

**Autorità Portuale di
Civitavecchia – Fiumicino – Gaeta**

Piano di raccolta
dei rifiuti prodotti dalle navi
(c.1, art.5, del D.lgs. 24.06.2003 n.182)

CIRCOSCRIZIONE PORTUALE E RADA DI FIUMICINO
Adeguamento n.5

PREMESSA

Il presente *Piano* disciplina le modalità di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi nella circoscrizione portuale e nella rada di Fiumicino, esso è stato adottato in forza del c.1, dell'art. 5 del D.lgs. 24.06.2003, n.182, in coerenza e nel rispetto delle vigenti disposizioni emanate in materia e mira alla riduzione degli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi, nonché di implementare la disponibilità del servizio destinato alla raccolta dei suddetti rifiuti e residui.

La redazione del presente documento è un adeguamento dei contenuti del *Piano* approvato dal Comitato Portuale dell'Ente con Delibera n.93 del 10.10.2012 (c.d. Adeguamento n.4). Il presente *Piano* contiene gli adeguamenti dei comportamenti dei diversi soggetti coinvolti nella gestione dei rifiuti prodotti a bordo di navi alle recenti disposizioni normative comunitarie, nazionali e regionali, che tendono all'ottimizzazione del servizio, al fine di dotare il porto e la rada di Fiumicino, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi adeguati in relazione al traffico registrato nell'ultimo triennio, al fine di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili.

La capacità degli impianti portuali di raccolta con cui il servizio è svolto, è stata commisurata alla tipologia ed al quantitativo di rifiuti prodotti da navi che in via ordinaria approdano nel porto e nella rada, e tenuto conto delle esigenze operative degli utenti dello scalo, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni del porto e dell'ubicazione dei punti di fonda, e della tipologia delle navi che vi fanno scalo.

1. Normativa di riferimento e principali definizioni

Le principali fonti cui si uniforma il presente *Piano* sono:

- ÷ il R.D. 30.03.1942, n.327, inerente l'approvazione del testo definitivo del "Codice della Navigazione";
- ÷ il D.P.R. 15.02.1952, n.328, inerente l'approvazione del "Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione";
- ÷ la Convenzione I.M.O. MarPol 73/78, relativa alla "Prevenzione dell'inquinamento marino causato da navi";
- ÷ la L. 28.01.1994, n.84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale";
- ÷ il D.M. 14.11.1994, relativo alla "Identificazione dei servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale";

- ÷ il D.M. 22.05.2001, recante “Misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali”;
- ÷ l’Ordinanza del 24.06.2003, n 25, della Capitaneria di Porto di Roma che approva il “Regolamento per la disciplina della navigazione e del traffico marittimo, nel porto e nella rada di Fiumicino”;
- ÷ il D.lgs. 24.06.2003, n.182, relativa alla “Attuazione della Direttiva 2000/59/Ce sui rifiuti prodotti dalle navi”;
- ÷ il D.lgs. 03.04.2006, n.152, recante “Norme in materia ambientale”;
- ÷ il D.lgs. 12.04.2006, n.163, relativa al “Codice dei contratti pubblici”;
- ÷ il D.M. 19.03.2008, recante norme sul conferimento dei rifiuti prodotti da navi militari;
- ÷ la Legge 03.08.2009, n.102, il cui art.14-bis affida al Ministero dell’Ambiente la realizzazione del sistema di tracciabilità dei rifiuti speciali (SISTRI);
- ÷ la Sentenza del T.A.R. Toscana (Sezione 2) 06.11.2009, n.1586, relativa alla soglia minima della quota della tariffa del servizio di raccolta rifiuti prodotti a bordo di navi;
- ÷ il D.M. 17.12.2009, relativa alla “Istituzione del SISTRI”;
- ÷ la Guida sui rifiuti portuali del Ministero dell’Ambiente, emessa il 15.07.2014.

Ai fini del presente *Piano*, si intende per:

- ÷ Autorità competente: l’Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
- ÷ Autorità marittima: la Capitaneria di Porto di Roma;
- ÷ Concessionaria del servizio (Concessionaria): la ditta che verrà selezionata in base alla procedura prevista dall’art.30 del D.lgs. 163/2006 (c.5, art.4, del D.lgs. 182/2003);
- ÷ nave: unità di qualsiasi tipo, che opera nell’ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d’aria, i sommergibili, i galleggianti, nonché i pescherecci (qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi) e le imbarcazioni da diporto (unità di qualunque tipo a prescindere dal mezzo di propulsione, che viene usata con finalità sportive o ricreative);
- ÷ rifiuti prodotti dalla nave: i rifiuti, comprese le acque reflue ed i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave che rientrano nell’ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della MarPol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l’attuazione dell’allegato V della MarPol 73/78;
- ÷ residui del carico: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico e pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slop) e le acque di zavorra, qualo-

ra venute a contatto con il carico o suoi residui; tali resti comprendono eccedenze di carico-scarico e fuoriuscite.

Il *Piano* non contiene l'indicazione del nominativo del soggetto incaricato dello svolgimento del servizio pertanto quale concessionario è da intendersi:

ditta concessionaria, soggetto vincitore della gara ad evidenza pubblica indetta ai sensi del comma 5, dell'art.4 del D.lgs. 24.06.2003 n.182.

Il presente regolamento si applica alle navi a prescindere dalla loro bandiera, presso le aree indicate in precedenza, ad esclusione delle navi militari da guerra ed ausiliarie o di altre navi possedute o gestite dallo Stato, se impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali.

