centrale.

La seguente griglia tariffaria esplicita il criterio secondo il quale si intende modulare la Tariffa Indiretta per questa categoria di navi:

T.S.L.	Fino a 20.000 T.S.	Da > 20.000 a 40.000 T.S.	> 40.000 T.S.
Ancona € € €
Pesaro € € €
Pescara € € €
San Benedetto del Tronto € € €
Ortona € € €
Vasto € € €

La Tariffa Indiretta include la raccolta, gestione, costi di trattamento, recupero e/o smaltimento, di determinati quantitativi di rifiuti (Diritto a Conferire) in funzione delle tonnellate di stazza lorda (T.S.L.) della nave e sarà intesa valida per il numero massimo di giorni fissati dalla AdSP. Oltre tale numero di giorni sarà applicata di nuovo la tariffa indiretta o una percentuale ridotta della stessa.

T.S.L.	Quantitativo (m ³) di rifiuti Allegato V MARPOL compresi											
	A. Plastica	B. Alimentari	C. Domestici ⁽¹⁾	D. Olio da cucina	E. ceneri incenerito	F. Rifiuti operativi	G. carcass e animali	H attrezzi pesca	I. Elettronici	J Residui del carico	K. Residui del carico	Rifiuti pericolosi
Fino a 20.000 T.S.												
Da > 20.000 a 40.000 T.												
> 40.000 T.S.												
(1) carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame, ecc.												

Analogo criterio potrà essere applicato per la gestione dei rifiuti liquidi (acque di sentina, sewage e sedimenti) e per i rifiuti pericolosi

T.S.L.	Quantitativo (m ³) di rifiuti compresi			
	Oil Acque di sentina e simili	Sewage e simili	Sludge /Sedimenti	Rifiuti pericolosi
Fino a 20.000 T.S.	... m ³	... m ³	... m ³	
Da > 20.000 a 40.000 T.	... m ³	... m ³	... m ³	
> 40.000 T.S.	... m ³	... m ³	... m ³	

Tariffa Diretta

Per i quantitativi eccedenti la quantità compresa nel diritto a conferire si applicheranno le tariffe unitarie secondo un tariffario specifico e che comprenderà la tariffa in €/m³ per la gestione dei rifiuti di cui all' Allegato V MARPOL, dei rifiuti liquidi e di quelli pericolosi.

Tipologia di rifiuto	Tariffa
A. Plastica	.... €/m ³
B. Alimentari	.... €/m ³
C. Domestici	.... €/m ³
D. Olio da cucina	.... €/m ³
E. ceneri inceneritori	.... €/m ³
F. Rifiuti operativi	.... €/m ³
G. carcasse animali	.... €/m ³
H attrezzi pesca	.... €/m ³
I. Elettronici	.... €/m ³
J Residui del carico non dannosi	.... €/m ³
K. Residui del carico dannosi	.... €/m ³
Oil Acque di sentina e simili	.... €/m ³
Sewage e simili	.... €/m ³
Sludge / Sedimenti	.... €/m ³
Rifiuti pericolosi	.... €/m ³

I servizi richiesti dalle navi oltre fuori tali orari e giorni, saranno soggetti all'applicazione di sovrapprezzi.

9.4 Tariffazione per i pescherecci ed imbarcazioni da diporto

Il comma 9 dell'art. 8 del D. Lgs 1297/2001 prevede, per i pescherecci e le imbarcazioni da diporto con una lunghezza inferiore a 45 metri, in considerazione della categoria, tipologia dimensioni della nave, nonché' della ridotta quantità e della particolarità dei rifiuti prodotti da dette imbarcazioni, una tariffa più favorevole e non correlata alla quantità di rifiuti conferiti.

Pescherecci

Per queste tipologie di imbarcazioni si prevede una Tariffa forfettaria annuale che comprende il conferimento di un quantitativo forfettario annuo di rifiuti e che include:

- il servizio di ritiro in orario standard,
- il conferimento di un quantitativo forfettario di rifiuti;
- tutti i costi di gestione dei rifiuti conferiti, inclusi i costi di trattamento, recupero e/o smaltimento.

