

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 27 marzo 2018, n. 447

Aggiornamento del Piano di Gestione dei rifiuti e dei residui del carico, prodotti dalle navi, nel Porto di BARI, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 182 del 24 Giugno 2003 n. 182 - Approvazione.

Il Presidente della Giunta Regionale, sulla base dell'istruttoria espletata dal funzionario, ing. Luigi Carruezzo, confermata dal Dirigente *ad interim* del Servizio Gestione dei Rifiuti, dott. Giuseppe Pastore e dal Dirigente della Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifiche, ing. Giovanni Scannicchio, convalidata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, ing. Barbara Valenzano, riferisce quanto segue.

PREMESSO CHE:

- l'art. 5 del Decreto Legislativo 24 Giugno 2003 n. 182, "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico" prevede che l'Autorità Portuale, previa consultazione delle parti interessate e, in particolare, degli enti locali, dell'ufficio di sanità marittima e degli operatori dello scalo o dei loro rappresentanti, elabori un piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico e ne dia comunicazione alla Regione competente per territorio, che valuta ed approva lo stesso piano, integrandolo, per gli aspetti relativi alla gestione, con il Piano Regionale di Gestione dei rifiuti;
- il Decreto Legislativo n. 182/2003 prevede inoltre che il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è aggiornato ed approvato in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti almeno ogni tre anni e comunque in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto;
- in data 07.6.2012 si è svolto presso l'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente un incontro di coordinamento tra le Autorità Portuali, le Autorità Marittime, il Servizio Ecologia e il Servizio Ciclo Rifiuti e Bonifica della Regione Puglia per la definizione della procedura di elaborazione e valutazione dei Piani di raccolta e gestione dei rifiuti di cui all'art. 5 del D. Lgs n. 182/2003 al fine di fornire chiarimenti sulla verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
- con nota prot. n. 0011178/2013 dell'8.10.2013 l'Autorità Portuale del Levante presentava al Servizio Ecologia della Regione Puglia, Ufficio Programmazione Politiche Energetiche, VIA e VAS, autorità competente per la VAS, istanza di verifica di assoggettabilità a VAS per il *Piano di Gestione dei rifiuti e dei residui del carico, prodotti dalle navi, nel Porto di Bari*, con allegata la seguente documentazione:
 - Delib.ne n. 167 del 26.9.2013 di approvazione del "Rapporto Preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS per il Piano di Gestione dei rifiuti e dei residui di carico, prodotti dalle navi, per il porto di Bari;
 - il Piano di Gestione dei rifiuti e dei residui di carico, prodotti dalle navi, per il porto di Bari;
- con nota prot. n. AOO_089/394 del 14.1.2014, il Servizio Ecologia - Ufficio VAS, in qualità di Autorità Competente, verificata la completezza della documentazione, provvedeva ad individuare i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territoriali interessati, ai sensi dell'art. 6 della L. R. 44/12 e comunicava agli stessi la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della documentazione ricevuta e avviava la consultazione ai sensi del co. 2 dell'art. 8 della l.r. n. 44/2012 con i soggetti con competenza ambientale e agli enti territoriali competenti individuati;

CONSIDERATO CHE:

- con Determinazione n. 264 del 19.9.2014 del Dirigente dell'Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche VIA e VAS è stata disposta l'esclusione del Piano di gestione dei rifiuti e dei residui del carico, prodotti dalle navi, nel Porto di Bari dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, fermo restando il rispetto della normativa ambientale pertinente e a condizione che si rispettino le prescrizioni contenute nella citata determinazione dirigenziale;
- con nota prot. n. 10609 del 13.11.2015 il Servizio Ciclo Rifiuti e Bonifica, Ufficio Gestione dei Rifiuti, al fine di proseguire l'iter approvativo del Piano, ha chiesto all'Autorità Portuale del Levante di adeguare lo stesso alle prescrizioni formulate nella citata D.D. n. 264 del 19.9.2014;