2. Ambiti ove il servizio è prestato

Il servizio di raccolta rifiuti oggetto del presente *Piano* è prestato all'interno della circoscrizione portuale di Fiumicino e presso sei punti della rada destinati alla fonda di navi. La circoscrizione e la rada di Fiumicino ricadono all'interno di un'area speciale (Mediterraneo) secondo quanto indicato dalla Convenzione MarPol 73/78.

La circoscrizione portuale a terra si estende su di un'area complessiva di mq.248.000, di cui solamente mq.16.750 adibiti a traffici portuali; inoltre, all'interno della porzione di sedime portuale impegnata da traffici portuali è identificabile un "area operativa", ove sono presenti banchine ove attraccano le navi oggetto del servizio, che si sviluppano per una lunghezza di ml. 3.330 e si estendono per una superficie di mq. 15.000.

Il servizio di raccolta oggetto del presente *Piano* è prestato anche presso le piattaforme off-shore della Raffineria di Roma S.p.A. (R1 ed R2), ed all'interno delle aree della rada di Fiumicino destinate alla fonda di navi impegnate in operazioni commerciali:

- ÷ area di ancoraggio ALFA, a nord della piattaforma R1 (punti di fonda F1, F2 ed F3);
- ÷ area di ancoraggio BETA, a sud della piattaforma R2 (punti di fonda F4, F5 ed F6).

In allegato è riportato un elaborato planimetrico descrittivo delle aree presso le quali il servizio è assicurato dalla ditta concessionaria.

3. Conferimento dei rifiuti

3.1 Obbligo conferimento rifiuti

Il Comandante della nave, prima di lasciare il porto e/o i punti di fonda della rada di Fiumicino, conferisce i rifiuti prodotti dalla nave.

Il Comandante di una nave, diversa da un peschereccio o da un'unità da diporto, che non assolve all'obbligo oggetto del presente articolo è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da €. 3.000,00 ad €. 30.000,00 (comma 3, art. 13, D.lgs. 182/2003).

3.2 Deroga all'obbligo di conferire rifiuti

In deroga all'obbligo di cui al precedente punto, la nave può proseguire verso il successivo porto di scalo previa autorizzazione dell'Autorità Marittima.

4. Tracciabilità dei rifiuti raccolti

Uno degli scopi del D.lgs. 182/2003 è di verificare il corretto avvio a trattamento dei rifiuti prodotti dalle navi, al fine di evitare illeciti smaltimenti/gestioni anche attraverso una serie di adempimenti documentali:

- ÷ la nave, ad eccezione dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto, ha l'obbligo di notificare, secondo le modalità indicate dall'art.6 del D.lgs. 182/2003, la quantità dei rifiuti detenuti a bordo e che intende conferire;
- ÷ al contrario della nave, la ditta che effettua la raccolta dei rifiuti deve garantire la tracciabilità dei rifiuti raccolti secondo la vigente normativa italiana, provvedendo anche agli adempimenti relativi alla comunicazione prevista dalla Legge 25.01.1994, n.70 (Modello Unico Dichiarazione) ed alla tenuta dei registri di carico e scarico rifiuti (art. 190 del D.lgs. 152/2006) relativi ai rifiuti raccolti dalle navi (c.6, art.6, del D.lgs. 182/2003).

Sempre nello spirito della tracciabilità dei rifiuti, le navi soggette all'applicazione della convenzione Marpol 73/78 hanno necessità di ottenere una certificazione dei rifiuti consegnati alla ditta che effettua il servizio di raccolta, attraverso, quanto meno, il ricevimento del c.d. bollettario Marpol conforme alla circolare IMO MEPC.1/Circ.645 (Waste Delivery Receipt – WDR), che va annotato sul garbage record book di bordo.

La necessità di tracciare i rifiuti prodotti dalle navi a mezzo di un documento che indichi in maniera univoca la qualità e quantità dei rifiuti raccolti dalla ditta incaricata del servizio è stata ribadita dal Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) istituito dal D.M. 17.12.2009. Infatti, il punto 5.2.2. del manuale operativo SISTRI (vers.2.4 del 26.04.2011) prevede che:

- ÷ dall'arrivo della notifica (art.6, comma 1, D.lgs. n. 182/2003) da parte delle Capitanerie di Porto e/o Agenzie raccomandatarie marittime, il gestore dell'impianto portuale organizza, entro le 24 ore prima dell'ingresso della nave nel porto di approdo, il servizio sulla base degli arrivi e partenze delle navi, tenendo conto delle tipologie dei rifiuti dichiarati nel foglio di notifica, ed invia una squadra operativa per il ritiro di detti rifiuti;
- ÷ al momento del ritiro dei rifiuti, viene consegnato dall'operatore ecologico portuale al comandante o suo preposto il cd. "Buono di servizio giornaliero" (modello uniforme in tutti i porti ed in via di armonizzazione a livello europeo, in attesa del quale può anche

essere utilizzato il WDR), il quale viene dallo stesso controfirmato come ricevuta di effettiva consegna dei rifiuti prodotti e di conformità degli stessi a quanto dichiarato in esso;

- ÷ l'unità locale che ha ricevuto le copie dei buoni di servizio giornalieri provvede ad effettuare le operazioni previste del sistema SISTRI attraverso la compilazione del Registro Cronologico;
- ÷ per il successivo conferimento dei rifiuti dall'impianto portuale di raccolta all'impianto di destinazione, il gestore deve seguire le ordinarie procedure previste dal D.M. 17.12.2009.

Pertanto, alla nave andrà rilasciata all'atto del ritiro dei rifiuti, in base alla necessità operative connesse, uno dei seguenti documenti:

- ÷ il **Formulario di Identificazione Rifiuti** (FIR) conforme al D.M. 01.04.1998 n.145;
- ÷ il **Buono di Servizio Giornaliero** (BSG), secondo quanto previsto dal punto 5.2.2. del manuale operativo del SISTRI, di cui all'art.188 ter del D.lgs. 152/2006 (a titolo esemplificativo viene allegato al presente Piano, la Guida sui rifiuti portuali emessa il 15.07.2014 dal Ministero dell'Ambiente).