Imbarcazioni da diporto con una lunghezza inferiore a 45 metri

La gestione dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni da diporto con una lunghezza inferiore a 45 metri che ormeggiano in porto è regolamentata attraverso un accordo diretto tra il Soggetto Gestore del servizio di raccolta e smaltimento e i gestori delle marine portuali (ove presenti).

9.5 Tariffazione per le navi ormeggiate presso i terminali petroliferi API, nelle rade di Falconara M.ma e del Porto di Ancona. – Rifiuti solidi e liquidi

Le navi ancorate c/o i terminali petroliferi API, nelle rade di Falconara M.ma e del Porto di Ancona sono soggette agli stessi obblighi già previsti per le navi mercantili.

Rifiuti Solidi

Per ogni servizio è prevista una tariffa aggiuntiva in funzione del mezzo marittimo utilizzato e della distanza del punto di approdo dalla struttura portuale. così come di seguito indicato:

Punto di approdo	Tariffa
1SC	.... €/servizio
2C	.... €/servizio
3BC	.... €/servizio
Pontile ST4	.... €/servizio
Isola T5	.... €/servizio
Monoboa T6	.... €/servizio

Per i quantitativi eccedenti la quantità compresa nel diritto a conferire si applicheranno le tariffe unitarie, così come ai servizi previsti per le navi in porto.

Rifiuti liquidi

Per ogni servizio è prevista una tariffa aggiuntiva in funzione del mezzo marittimo utilizzato e della

Punto di approdo	Tariffa
1SC	.... €/servizio
2C	.... €/servizio
3BC	.... €/servizio
Pontile ST4	.... €/servizio
Isola T5	.... €/servizio
Monoboa T6	.... €/servizio

Per i quantitativi eccedenti la quantità compresa nel diritto a conferire si applicheranno le tariffe unitarie, così come ai servizi previsti per le navi in porto.

9.6 Tariffazione per navi militari e di polizia

In accordo a quanto previsto dal comma 1 dell'Art. 3 "Ambito di applicazione" del D.Lgs n°197/21 le navi militari o da guerra, delle navi in uso alle Forze di polizia ad ordinamento civile, le navi ausiliarie o altre navi possedute o gestite dallo Stato, se impiegate per servizi statali a fini non commerciali " non ricadono nell'ambito di applicazione del suddetto D.Lgs.

Per le navi militari, da guerra e ausiliarie aventi dislocamento a pieno carico superiore alle 660 tonnellate, escluse dall'ambito di applicazione del D. Lgs 197/2021 sarà reso disponibile a **richiesta** un servizio di ritiro sottobordo per il quale sarà dovuta una tariffa forfettaria indipendente dalle tonnellate di stazza lorda (T.S.L.).

La tariffa potrà comprendere:

- il servizio di ritiro in orario standard,
- il conferimento di un quantitativo forfettario di rifiuti;
- tutti i costi di gestione dei rifiuti conferiti, inclusi i costi di trattamento, recupero e/o smaltimento

Per i quantitativi eccedenti la quantità compresa nel diritto a conferire si applicheranno le tariffe unitarie secondo un tariffario specifico e che comprenderà la tariffa in €/m³ per la gestione dei rifiuti di cui all' Allegato V MARPOL, dei rifiuti liquidi e di quelli pericolosi.

9.7 Navi ancorate in rada (altri porti al di fuori del porto di Ancona)

Le navi ancorate in rada sono soggette al pagamento della tariffa indiretta così come definita ai punti precedenti.

Per ogni servizio è prevista una tariffa in funzione del mezzo marittimo utilizzato e della distanza del punto di approdo dalla struttura portuale. così come di seguito indicato:

Punto di approdo	Tariffa
Fino a ... miglia nautiche	.... €/servizio
Oltre ... miglia nautiche	.... €/servizio

Per i quantitativi eccedenti la quantità compresa nel diritto a conferire si applicheranno tariffe unitarie secondo un tariffario specifico e che comprenderà la tariffa in €/m³ per la gestione dei rifiuti solidi, liquidi e pericolosi.