- nella suddetta nota, a beneficio dell'Autorità Portuale, sono stati puntualmente indicati:
 - gli elaborati progettuali da integrare;
 - le caratteristiche da prevedere per le strutture destinate a raccolta, deposito preliminare e stoccaggio dei rifiuti;
 - gli accorgimenti gestionali da rispettare;
 - le misure di mitigazione da prevedere per le fasi di cantiere;
 - gli obblighi di pubblicazione in capo all'Autorità Portuale;
 - le integrazioni da apportare al fine di consentire il perfezionamento dell'istruttoria tecnica volta all'approvazione del Piano;

VISTO CHE:

- l'Autorità Portuale del Levante, con nota prot. n. 20164/2017 del 12.12.2017, trasmetteva alla Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifiche il Piano adeguato alle prescrizioni contenute nella D.D. del Servizio Ecologia n. 264 del 19.9.2014;
- la Sezione ha accertato l'adeguamento del piano e degli elaborati alle prescrizioni formulate;

RITENUTO NECESSARIO approvare il *Piano di Gestione dei rifiuti e dei residui del carico, prodotti dalle navi, nel Porto di Bari*, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 182/2003 ss.mm.ii. (allegato A) come presentato ed integrato da parte dell'Autorità Portuale del Levante a seguito dell'iter istruttorio di cui alla premessa;

COPERTURA FINANZIARIA ai sensi della l.r. n. 28/2001 e ss.mm.ii.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio regionale.

Il Presidente della Giunta Regionale, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, che rientra nelle competenze della Giunta regionale ai sensi dell'art. 4, comma 4, della L. R. n. 7/97.

LA GIUNTA REGIONALE

Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente della Giunta Regionale;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente *ad interim* del Servizio Gestione dei Rifiuti, dal Dirigente della Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifiche, nonché dal Direttore del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

- di considerare quanto in premessa come parte integrante del presente dispositivo;
- di approvare l'Aggiornamento del *Piano di Gestione dei rifiuti e dei residui del carico, prodotti dalle navi, nel Porto di Bari* di ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 182 del 24 Giugno 2003 n. 182 (Allegato A, parte integrante del presente provvedimento);
- di trasmettere copia della presente deliberazione all'Autorità Portuale del Levante a cura della Sezione proponente;
- di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul B.U.R.P. e sul sito internet della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ROBERTO VENNERI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barietta, Monopoli

1

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del Porto di Bari

Il presente allegato è formato

da n° VENTINATTA facciate

Il Dirigente della Sezione
Ciclo dei Rifiuti e Bonifica
(Ing. Giovanni SCANNICCHIO)

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Bari



INDICE

Titolo	Pagina
1 Premessa	
2 Articolazione della revisione del piano	
3 Aspetti normativi	
3.1 <i>Novità legislative</i>	
3.2 <i>Definizioni</i>	
3.3 <i>Ambiti esclusi</i>	
4 L'aggiornamento del piano	
4.1 <i>Criticità riscontrate nella fase di attuazione del Piano</i>	
4.2 <i>Attività previste</i>	
5 Valutazione del fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze delle navi e dei residui del carico	
5.1 <i>Navi approdate nel porto di Bari</i>	
5.2 <i>Tipologia e quantità di rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ricevuti e gestiti</i>	
5.3 <i>Produzione di rifiuti urbani</i>	
5.3a <i>Rifiuti assimilabili agli RSU e rifiuti speciali non pericolosi</i>	
5.3b <i>Trattamento dei rifiuti urbani</i>	
5.4 <i>Stima della produzione di rifiuti liquidi</i>	
5.5 <i>Raccolta differenziata</i>	
6 Tipologia e localizzazione degli impianti di raccolta	
6.1 <i>Impianto rifiuti</i>	
7 Organizzazione del servizio di gestione dei rifiuti e revisione iter informativo	
7.1 <i>Revisione iter informativo e organizzazione del servizio gestione dei rifiuti</i>	
8 Descrizione delle procedure di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico	
8.1 <i>Rifiuti solidi</i>	
8.2 <i>Rifiuti liquidi</i>	
9 Deroghe, esenzioni e notifiche	
10 Regime tariffario	
10.1 <i>Stima dei costi</i>	
11 Criteri per la determinazione delle tariffe	
12 Persona responsabile dell'attuazione del piano	
13 Procedure di segnalazione delle eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta	
14 Procedure di consultazione permanenti con gli utenti del porto, con i gestori degli impianti e con le altre parti interessate	

ALLEGATI:

Tavola 1 - Planimetria con localizzazione stazione attrezzata e depositi temporanei.