Considerato che alla data di redazione del presente *Piano* non è stato emesso dagli Enti competenti un formato ufficiale del BSG, secondo quanto previsto dalla Regola 9 dell'annesso V della Convenzione Marpol 73/78, è ammesso l'utilizzo della **Waste Delivery Receipt** (WDR) da annotare sul *garbage record book* di bordo; l'IMO (International Maritime Organization) con la circolare MEPC.1/Circ.645 del 04.11.2008 ha definito il Waste Delivery Receipt (WDR) da utilizzare in tutto il mondo.

5. Analisi storica

Con riferimento all'art.4 della L. 28.01.1994, n.84, il porto di Fiumicino è classificato come porto di rilevanza economica internazionale (categoria II, classe I).

All'interno della circoscrizione portuale hanno fatto scalo, nell'ultimo quinquennio, navi che hanno movimentato esclusivamente prodotti petroliferi, nelle quantità appresso indicate.

Descrizione	2009	2010	2011	2012	2013
Passeggeri	0	0	0	0	0
Autopasseggeri	0	0	0	0	0
Motopasseggeri	0	0	0	0	0
Mezzi pesanti	0	0	0	0	0
Vagoni	0	0	0	0	0
Mezzi militari	0	0	0	0	0

Rinfuse liquide	5.544.614	5.173.967	5.887.205	4.441.944	2.790.739
Rinfuse solide	0	0	0	0	0
Merci in colli	0	0	0	0	0
Merci su mezzi	0	0	0	0	0
Merci container	0	0	0	0	0

Inoltre, presso il porto canale risiedono unità navali che hanno quale punto di partenza ed arrivo della crociera il porto canale di Fiumicino:

- ÷ servizi tecnico-nautici portuali;
- ÷ peschereccia;
- ÷ diportistica.

5.1 Tipologia navi

Presso gli ambiti portuali di Fiumicino approdano in via ordinaria:

- ÷ navi cisterna,
- e sono stanziali:
- ÷ pescherecci;
 - ÷ imbarcazioni da diporto;
 - ÷ navi servizi portuali.

5.2 Aree portuali destinate agli approdi

In funzione della tipologia della nave si possono individuare differenti aree di approdo all'interno del porto canale, mentre il trasferimento di prodotti petroliferi imbarcati/sbarcati dalle petroliere che attraccano presso due piattaforme poste al largo del porto canale avviene a mezzo di oleodotti di collegamento tra tali terminali e la Raffineria di Roma situata nel Comune di Roma, in loc. Malagrotta.

5.3 Traffici portuali

In funzione della tipologia, le navi fanno scalo e stazionano in porto/rada con frequenze assai variabili.

5.3.1 Navi cisterna

Il traffico petrolifero è ospitato in due terminali off-shore asserviti ad un deposito costiero ubicato in loc. Malagrotta. Il numero di navi cisterna che hanno scalato tali terminali è stato:

Scali	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (*)
Navi cisterna	113	110	114	107	82	82

(*) previsione

Oggi, le navi attraccano alle piattaforme dopo alcuni giorni di navigazione e vi sostano per la durata delle operazioni di scarico/carico che solitamente è inferiore alle 24 ore. Inoltre, esse possono sostare per 2/3 giorni presso i sei punti di fonda della rada di Fiumicino.

5.3.2 Pescherecci

Presso il compartimento marittimo di Fiumicino sono iscritti diversi pescherecci che hanno i loro ormeggi presso il porto canale (circa 30 paranze, 6 vongolare e 20 unità minori). Tali pescherecci solitamente sono impegnati in battute di pesca inferiori alle 12/18 ore e provvedono a scaricare il pescato presso le banchine del porto canale al fine di avviarlo alla catena di distribuzione alimentare (ristoranti, supermercati, ecc.).

Con note trasmesse dai rappresentanti di tutti i pescherecci stanziali nel porto canale di Fiumicino, è stata comunicata l'intenzione di tutto il ceto peschereccio di provvedere in autoproduzione alle attività di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti da tale tipologia di navi, considerato che tale pratica è in essere da tempo ed ha consentito loro di acquisire una esperienza in materia.

Pertanto, la raccolta dei rifiuti prodotti dai pescherecci avverrà secondo procedure conformi alle vigenti norme in materia, attraverso soggetti iscritti all'Albo Gestori Ambientali direttamente selezionati dal ceto peschereccio di Fiumicino.

5.3.3 Imbarcazioni da diporto

Presso il compartimento marittimo di Fiumicino sono iscritte diverse unità da diporto che hanno i loro ormeggi abituali presso la darsena all'interno di specchi acquei in concessione (circa 80 imbarcazioni). Tali unità vengono usate essenzialmente nel periodo estivo per escursioni turistiche inferiori alle 12 ore, mentre nel restante periodo dell'anno sono utilizzate raramente. Inoltre transitano per il porto canale imbarcazioni da diporto omologate per oltre 12 passeggeri.

A seguito della Delibera del Comitato Portuale dell'Ente n.81 del 14.06.2012, il Comune di Fiumicino è stato incaricato di provvedere alla raccolta dei rifiuti solidi urbani prodotti all'interno della circoscrizione portuale dell'Ente, pertanto il ciclo dei rifiuti prodotti dalle unità da diporto stanziali la darsena del porto canale di Fiumicino è svolto in regime di concessione dal Comune di Fiumicino.