9.8 Esenzioni – riduzioni - maggiorazioni

È previsto un sistema di esenzioni, riduzioni, premialità e maggiorazioni nei casi sotto descritti e, in ogni caso, secondo quanto prescritto previsto dal D. Lgs 197/2021.

Esenzioni

Nel caso di navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari è prevista la definizione, in modo equo e non discriminatorio, di una specifica tariffa tale da assicurare comunque il conferimento dei rifiuti prodotti in un porto lungo la rotta nonché adeguati meccanismi di ripartizione dei proventi tra gli impianti portuali interessati.

Riduzioni e premialità

Alla tariffa indiretta potrà essere applicata una riduzione in percentuale sulla base dei seguenti criteri

- In accordo a quanto previsto dalla lett. a), comma 5, art.8 del D.lgs. 197/21, alle navi adibite al trasporto marittimo a corto raggio.
- In accordo a quanto previsto dalla lett. b), comma 5, art.8 del D.lgs. 197/21, quando la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave dimostrano che la nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo sostenibile e compatibile con la tutela ambientale.

Al fine di promuovere i comportamenti di economia circolare, sarà prevista un'incentivazione del conferimento di materiali riciclabili mediante tariffe scontate.

I concessionari del servizio dovranno pertanto assicurare il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi ad essi consegnati in forma differenziata.

Maggiorazioni

Sono previste delle maggiorazioni rispetto alle tariffe fissate dal Piano tariffario nei seguenti casi:

- 1) alle navi che non effettuano la differenziazione e conferiscono esclusivamente rifiuti indifferenziati sarà applicata alla tariffa indiretta una maggiorazione in percentuale;
- 2) alle navi che conferiscono in orari diversi da quelli fissati dalla AdSP;
- 3) alle navi che conferiscono nei giorni festivi.

9.9 Rifiuti Pericolosi

Il conferimento dei rifiuti pericolosi, di cui ai punti precedenti sarà assoggettato, oltre che alla tariffa indiretta in funzione delle T.S.L. a una tariffazione come da prezzario definito sulla base dei codici E.E.R. oltre il costo delle relative analisi.

10 INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE AGLI UTENTI

In ottemperanza all'art. 5 del D.Lgs. n. 197/2021 è in capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale la responsabilità di promuovere e gestire le informazioni relative agli adempimenti previsti dal Decreto stesso ai seguenti soggetti:

- Comandanti delle navi, dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto;
- Responsabile del servizio di gestione;
- Tutti gli utenti direttamente o indirettamente coinvolti nelle attività di raccolta e trasporto di rifiuti (intermediari, agenzie di shipping, soggetti coinvolti nella gestione dei rifiuti, ecc...).

Le informazioni fornite agli utenti del porto riguardano una serie d'informazioni che permettono l'applicazione puntuale degli adempimenti in merito alla gestione dei rifiuti che si generano dalle navi e che permettono di ottimizzare il servizio evitando non conformità, inefficienze e privilegiando soluzioni efficaci anche dal punto di vista economico.

A titolo generale, le informazioni riguarderanno:

- Un breve accenno sulla fondamentale importanza del corretto conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- Una sintesi dell'organizzazione sulla gestione dei rifiuti provenienti dalle navi con richiami alla normativa pertinente;
- L'ubicazione degli impianti e dei servizi portuali di gestione dei rifiuti; l'elenco dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico trattati in via ordinaria;
- I riferimenti del gestore delle attività di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico;
- L'elenco dei punti di contatto, degli operatori e dei servizi offerti;
- La descrizione delle procedure per il conferimento;
- La descrizione delle tariffe e del sistema di tariffazione;
- Le procedure per la segnalazione delle inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta.