1 PREMESSA

Con Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182 è stata recepita la direttiva 2000/59/CE riguardante gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti e dei residui di carico delle navi.

Il Decreto, finalizzato a ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti e dei residui di carico, si applica alle navi, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto che, indipendentemente dalla bandiera, fanno scalo in un porto dello Stato.

Conformemente a quanto previsto in ambito comunitario, il provvedimento attuativo impone alle Autorità Portuali l'obbligo di elaborare un piano di raccolta e gestione dei rifiuti, entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto, e di dotarsi di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti e dei residui di carico adeguati in relazione alla classificazione del porto o al traffico registrato nell'ultimo triennio.

L'Autorità Portuale di Bari nel corso del 2005 ha elaborato il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, in seguito denominato Piano, che è stato approvato dalla Regione Puglia il 6 agosto 2005 con deliberazione n. 1188.

Il Piano contiene una analisi dei dati relativi ai quantitativi di rifiuti raccolti e conferiti alle società concessionarie del porto e di quelli dichiarati dalle navi in transito, la descrizione dell'organizzazione del servizio di raccolta, la struttura e la capacità degli impianti di stoccaggio e trattamento presenti nel porto di Bari.

Una parte del Piano ha individuato le procedure che regolamentano le modalità di conferimento, raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti e residui di carico, gli iter informativi del modello gestionale organizzativo e ha definito i criteri per la definizione del regime tariffario.

Infine il Piano è stato completato con l'indicazione delle procedure per la segnalazione di inadeguatezze negli impianti portuali di raccolta e con la descrizione delle iniziative dirette a promuovere l'informazione.

Successivamente all'approvazione del Piano, l'Autorità ha provveduto ad esperire apposita gara per l'affidamento in concessione del "servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico; con atto n. 717 di Repertorio in data 16/2/2009, l'Autorità ha affidato il predetto servizio all'ATI costituita dalle ditte "Sermar sas" di Bari (Capogruppo), "Ser. Port. sas" di Bari (mandante) e "Mare Progetti e Futuro srl" di Roma (Mandante) che svolge il servizio applicando le tariffe dichiarate in sede di gara. All'attualità la predetta ATI opera in regime di proroga in attesa dell'approvazione del nuovo piano e delle susseguenti procedure di gara.

Il Piano, che ha validità decennale, secondo il Decreto Legislativo è sottoposto periodicamente ad una revisione, per valutarne la sua efficacia ed eventualmente aggiornarlo e/o adeguarlo sulla base di variazioni delle ipotesi assunte come base per gli scenari e/o di nuovi dati sui quantitativi di rifiuti e di residui di carico prodotti dalle navi.

In particolare il comma 6 dell'articolo 5 del D.Lgs. 182/2003 prevede che il Piano sia aggiornato e approvato in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, almeno ogni tre anni, e, comunque, in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto.

Il presente documento costituisce pertanto l'aggiornamento e la revisione del Piano vigente.

2 ARTICOLAZIONE DELLA REVISIONE DEL PIANO

Le novità introdotte in seguito alle attività di aggiornamento e revisione, descritte nella presente relazione, costituiscono parte integrante al Piano.

In particolare i contenuti sono relativi ai seguenti argomenti:

- quadro conoscitivo: la raccolta dati e calcolo dei coefficienti di produzione;
- procedure di attuazione: gli iter informativi, le modalità di gestione delle notifiche ed il sistema di registrazione dati;
- gestione operativa: il regime tariffario.



3 ASPETTI NORMATIVI

3.1 Novità legislative

Le principali novità legislative, introdotte nel corso del primo triennio di validità del Piano, hanno riguardato l'impianto generale della normativa nazionale sulla gestione dei rifiuti e la gestione di alcune tipologie di rifiuti prodotti dalle navi.

Il D.Lgs. 22/1997 "Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio" che disciplinava la gestione dei rifiuti e a cui il Piano fa riferimento, è stato abrogato e sostituito con il D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" che alla parte IV riporta le "norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati".