La ditta concessionaria del servizio ha l'obbligo di provvedere alla raccolta dei rifiuti prodotti dalle unità da diporto non stanziali il porto canale (c.d. maxi-yacht).

5.3.4 Navi servizi portuali

Presso il porto canale di Fiumicino sono presenti navi che vengono utilizzate per lo svolgimento dei servizi portuali (circa 10 unità navali), cui sono associati periodi di navigazione molto variabili.

6. Quantitativi rifiuti

Al momento della redazione del presente Piano, risultano essere stati registrati le quantità di rifiuti raccolti dalla concessionaria del servizio in oggetto a partire dal 01.02.2014 (fino al 31.07.2014). La totalità di tali rifiuti provengono dalle operazioni di raccolta effettuate presso le navi cisterna che attraccano presso i terminali off-shore della Raffineria di Roma Spa.

<i>Navi (nr.)</i>	<i>Feb</i>	<i>Mar</i>	<i>Apr</i>	<i>Mag</i>	<i>Giu</i>	<i>Lug</i>	<i>Ago</i>	Tot
Esenzioni	1	0	0	0	2	0	0	3
Sotto franchigia	4	7	8	5	6	7	8	45
Sopra franchigia	0	0	0	0	0	0	0	0
Scali totali	5	7	8	5	8	7	8	48
<i>Rifiuti (kg.)</i>	<i>Feb</i>	<i>Mar</i>	<i>Apr</i>	<i>Mag</i>	<i>Giu</i>	<i>Lug</i>	<i>Ago</i>	Tot
18 01 03	0	0	85	195	150	100	220	750
20 03 01	30	250	130	20	80	570	220	1.300

Quindi, dalla data di inizio dello svolgimento delle attività di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi scalanti il porto di Fiumicino in conformità al D.lgs. 182/2003 (01.02.2014), sono stati conferiti dalle navi esclusivamente rifiuti solidi imballati, appresso indicati con il relativo C.E.R. di classificazione:

18 01 03 – rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni, costituiti dai rifiuti alimentari prodotti a bordo di navi che effettuano tragitti internazionali (ex c.4, art.7 del D.lgs. 182/2003);

20 03 01 – rifiuti assimilati agli urbani non differenziati.

Il quantitativo medio di rifiuti di rifiuti raccolti in via ordinaria da ogni nave è di circa 46 kg./nave (equivalente ad un volume di circa 120 litri):

18 01 03 – circa kg.17;

20 03 01 – circa kg.29.

7. Procedure di utilizzo, tipologia e capacità degli impianti portuali di raccolta

Salvo quanto stabilito dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Roma n. 74 del 29.07.2008, in funzione degli accosti (all'interno del porto canale, o presso la rada) sono state determinate le procedure di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, mentre in funzione dei dati storici relativi ai rifiuti conferiti in via ordinaria dalle navi sono stati determinati la tipologia e la capacità degli impianti portuali di raccolta.

7.1 Terminali off-shore e punti di fonda

I terminali off-shore della Raffineria di Roma sono ubicati a qualche miglio dalla costa (piattaforma R.1 a 3.0 miglia nautiche – piattaforma R.2 a 2.7 miglia nautiche) su fondali che consentono l'attracco a navi cisterna di elevato tonnellaggio che hanno la necessità di conferire rifiuti pericolosi e non, in qualsiasi stato fisico (solido e liquido), purché imballati se non manipolabili.

Con Ordinanza n.25/2003, la Capitaneria di Porto di Roma ha identificato a nord della piattaforma R1, ed a sud della piattaforma R2, due aree destinate alla fonda delle navi maggiori ove il servizio oggetto del presente *Piano* è prestato; i punti estremi di tali aree (area ALFA ed area BETA, con riferimento all'Ordinanza CP 23/2003) distano meno di 6.0 miglia nautiche dall'imboccatura del porto canale.

7.1.1 Rifiuti oleosi (Marpol 73/78 – Annesso I)

7.1.1.1 Oli esausti

Le navi che hanno necessità di conferire gli oli derivanti dalla manutenzione di motori e simili possono consegnare tale tipologia di rifiuto all'interno di fusti sigillati della capacità massima di litri 200 che verranno trasferiti a bordo di unità navali di raccolta a mezzo di dispositivi meccanici in dotazione alla nave, e quindi trasportati all'interno del porto canale dove verranno trasferiti, con l'ausilio di impianti di sollevamento di terra (gru su automezzi), all'interno di mezzi che provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di trattamento per rifiuti pericolosi in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente.

7.1.1.2 Acque di sentina

Nel caso la nave cisterna avesse necessità di conferire tale tipologia di rifiuto, verranno utilizzate le procedure valide per il conferimento di oli esausti (imballati in fusti della capacità massima di litri 200).

7.1.2 Acque luride (Marpol 73/78 – Annesso IV)

Nel caso la nave cisterna avesse necessità di conferire tale tipologia di rifiuto, verranno utilizzate le procedure valide per il conferimento di oli esausti (imballati in fusti della capacità massima di litri 200).

7.1.3 Rifiuti solidi (Marpol 73/78 – Annesso V)

7.1.3.1 Rifiuti alimentari (c.4, art.7, del D.lgs. 182/2003)

Dalla produzione e dal consumo di cibi e vivande provenienti da Paesi extra-UE si originano rifiuti alimentari per i quali l'art.3 del D.M. 22.05.2001 prevede l'obbligo del loro incenerimento, o del loro conferimento a discarica previo effettuazione di operazioni di sterilizzazione conformemente alle norme UNI 10384/94; le navi provenienti da Paesi extra-UE possono consegnare tale tipologia di rifiuto, all'interno di appositi imballaggi, che

verranno trasferiti a bordo di unità navali di raccolta, e quindi trasportati all'interno del porto canale dove verranno trasferiti all'interno di automezzi che provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di sterilizzazione o incenerimento per rifiuti in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente.