A seguito dell'approvazione della revisione del presente Piano, l'AdSP provvederà ad assicurare le informazioni adeguate al Comandante della nave e a tutti i soggetti interessati, tramite la distribuzione di un documento informativo. L'AdSP si impegna a organizzare iniziative dirette a promuovere l'informazione agli utenti del porto al fine di ridurre i rischi di inquinamento dei mari per lo scarico dei rifiuti ed a favorire forme corrette di raccolta e trasporto.

Le iniziative saranno realizzate tramite le forme ritenute più opportune come distribuzione di materiale informativo, campagne di sensibilizzazione, ecc. e saranno volte da un lato a informare gli utenti del porto sul sistema di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico e dall'altro a sensibilizzare gli utenti sulle forme corrette di conferimento e stoccaggio dei rifiuti a bordo delle navi.

10.1 Processi di comunicazione da e verso l'esterno

Di seguito vengono descritte le modalità gestionali ed organizzative previste per garantire la diffusione delle informazioni funzionali alla gestione delle attività di raccolta rifiuti nell'area portuale.

In generale, è necessario che le indicazioni siano redatte su supporto cartaceo, in ottica di formalizzazione/registrazione delle comunicazioni ai vari utenti.

Attività di coordinamento

L'AdSP 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.

Segnalazione di eventuali inadeguatezze

Eventuali inadeguatezze degli impianti portuali di raccolta devono essere segnalate all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale mediante compilazione del modulo riportato in Allegato 5 via posta ordinaria, o via posta elettronica. Il modulo proposto è stato redatto sulla base di quanto previsto dall'Appendice 1 della guida consolidata IMO rivista per i gestori e gli utenti degli impianti portuali di raccolta (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) che comprende il formato standard la segnalazione di presunte inadeguatezze.

Le inadeguatezze che si dovessero verificare devono riguardare l'aspetto:

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

Il Responsabile di attuazione del Piano raccoglie le segnalazioni.

Le segnalazioni registrate, sono analizzate per accertarne la fondatezza e per individuare eventuali problemi o non conformità da eliminare, per evitare che si ripresentino ulteriori inadeguatezze o malfunzionamenti nell'attività di gestione dei rifiuti.

In seguito all'analisi, il Responsabile di attuazione del Piano decide le modalità con cui trattare il problema riscontrato ed intraprendere l'azione necessaria alla soluzione anche delle conseguenze ambientali eventualmente prodottesi.

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

Il Responsabile di attuazione del Piano mantiene l'archivio delle segnalazioni pervenute e delle risposte formulate.

Attraverso le segnalazioni preventive o di inadeguatezze rilevate, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è in grado di disporre di quelle informazioni utili per la pianificazione degli interventi di risposta allo scopo di poter perseguire il miglioramento degli impianti portuali dedicati e delle prestazioni complessive in materia di tutela ambientale.

Procedura di consultazione permanente/forum

Al fine di consentire la partecipazione dei vari utenti del porto alla conoscenza dell'area portuale e del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi e dei loro residui di carico, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale organizza incontri con gli utenti del porto, composta da tutti i soggetti pubblici che hanno competenza in ambito portuale (Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polmare, Sanità Marittima, Chimico del Porto etc), e dai privati che operano nell'ambito del porto (gestori impianti portuali, agenzie marittime, spedizionieri, imprese sbarchi e imbarchi, terminalisti, Associazioni di categoria, ecc.)

Tali riunioni sono finalizzate a condividere le problematiche operative ed ambientali relative all'area portuale destinata agli approdi delle navi da carico, così come quelle che concernono il servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che approdano. In particolare, si intendono esaminare le informazioni che caratterizzano l'operatività nell'area portuale ed i risultati raggiunti nel corso del tempo, individuando, ove possibile, dei miglioramenti da intraprendere per rendere maggiormente fruibile le aree in questione ed efficace il servizio di gestione dei rifiuti delle navi.