Quest'ultimo è stato in parte modificato e/o integrato dal successivo D. Lgs. 03/12/2010 n. 205.

Da un punto di vista prettamente legato al Piano il D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal successivo il D.Lgs. 205/2007, non apporta modifiche. La classificazione dei rifiuti e le modalità di gestione rimangono invariate. Più importante e più attinente alle tipologie di rifiuto trattate dal Piano è il Decreto Ministeriale 17/11/2005, n. 269 "Individuazione dei rifiuti pericolosi provenienti dalle navi che è possibile ammettere alle procedure semplificate". Il Decreto aggiorna il Decreto Ministeriale 12/6/2001, un regolamento attuativo degli articoli 31 e 33 del D.Lgs. 5/2/1997 n. 22, relativo all'individuazione dei rifiuti pericolosi che è possibile ammettere alle procedure semplificate.

La procedura semplificata consiste nell'inviare una comunicazione di inizio attività alla Provincia competente da parte dell'azienda che gestisce determinate tipologie di rifiuto, al posto del normale iter autorizzativo.

In particolare sono introdotti i seguenti nuovi rifiuti, per i quali è possibile essere ammessi alle procedure semplificate:

- residui del carico delle navi costituiti dalle acque di zavorra venute a contatto con il carico o con i suoi residui e delle acque di lavaggio;
- residui del carico delle navi costituiti da prodotti chimici soggetti alla Convenzione Marpol;
- acque di sentina delle navi.

Le tipologie di recupero sono elencate nella seguente tabella:

Tabella A - Rifiuti e tipologie di recupero ammesse alle procedure semplificate

Tipologia rifiuto	CER	Tipologia recupero	Quantità massima per impianto [t/anno]
Miscele di acque marine, lacustri o fluviali ed idrocarburi	130701*, 130702*, 130703*, 130802*, 160708*	separazione fisica della miscela acqua-idrocarburi	500.000
Acque di sentina delle navi	130401*, 130403*	messa in riserva per separazione fisica della miscela acqua-idrocarburi	20.000
Residui del carico e miscele di prodotti, soggetti a Convenzione Marpol e provenienti dalla pulizia di serbatoi per trasporto, contenenti sostanze pericolose	160709*	rigenerazione/recupero di solventi, riciclo/recupero delle sostanze organiche non utilizzate come solventi, riciclo/recupero di altre sostanze inorganiche, rigenerazione degli acidi e delle basi per separazione e/o trattamento fisico-chimico	500.000

Un'altra novità è rappresentata dalla Direttiva Commissione C.E. 2007/71/CE (Impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico) del 13 dicembre 2007.

Questa Direttiva sostituisce l'allegato II della Direttiva 2000/59/CE che è stata recepita in Italia dal Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182.

La novità sostanziale riguarda l'introduzione delle acque di scarico come categoria di rifiuto da notificare prima dell'entrata nel porto da parte della nave.

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico dei porti (Bari)



Tecnicamente, queste nuove regole dovrebbero essere già obbligatorie per gli Stati Membri dell'UE a partire dal 15 giugno 2009, come riportato dall'art. 2 della stessa Direttiva europea.

Infine, le navi militari ed ausiliarie, escluse dall'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n.182 (art. 3, comma 2), sono disciplinate dal Decreto Ministeriale 19/3/2008 (Ministero della Difesa) "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".

Nel momento in cui le navi militari entrano in un porto non militare, i comandanti delle navi devono osservare alcuni obblighi riguardanti la comunicazione dei rifiuti da conferire all'impianto portuale di raccolta, fatta salva la necessità di non compromettere lo svolgimento di operazioni che sono o possono essere affidate alla nave.

Il decreto individua due categorie di navi militari. Quelle appartenenti alla prima categoria ed elencate nella tabella A del medesimo decreto, sono soggette agli adempimenti della notifica e del successivo conferimento di rifiuti nel porto di scalo della nave, mentre quelle appartenenti alla seconda ed elencate nella tabella B del medesimo decreto non sono soggetti agli adempimenti della notifica nel porto di scalo della nave.