I rifiuti alimentari per essere trasferiti a terra devono essere confezionati in apposito contenitore, anche flessibile di colore diverso da quello usato per i rifiuti non pericolosi di tipo domestico, ed altra tipologia di rifiuto. Il contenitore utilizzato deve possedere caratteristiche tali da evitare ogni possibile dispersione del suo contenuto.

7.1.3.2 Rifiuti da attività di tipo domestico (assimilabili agli urbani)

All'interno di ogni nave si originano rifiuti assimilabili agli urbani che possono essere consegnati, all'interno di appositi imballaggi, ai mezzi nautici di raccolta che li trasporteranno all'interno del porto canale, dove verranno trasferiti all'interno di automezzi che provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di trattamento per rifiuti in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente.

I rifiuti assimilabili agli urbani per essere trasferiti a terra devono essere confezionati in apposito contenitore, anche flessibile di colore diverso da quello usato per i rifiuti alimentari, se occupano un volume inferiore ai 10 litri, mentre possono essere conferiti sfusi se hanno dimensioni superiori ai 10 litri e sono manipolabili in sicurezza. Le diverse matrici merceologiche devono essere raggruppate all'interno di uno stesso imballaggio (raccolta differenziata).

7.1.3.3 Rifiuti da attività manutentiva operativa di bordo

All'interno delle navi si originano rifiuti speciali che possono essere consegnati, all'interno di appositi imballaggi, ai mezzi nautici di raccolta che li trasporteranno all'interno del porto canale, dove verranno trasferiti all'interno di automezzi che provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di trattamento per rifiuti in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente.

I rifiuti speciali per essere trasferiti a terra devono essere confezionati in apposito contenitore, anche flessibile di colore diverso da quello usato per i rifiuti alimentari, se occupano un volume inferiore ai 10 litri, mentre possono essere conferiti sfusi se hanno dimensioni superiori ai 10 litri e sono manipolabili in sicurezza.

7.1.3.4 Stracci e materiali filtranti

All'interno delle navi si producono stracci e materiali imbevuti di sostanze, anche pericolose, che possono essere consegnati, all'interno di appositi imballaggi, ai mezzi nautici di raccolta che li trasporteranno all'interno del porto canale, dove verranno trasferiti

all'interno di automezzi che provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di trattamento per rifiuti in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006. Gli stracci ed i materiali filtranti per essere trasferiti a terra devono essere confezionati in apposito contenitore, anche flessibile di colore diverso da quello usato per i rifiuti alimentari, avente un volume inferiore ai 10 litri.

7.1.4 Frequenza delle operazioni di raccolta

La produzione giornaliera di rifiuti raccolti in via ordinaria dalle navi è stata (nel periodo 01.02.2014 – 31.07.2014) pari a kg.43/nave, corrispondente ad un volume di circa 120 litri. Tale quantità conferma quella storicamente avuta in precedenza per il medesimo servizio.

In base alle notifiche ex art.6 del D.lgs. 182/2003 trasmesse negli ultimi anni alla Capitaneria di Porto di Roma (secondo le modalità indicate nell'Ordinanza 74/2008, che prevede la compilazione del modulo allegato al D.M. 01.07.2009), la capacità di stoccaggio dedicata alla tipologia di rifiuti raccolti in via ordinaria è mediamente superiore ai mc.3 per ogni nave, che rapportata alla produzione giornaliera registrata corrisponde alla produzione mensile di tale tipologia di rifiuti.

Considerato che la sosta presso gli ambiti oggetto del *Piano* (terminali off-shore e punti di fonda) e la navigazione verso il successivo porto di scalo hanno durata inferiore ai 30 giorni, è previsto, di norma, un solo intervento della ditta concessionaria al fine di garantire il conferimento dei rifiuti secondo quanto stabilito dal c.1, dell'art.7 del D.lgs. 182/2003, da effettuarsi entro le 24 dall'arrivo della nave nella rada di Fiumicino. Resta salva la facoltà della nave di richiedere ulteriori interventi nel caso essa ne ravvisasse la necessità.

7.1.5 Caratteristiche degli impianti portuali di raccolta galleggianti

La raccolta dei rifiuti prodotti a bordo delle navi che scalano i terminali off-shore della Raffineria di Roma o che stanziano presso uno dei punti di fonda della rada di Fiumicino, avverrà con un mezzo nautico con capacità di carico superiore ai mc. 3 (litri 3.000), in grado di raccogliere rifiuti solidi o imballati.

Infatti, la produzione giornaliera di rifiuti raccolti in via ordinaria dalle navi che scalano gli ambiti oggetto del *Piano* è stata pari a kg.46/nave, corrispondente ad un volume di circa 120 litri. Una capacità di carico di mc.3 (3.000 litri) assicura la possibilità di raccogliere la produzione mensile di tale tipologia di rifiuti.

7.2 Porto Canale

Le uniche tipologie di navi scalanti il porto canale, oggetto del presente *Piano*, sono:

÷ navi da diporto non stanziali (c.d. maxi-yacht), circa 10 scali/anno;

÷ navi impegnate in servizi tecnico nautici di Fiumicino, nr.10 unità.

Appresso, si riportano le procedure di raccolta dei rifiuti da esse prodotte, che avverrà da terra a mezzo di un autocarro. Considerato l'assenza di dati storici relativi alle operazioni di raccolta presso tali tipologie di navi, il dimensionamento dell'impianto mobile di terra è stato effettuato sulla base di dati relativi ad altre realtà portuali.