Il Responsabile di attuazione del Piano convoca le riunioni di consultazione almeno con cadenza triennale o con frequenza maggiore nel caso di necessità o richieste avanzate dalle parti interessate; a tal fine, tramite un invito documentato comunica ai partecipanti la data di svolgimento della riunione con almeno 15 giorni di anticipo, informando circa: l'orario, il luogo, i partecipanti, l'ordine del giorno. I partecipanti invitati sono tenuti a trasmettere comunicazione scritta nel caso impossibilitati a presenziare.

In occasione delle riunioni di consultazione, il Responsabile di attuazione del Piano predispone la documentazione da presentare ai vari utenti, relativamente all'analisi delle informazioni principali che caratterizzano l'attività portuale e la gestione dei rifiuti, come l'andamento degli approdi, la tipologia delle navi, la tipologia dei rifiuti prodotti, ecc....

Alle conferenze di servizi saranno invitati i seguenti soggetti:

- Capitaneria di Porto;
- Regione – settore rifiuti;
- Amministrazione Provinciale – Settore Ambiente;
- Comuni;
- ARPAM;
- Ufficio di Sanità Marittima;
- Chimico del Porto;
- Associazioni di Categoria ex art. 5 comma 1 del D. Lgs 197/2021.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

REGIONE ABRUZZO

ALLEGATI

- Allegato 1 – Modello per la notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta
- Allegato 2 – Modello per il certificato di esenzione
- Allegato 3 – Modello per la ricevuta di conferimento dei rifiuti
- Allegato 4 – Modello per la segnalazione di presunte inadeguatezze degli impianti portuali di raccolta portuali

ALLEGATO 1 - Modello per la notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta

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

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

1. DATI DELLA NAVE

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

2. DATI RELATIVI AL VIAGGIO E AL PORTO

2.1. Luogo/nome del terminal:	
2.2. Data e ora di arrivo:	
2.3. Data e ora di partenza:	
2.4. Ultimo porto e paese di scalo:	
2.5. Porto o paese successivo di scalo (se noto):	
2.6. Ultimo porto in cui sono stati conferiti i rifiuti:	



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

ALLEGATO 1

2.7. Data dell'ultimo conferimento:	
2.8. Porto di conferimento successivo:	
2.9. Persona che presenta il presente modulo (se diversa dal comandante):	

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³)	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m ³)	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³)
MARPOL allegato I — Idrocarburi					
Acque oleose di sentina					
Residui oleosi (fanghi)					
Acque oleose di lavaggio delle cisterne					
Acque di zavorra sporche					
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne					
Altro (specificare)					

MARPOL allegato II — Sostanze liquide nocive (NLS) ¹					
Sostanza di categoria X					
Sostanza di categoria Y					
Sostanza di categoria Z					
AS – Altre sostanze					

MARPOL allegato IV — Acque reflue					
-----------------------------------	--	--	--	--	--

MARPOL allegato IV — Rifiuti solidi					
A. Plastica					
B. Rifiuti alimentari ²					
C. Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame, ecc.)					
D. Olio da cucina					
E. Ceneri prodotti dagli inceneritori					
F. Rifiuti operativi					
G. Carcasse di animali					

¹Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta.

²Indicare i quantitativi specificando la provenienza (UE o Extra-UE).

H. Attrezzi da pesca					
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche					
J. Residui del carico ³ (dannosi per l'ambiente marino)					
K. Residui del carico ⁴ (non dannosi per l'ambiente marino)					

MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico					
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze ⁵					
Residui della depurazione dei gas di scarico					

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

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

⁵Derivanti dalle normali attività di manutenzione a bordo.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

ALLEGATO 1

Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL

Rifiuti accidentalmente pescati					
---------------------------------------	--	--	--	--	--

Note

1. Tali informazioni devono essere usate per i controlli da parte dello Stato di approdo (PSC) e per altri scopi connessi con le ispezioni.
2. Il presente modulo deve essere compilato in ogni sua parte, salvo nel caso in cui la nave sia esentata a norma de¹Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta.