Le informazioni che il comandante della nave militare deve notificare sono le stesse di una normale notifica e cioè i quantitativi (in m3) di:

- oli usati
- fanghi
- acqua di sentina
- rifiuti sanitari
- plastica
- rifiuti alimentari da tragitti internazionali
- altro

Per tutte, in ogni caso, esiste l'obbligo di conferimento dei rifiuti e dei residui di carico all'impianto portuale di raccolta, prima di lasciare il porto.

Le ispezioni per la verifica dell'osservanza delle prescrizioni del Decreto in questione sono disposte dai Comandi gerarchicamente sovraordinati sulle navi militari di appartenenza, in sosta in porti non militari.

3.2 Definizioni

Ai fini del presente piano, rinviando per quanto non espressamente richiamato alle disposizioni generali di cui alla normativa nazionale, con particolare riferimento al D. Lgs. n. 152/06 Testo Unico Ambientale in attuazione della Legge 15.12.04 n. 308 ss.mm.ii., si intende per:

- Autorità: l'Autorità di Sistema Portuale del porto di Bari.
- Autorità Marittima: la Capitaneria di Porto di Bari.
- Nave: ogni costruzione di cui all'art. 136 del Codice della navigazione.
- Rifiuto: qualsiasi sostanza od oggetto che rientra nelle categorie riportate nell'allegato A parte quarta del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., di cui il comandante della nave si disfi o abbia l'obbligo di disfarsi ai sensi dell'art. 7 comma 1 del D. Lgs. 182/2003.
- Residui del carico: resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterna, e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia.



- Rifiuti associati al carico: materiali quali paglioli, puntellamenti, pallets, rivestimenti, materiali di imballaggio, legno compensato, cartone, avvolgimenti di filo metallico ecc., non prodotti dalla nave in senso stretto.
- Gestione: raccolta, trasporto, recupero o smaltimento dei rifiuti, compreso il controllo di queste operazioni.
- Gestore del servizio: impresa (o associazione d'impres) selezionata con procedura ad evidenza pubblica titolare della concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.
- Produttore/Detentore: il concessionario del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.
- Impianto portuale di raccolta: qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile all'interno del porto dove, prima del loro avvio a recupero o a smaltimento, possono essere conferiti i rifiuti prodotti dalla nave ed i residui del carico.
- Raccolta: operazione di prelievo, cernita e raggruppamento dei rifiuti da bordo delle navi.
- Raccolta differenziata: la raccolta idonea a raggruppare i rifiuti in frazioni merceologiche omogenee e destinate al riciclaggio o recupero di materia prima.
- Trasporto: l'operazione di trasferimento dei rifiuti con appositi mezzi dalla nave alla successiva fase di gestione dei rifiuti (deposito temporaneo, avvio al recupero e/o allo smaltimento in discarica, etc.).
- Deposito temporaneo: raggruppamento temporaneo dei rifiuti conferiti dai Comandanti delle Navi alle condizioni di cui all'art. 183 lett. m, del D.Lgs. 152/06.
- Messa in riserva: un insieme di operazioni, rientrante nella definizione di stoccaggio, che costituiscono attività di recupero di rifiuti, individuate dal codice R13 dell'allegato C del Dlgs 152/06.
- Smaltimento: si intendono le operazioni previste nell'allegato B del Dlgs 152/06.
- 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 e dalla Sardegna. Precede lo smaltimento in discarica, deve garantire l'abbattimento della carica microbica secondo le modalità tecniche di cui all'art. 3 comma 4 del D.M. Sanità 22 maggio 2001.
- MARPOL 73/78: Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento marino causato da navi stipulata a Londra il 2 novembre 1973 come modificata dal protocollo del 1978 e successivi emendamenti, in vigore nell'Unione Europea alla data del 27 novembre 2000 e ratificata con legge 29 settembre 1980 n.662.

6



3.3 Ambiti esclusi

Non rientrano nelle previsioni del nuovo Piano:

- la gestione dei rifiuti prodotti dallo spazzamento della viabilità portuale e delle aree e piazzali pubblici;
- la pulizia degli specchi acquei;
- la gestione dei rifiuti di qualsivoglia provenienza giacenti e/o abbandonati in ambito portuale;
- la gestione dei rifiuti prodotti dalle attività svolte all'interno delle aree in concessione a soggetti privati ai sensi dell'art.36 del CdN ovvero in consegna ex art. 34 CdN ad Amministrazioni dello Stato.