7.2.1 Rifiuti oleosi (Marpol 73/78 – Annesso I)

7.2.1.1 Oli esausti

Le unità che hanno necessità di conferire gli oli derivanti dalla manutenzione di motori e simili di norma conferiscono tale tipologia di rifiuto all'interno di fusti sigillati della capacità massima di litri 200, che verranno trasferiti sugli automezzi di raccolta con l'ausilio di impianti di sollevamento presente sugli stessi (gru su automezzi). Tali automezzi provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di trattamento per rifiuti pericolosi in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente.

Nel caso si provveda alla raccolta della suddetta tipologia di rifiuti alla rinfusa, gli automezzi dovranno trasportare una sola categoria di rifiuti stante il divieto fissato dall'art.187 del D.lgs. 152/2006. Per il trasporto dei rifiuti imballati potrà essere utilizzato lo stesso mezzo per il trasporto di categorie diverse di rifiuti (nel caso di trasporti di rifiuti pericolosi si dovrà fare riferimento alle norme ADR) avendo cura di evitare la miscelazione di categorie diverse di rifiuti pericolosi o la miscelazione di rifiuti pericolosi con rifiuti non pericolosi.

7.2.1.2 Acque di sentina

Nel caso la nave cisterna avesse necessità di conferire tale tipologia di rifiuto, verranno utilizzate le procedure valide per il conferimento di oli esausti.

7.2.2 Acque luride (Marpol 73/78 – Annesso IV)

A partire dalla data di estensione della competenza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia alla circoscrizione portuale di Fiumicino (11.06.2002) non sono mai stati registrati conferimenti di acque luride. Nel caso la nave cisterna avesse necessità di conferire tale tipologia di rifiuto, verranno utilizzate le procedure valide per il conferimento di oli esausti (imballati in fusti della capacità massima di litri 200).

Nel caso si provveda alla raccolta della suddetta tipologia di rifiuti alla rinfusa, gli automezzi dovranno trasportare una sola categoria di rifiuti stante il divieto fissato dall'art.187 del D.lgs. 152/2006. Per il trasporto dei rifiuti imballati potrà essere utilizzato lo stesso mezzo per il trasporto di categorie diverse di rifiuti (nel caso di trasporti di rifiuti pericolosi si dovrà fare riferimento alle norme ADR) avendo cura di evitare la miscelazione di ca-

tegorie diverse di rifiuti pericolosi o la miscelazione di rifiuti pericolosi con rifiuti non pericolosi.

7.2.3 Rifiuti solidi (Marpol 73/78 – Annesso V)

7.2.3.1 Rifiuti da attività di tipo domestico

All'interno delle unità scalanti il porto canale di Fiumicino si originano rifiuti assimilabili agli urbani che possono essere consegnati, all'interno di appositi imballaggi, agli automezzi che provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di trattamento per rifiuti in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente. I rifiuti assimilabili agli urbani per essere trasferiti a terra devono essere confezionati in apposito contenitore, anche flessibile di colore diverso da quello usato per i rifiuti alimentari, se occupano un volume inferiore ai 10 litri, mentre possono essere conferiti sfusi se hanno dimensioni superiori ai 10 litri e sono manipolabili in sicurezza. Le diverse matrici merceologiche devono essere raggruppate all'interno di uno stesso imballaggio (raccolta differenziata).

7.2.3.2 Rifiuti da attività manutentiva operativa di bordo

All'interno delle unità scalanti il porto canale di Fiumicino si originano rifiuti speciali che possono essere consegnati, all'interno di appositi imballaggi, ai mezzi nautici di raccolta che li trasporteranno all'interno del porto canale, dove verranno trasferiti all'interno di automezzi che provvederanno a conferire gli stessi presso impianti di trattamento per rifiuti in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente.

I rifiuti speciali per essere trasferiti a terra devono essere confezionati in apposito contenitore, anche flessibile di colore diverso da quello usato per i rifiuti alimentari, se occupano un volume inferiore ai 10 litri, mentre possono essere conferiti sfusi se hanno dimensioni superiori ai 10 litri e sono manipolabili in sicurezza.

7.2.4 Frequenza delle operazioni di raccolta

Considerata l'assenza di dati storici relativi a tale tipologia di navi, l'intervento dell'autocarro destinato alla raccolta dei rifiuti avverrà:

- ÷ in base a richiesta delle navi impegnate in servizi tecnico nautici, formulata in forma scritta all'indirizzo mail della ditta concessionaria;
- ÷ in base all'ora di accosto del maxi-yacht, che solitamente sosta meno di 24 ore all'interno del porto canale e quindi il servizio può essere assicurato con un solo intervento da effettuarsi entro 24 ore dall'ormeggio della nave nel porto canale. Resta salva la facoltà della nave di richiedere ulteriori interventi nel caso essa ne ravvisasse la necessità.

7.2.5 Caratteristiche degli impianti portuali di raccolta di terra

La raccolta dei rifiuti prodotti a bordo delle unità scalanti il porto canale di Fiumicino avverrà con un autocarro, classe ADR e dotato di gru, avente una capacità di carico di almeno mc.6; tale automezzo verrà utilizzato per il carico e l'avvio a trattamento di rifiuti derivanti dalle operazioni di raccolta effettuate del mezzo nautico in rada.

Infatti, nel caso la capacità di carico minima del mezzo nautico destinato alle operazioni di raccolta fosse saturata (mc.3), l'autocarro ha una capacità di carico residua (mc.3) in grado di soddisfare le necessità del limitato numero di navi ormeggiate presso il porto canale che usufruiscono del servizio con le modalità indicate nel presente *Piano*.