ALLEGATO 2 - Modello per il certificato di esenzione

CERTIFICATO DI ESEZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 9 IN RELAZIONE ALLE PRESCRIZIONI DI CUI AGLI ARTICOLI 6, 7, PARAGRAFO 1, E 8 DELLA DIRETTIVA (UE) 2019/883 NEL/I PORTO/I [INSERIRE PORTO] DI [INSERIRE STATO MEMBRO]

Nome della nave	Lettere o numero di identificazione	Stato di bandiera
[inserire il nome della nave]	[inserire il numero IMO]	[inserire il nome dello Stato di bandiera]

effettua traffico di linea con scali frequenti e regolari presso il/i seguente/i porto/i ubicato/i in [inserire nome dello Stato membro] secondo un calendario o una rotta prestabilita:

[]

e fa scalo presso tali porti almeno una volta ogni due settimane:

[]

ed esistono accordi che garantiscono il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe al porto o a una terza parte nel porto di:

[]

ed è pertanto esentata, in conformità di [inserire disposizione pertinente nella legislazione nazionale del paese], dalle prescrizioni in materia di:

- obbligo di conferimento dei rifiuti delle navi;
- notifica anticipata dei rifiuti; e
- pagamento di una tariffa obbligatoria al seguente porto/ai seguenti porti:

Il presente certificato è valido fino al [inserire data], a meno che i motivi alla base del rilascio del certificato non cambino prima di tale data.

Luogo e data

Nome e titolo

ALLEGATO 3 - Modello per la ricevuta di conferimento dei rifiuti

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

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

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

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

2. DATI DELLA NAVE

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

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI RICEVUTI

MARPOL allegato I — Idrocarburi	Quantità (m ³)
Acque oleose di sentina	
Residui oleosi (fanghi)	

Acque oleose di lavaggio delle cisterne	
Acque di zavorra sporche	
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne	
Altro (specificare)	

MARPOL allegato II — Sostanze liquide nocive (NLS)	Quantità (m ³)/Nome
Sostanza di categoria X	
Sostanza di categoria Y	
Sostanza di categoria Z	
AS – Altre sostanze	

MARPOL allegato IV — Acque reflue	Quantità (m ³)

MARPOL allegato IV — Rifiuti solidi	Quantità (m ³)
A. Plastica	
B. Rifiuti alimentari	
C. Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame, ecc.)	
D. Olio da cucina	
E. Ceneri prodotti dagli inceneritori	
F. Rifiuti operativi	
G. Carcasse di animali	
H. Attrezzi da pesca	
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche	
J. Residui del carico ² (dannosi per l'ambiente marino)	
K. Residui del carico ² (non dannosi per l'ambiente marino)	

MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico	Quantità (m ³)
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze	
Residui della depurazione dei gas di scarico	



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

ALLEGATO 3

¹Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta.

²Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco

Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL	Quantità (m ³)
Rifiuti accidentalmente pescati	



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

ALLEGATO 4

ALLEGATO 4 - Modello per la segnalazione di presunte inadeguatezze degli impianti portuali di raccolta portuali

Il comandante di una nave che ha riscontrato difficoltà nello scarico dei rifiuti agli impianti di raccolta deve trasmettere le informazioni seguenti, insieme a tutta la documentazione di supporto, all'amministrazione dello Stato di bandiera e, se possibile, alle autorità competenti dello Stato di approdo. Lo Stato di bandiera notifica l'accadimento all'IMO e allo Stato di approdo. Lo Stato di approdo prende in considerazione la segnalazione e risponde adeguatamente informando l'IMO e lo Stato di bandiera relatore del risultato della sua indagine.