La gru installata a bordo dell'autocarro deve avere uno "sbraccio" idoneo a sollevare carichi del peso massimo "in punta" di kg.300. Tale rifiuti possono essere presenti sui mezzi nautici (sia mezzo destinato alla raccolta off-shore, che navi ormeggiate nel porto canale) ormeggiati in prossimità dello stesso; pertanto, la distanza dell'autocarro rispetto al ciglio banchina è stabilita dalla posizione dei "new-jersey" anti-caduta, solitamente posizionati a circa ml.2,5 dal ciglio banchina.

8. Indicazione area portuale riservata ad impianti di raccolta

I rifiuti raccolti dalle navi che fanno scalo nel porto di Fiumicino verranno avviati direttamente presso impianti di trattamento rifiuti in possesso dell'autorizzazione prevista dall'art.208 del D.lgs. 152/2006 o da titolo equipollente, pertanto non vi è alcuna area demaniale portuale presso la quale possono essere depositati temporaneamente i rifiuti raccolti.

9. Procedure per la segnalazione delle eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta

Le inadeguatezze rilevate dagli utenti negli impianti portuali di raccolta possono essere segnalate inviando alla Autorità Portuale di Civitavecchia ed alla Capitaneria di Porto di Roma.

10. Modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta

In funzione degli accosti (all'interno del porto canale, o presso i terminali off-shore) verranno determinati le diverse modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta.

10.1 Terminali off-shore e rada di Fiumicino

Poiché la notifica effettuata dal Comandante della nave è equiparata, per la nave, alla compilazione del formulario di identificazione dei rifiuti indicati in tale notifica (art. 193 del D.lgs. 152/2006), ed è considerata adempimento degli obblighi previsti dalla Legge 25.01.1994, n.70 (Modello Unico Dichiarazione) e di tenuta dei registri di carico e scarico rifiuti (art. 190 del D.lgs. 152/2006), le cui modalità di registrazione dell'uso effettivo de-

gli impianti portuali di raccolta del porto canale di Fiumicino sono quelle indicate nell'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Roma n. 74 del 29.07.2008.

10.2 Porto Canale

Le modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta del porto canale di Fiumicino sono quelle indicate nell'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Roma n. 74 del 29.07.2008.

11. Descrizione delle modalità di registrazione dei quantitativi dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico conferiti (c.6, art.4, del D.lgs. 182/2003)

Salvo quanto stabilito dall'art.16 dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Roma n.74 del 29.07.2008, il concessionario del servizio ecologico portuale provvede agli adempimenti relativi alla comunicazione annuale ed alla tenuta dei registri previsti dal D.lgs. 152/2006 circa la tracciabilità dei rifiuti raccolti.

Tali dati vengono mensilmente trasmessi all'Ufficio Ambiente dell'Autorità Portuale in un formato conforme a quanto stabilito dalla L.70/94.

12. Stima degli oneri correlati all'istituzione del servizio

La tipologia e quantità di rifiuti raccolti dalla data di inizio dello svolgimento delle attività in conformità al D.lgs. 182/2003 (01.02.2014), confermano il fatto che non sono necessarie strutture fisse da destinare alla raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi scalanti la circoscrizione portuale di Fiumicino.

Pertanto, sulla scorta della tipologia e quantità di rifiuti conferiti in via ordinaria dalle navi, le operazioni di raccolta avverranno con mezzi mobili e galleggianti aventi le seguenti caratteristiche:

- ÷ mezzo nautico, con capacità di carico da almeno mc.3,
- ÷ autocarro ADR con gru, con capacità di carico di almeno mc.6.

Il costo del mezzo nautico è stato stimato in base ai costi associati al suo utilizzo (ammortamento e carburante); tale mezzo nautico deve avere caratteristiche in grado di soddisfare le esigenze del servizio, *in primis* la possibilità di navigare in mare aperto e di approcciare in sicurezza la manovra di ingresso al porto canale ove esso ormeggia, ed avere un'adeguata capacità di carico; mentre, il costo orario dell'autocarro è stato desunto da quello indicato in prezzari regionali/nazionali per un auto-compattatore di analoga capacità.

Il personale impiegato in maniera esclusiva e diretta nelle operazioni di raccolta è previsto essere costituito da n.3 operatori, idonei alle operazioni di raccolta ed alla conduzione del mezzo nautico (capo-barca e addetto raccolta). Il costo del personale è stato desunto dal vigente D.M. del Lavoro e delle Politiche Sociali avente ad oggetto *la Determinazione del costo orario del lavoro dei dipendenti da imprese e società esercenti servizi ambientali*.

Al fine di tenere conto dei costi generali (pratiche autorizzative, adempimenti amministrativi) tutti i costi unitari non desunti da prezziari sono stati maggiorati del 15%.

Inoltre, per dare corso al servizio è necessario predisporre un serie di accorgimenti in materia di sicurezza, di cui appresso si indicano i costi e che concorrono a determinare i costi fissi correlati all'istituzione del servizio, che sono stimati in € 259.711,68/anno:

Voce di costo	Ammontare (€/anno)
Personale	152.201,19
Uso mezzo nautico	44.387,81
Nolo autocarro (già comprensivo costi generali ed utile)	25.388,20
Costi inerenti la sicurezza	6.197,95
Trattamento rifiuti	1.781,02
Costi generali (non ricompresi in prezziari)	29.755,50
<i>totale</i>	<i>259.711,68</i>

13. Tariffe del servizio

Al fine di garantire l'equità e la trasparenza delle tariffe, le quote tariffarie sotto indicate sono valide per l'intero arco della giornata (tutte le 24 ore) per l'intero anno solare (365 giorni anno). Sono stati definiti due distinti regimi tariffari, validi per:

- ÷ la rada di Fiumicino (terminali off-shore e punti di fonda);
- ÷ il porto canale di Fiumicino.

Il regime tariffario indicato nel presente *Piano*, è stato determinato applicando i contenuti nell'Allegato IV al D.lgs. 182/2003, il quale prevede che l'Autorità competente determina l'importo della tariffa prevedendo:

- a) una quota fissa indipendente dall'effettivo utilizzo degli impianti portuali di raccolta, commisurata in modo da coprire almeno il 35% degli 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;
- b) una quota correlata al quantitativo ed al tipo di rifiuti prodotti ed effettivamente conferiti dalla nave agli impianti portuali di raccolta, commisurata in modo da coprire la parte dei costi non coperta dalla quota di cui alla lettera a).

13.1 Quota fissa

La quota fissa indipendente dall'effettivo utilizzo degli impianti portuali di raccolta, copre tutti gli oneri relativi all'istituzione del servizio, ad eccezione di quelli associati al trattamento dei rifiuti conferiti in via ordinaria. Essa è differenziata in funzione della tipologia di nave servita, per tenere conto del loro numero, e dell'impegno specifico delle risorse necessarie a dare corso al servizio.

<i>Tipologia nave</i>	<i>Quota fissa</i>	
Navi in rada	2.918,31	€/sosta in rada
Servizi tecnico nautici	1.377,17	€/anno
Diporto non stanziale (c.d. maxi-yacht)	459,06	€/sosta in porto canale

La quota fissa copre i costi associati al primo intervento sotto-bordo delle navi in rada e dei maxi-yacht da parte della ditta concessionaria, e dei primi tre interventi annui sotto bordo delle navi adibite a servizi tecnico-nautici all'interno del porto di Fiumicino.

La quota fissa copre tutti i costi, ad eccezione di quelli di trattamento, associati all'intervento sotto-bordo di un mezzo nautico o terrestre in grado di raccogliere fino a mc.3 di rifiuti.

13.2 Quota variabile

Il conferimento dei rifiuti da parte della nave comporta l'applicazione di tariffe da corrispondersi per l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta, che gli oneri associati al trattamento dei rifiuti conferiti in via ordinaria. Tali tariffe sono correlate alle modalità di raccolta, ed al quantitativo ed alla tipologia di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave:

<i>Descrizione</i>	<i>Marpol</i>	<i>Imballaggio</i>	<i>Tariffa</i>	
Oli esausti	I	fusti/taniche	0,00	€/tonn
Rifiuti alimentari	V	sacchi/big-bag	1.100,00	€/tonn
Rifiuti assimilabili ai RRSSUU	V	sacchi/big-bag	230,00	€/tonn

Per il trattamento finale di altre tipologie di rifiuti il Concessionario provvederà a fornire quotazioni specifiche, applicando le tariffe indicate nei vigenti tariffari regionali e nazionali. Per tariffare attività non indicate nei vigenti tariffari regionali e nazionali, la ditta Concessionaria selezionerà gli eventuali fornitori con procedure conformi al D.lgs. 163/2006, ed applicherà (secondo quanto previsto dalla "Tariffa dei prezzi 2012 Regione Lazio") ai costi ribassati in sede di offerta della selezione dei fornitori una maggiorazione del 15.0%, per le spese generali sostenute per dare corso a tali attività.

Per interventi sotto-bordo successivi al primo (in quanto vengono conferiti rifiuti in quantità superiore ai mc.3, o per esigenze operative di bordo) la nave corrisponderà alla ditta una somma posta a copertura dei costi di raccolta e trasporto non coperti dalla quota fissa, come indicato nella successiva tabella.

<i>Tipologia nave</i>	<i>Diritto di chiamata</i>	
Navi in rada (terminali e punti di fonda)	497,90	€/intervento
Servizi tecnico nautici	208,10	€/intervento
Diporto non stanziale (c.d. maxi-yacht)	208,10	€/intervento

Per soste sotto-bordo che si prolungano oltre i 30 minuti, viene applicata una maggiorazione del 30% dei diritti di chiamata sopra indicati; tale maggiorazione si cumula ogni 30 minuti o frazione.

13.3 Adeguamento quote al TIP

Allo scadere di ogni anno solare, le quote prima indicate saranno adeguate in funzione del Tasso di Inflazione Programmato (TIP) indicato nel Documento di Programmazione Economica Finanziaria dell'anno di riferimento.

14. Procedure relative alle consultazioni permanenti soggetti interessati – Modifiche ed integrazioni

Con cadenza almeno triennale l'Autorità Portuale convocherà i soggetti interessati al fine di verificare l'applicazione del *Piano* ed adeguare lo stesso al variare dei traffici portuali e della normativa connessa.

15. Responsabili attuazione piano

Ai sensi dell'art.11 del D.lgs. 182/2003, la Capitaneria di Porto di Roma eseguirà le ispezioni ai fini della verifica dell'osservanza degli articoli 7 e 10 del citato Decreto legislativo.

Inoltre, gli ufficiali e dagli agenti di cui all'art.57 del codice di procedura penale, e gli altri soggetti di cui all'art.1235 del Codice della Navigazione, nei limiti del servizio cui sono destinati e secondo le rispettive attribuzioni svolgono i controlli sul rispetto delle disposizioni di cui al presente "*Piano*" nonché l'accertamento delle violazioni alle medesime disposizioni.

16. Informazione utenti

Il Concessionario allo scopo di informare i soggetti interessati fornirà loro un documento informativo contenente:

- ÷ l'importanza del corretto conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi;
- ÷ l'elenco dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico trattati;
- ÷ la descrizione delle procedure per il conferimento;
- ÷ le procedure per la segnalazione delle inadeguatezze rilevate negli impianti portuali;
- ÷ la descrizione delle tariffe e del sistema di tariffazione.