1. DATI DELLA NAVE

1.1. Nome della nave:				
1.2. Proprietario o operatore:				
1.3. Stazza lorda:				
1.4. Numero IMO:				
1.5. Stazza lorda				
1.6. Porto di immatricolazione:				
1.7. Stato di bandiera				
1.8 Tipo di nave:	<input type="checkbox"/> Petroliera <input type="checkbox"/> Nave da carico di altro tipo	<input type="checkbox"/> Chimichiera <input type="checkbox"/> Nave Passeggeri	<input type="checkbox"/> Portarinfuse <input type="checkbox"/> Ro-ro	<input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Altro (specificare)

2. DATI DEL PORTO

2.1. Paese:	
2.2. Nome del porto o dell'area:	
2.3. Posizione / nome del terminale: (es. ormeggio / terminal / molo)	
2.4 Nome della società che opera a struttura di accoglienza (se applicabile):	

2.5 Tipo di operazione portuale:	<input type="checkbox"/> Porto di scarico <input type="checkbox"/> Porto di carico <input type="checkbox"/> Cantiere navale <input type="checkbox"/> Altro (specificare)
2.6 Data di arrivo:	gg / mm / aa
2.7 Data dell'occorrenza:	gg / mm / aa
2.8 Data di partenza:	gg / mm / aa

3. INADEGUATEZZA DEI SERVIZI

3.1 Tipo e quantità di rifiuti / residui per i quali l'impianto portuale di raccolta era inadeguato e natura dei problemi riscontrati

MARPOL allegato I — Idrocarburi	Quantità per lo scarico (m ³)	Quantità non accettata (m ³)	Problemi riscontrati (*)
Acque oleose di sentina			
Residui oleosi (fanghi)			
Acque oleose di lavaggio delle cisterne			
Acque di zavorra sporche			
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne			
Altro (specificare)			

MARPOL allegato II — Sostanze liquide nocive (NLS)	Quantità per lo scarico (m ³)	Quantità non accettata (m ³)	Problemi riscontrati (*)
Sostanza di categoria X			
Sostanza di categoria Y			
Sostanza di categoria Z			
AS – Altre sostanze			

MARPOL allegato IV — Acque reflue	Quantità per lo scarico (m ³)	Quantità non accettata (m ³)	Problemi riscontrati (*)
Acque reflue			

MARPOL allegato IV — Rifiuti solidi	Quantità per lo scarico (m ³)	Quantità non accettata (m ³)	Problemi riscontrati (*)
A. Plastica			
B. Rifiuti alimentari			
C. Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame, ecc.)			
D. Olio da cucina			
E. Ceneri prodotti dagli inceneritori			
F. Rifiuti operativi			
G. Carcasse di animali			
H. Attrezzi da pesca			
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche			
J. Residui del carico (dannosi per l'ambiente marino)			
K. Residui del carico (non dannosi per l'ambiente marino)			

MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico	Quantità per lo scarico (m ³)	Quantità non accettata (m ³)	Problemi riscontrati (*)
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze			
Residui della depurazione dei gas di scarico			

* Lettere di codice problemi riscontrati:

A Nessuna struttura disponibile B Ritardo ingiustificato

C Utilizzo della struttura tecnicamente non possibile D Posizione scomoda

E Le navi hanno dovuto cambiare posto barca comportando ritardi / costi F Spese irragionevoli per l'uso delle strutture

G Altro (specificare nel paragrafo 3.2)



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

ALLEGATO 3

3.2 Informazioni aggiuntive in merito alle problematiche individuate nella tabella sopra.

3.3 Avete discusso di questi problemi o li avete segnalati all'impianto portuale di raccolta?

Sì No

Se sì, con chi (specificare)

In caso affermativo, qual è stata la risposta dell'impianto portuale di raccolta alle vostre segnalazioni?

3.4 Avete fornito una notifica preventiva (in conformità con i requisiti portuali pertinenti) in merito ai requisiti della nave per gli impianti di raccolta?

Sì No Non applicabile

Se sì, avete ricevuto conferma sulla disponibilità delle strutture di accoglienza all'arrivo?

Sì No

4 OSSERVAZIONI / COMMENTI AGGIUNTIVI

Firma del Comandante

Data: ____/____/____ (gg / mm / aaaa)