4. L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO

La revisione del Piano si è resa necessaria non solo per rispondere ad un obbligo di legge ma anche per introdurre le variazioni apportate al sistema impiantistico e aggiornare i dati sulla raccolta di rifiuti attuali e previsti negli scenari pluriennali.

Inoltre è l'occasione per migliorare l'organizzazione del sistema di raccolta, partendo da alcune criticità rilevate.

4.1 Criticità riscontrate nella fase di attuazione del Piano.

Il Piano vigente evidenziava alcune criticità legate:

- all'assenza di procedure per l'effettuazione della raccolta differenziata;
- all'assenza di un idoneo sito per le operazioni successive alla raccolta dei rifiuti (sterilizzazione, separazione di alcune frazioni per recupero ed avvio a smaltimento delle altre);
- alle difficoltà di trasmissione dei dati tra tutti i Soggetti coinvolti dal sistema di gestione dei rifiuti.
- all'applicazione di un sistema tariffario non sufficientemente articolato e che contempli un sistema di riduzioni che favorisca il conferimento differenziato dei rifiuti.

Per quanto riguarda la raccolta differenziata, prendendo atto delle difficoltà di ordine organizzativo ma soprattutto culturale, si ritiene opportuno attuare una serie di azioni minime a seconda della tipologia di utenza (navi commerciali, traghetti, crociere)

Altre criticità sono dovute all'assenza di un sito idoneo per lo stoccaggio, inteso come operazione preliminare alle operazioni successive di smaltimento o recupero.

Relativamente all'iter informativo, il Piano non prevedeva una procedura definita con evidenti conseguenze sulla raccolta dei dati relativi ai rifiuti raccolti, notificati e sul numero di navi in deroga.

Infatti la comunicazione della notifica e la gestione dei dati in essa contenuti consentirà, in particolare per alcune tipologie di rifiuti, anche di avere una buona correlazione con i dati gestiti, agevolando la contabilizzazione dei rifiuti considerati nella notifica per un controllo più semplice. Infine l'aggiornamento del Piano contiene dei nuovi criteri per il sistema tariffario che possa incentivare la raccolta differenziata.

4.2 Attività previste

Partendo dalle criticità sopra indicate la presente fase di aggiornamento del Piano è consistito principalmente nella:

- verifica della idoneità dei dati elaborati nel Piano e aggiornamento degli scenari di previsione;
- revisione delle procedure di raccolta dati e degli iter informativi.

Verifica dell'idoneità dei dati elaborati nel piano e aggiornamento degli scenari



Il quinquennio 2012-2016, di applicazione del Piano, ha permesso di avere a disposizione dati sulla raccolta e gestione dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi, raccolti in modo più sistematico e quindi più precisi, tramite i quali è stato possibile tracciare nuovi scenari pluriennali di produzione di rifiuti.

Gli scenari sono stati quindi rivisti valutando non solo i dati relativi ai rifiuti e ai residui di carico, ma anche per al traffico di navi che ha interessato il porto di Bari negli ultimi tre anni.

La tappa successiva è stata la verifica della capacità degli impianti di raccolta sulla base dei conferimenti previsti dagli scenari.

Revisione delle procedure e degli iter informativi

L'attività ha previsto il perfezionamento del sistema delle procedure, sulla base delle quali è organizzata la raccolta dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi.

In particolare i miglioramenti dell'aspetto organizzativo e procedurale hanno riguardato l'iter informativo delle notifiche, la gestione della registrazione dei dati e le procedure di raccolta e di gestione delle varie tipologie di rifiuti.

5. VALUTAZIONE DEL FABBISOGNO DI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA IN RELAZIONE ALLE ESIGENZE DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO

5.1 Navi approdate nel porto di Bari

Nel quinquennio 2012-2016, il porto di Bari ha registrato una media annua di accosti pari a 2.177, di cui 1.698 ro-pax, 162 crociere e 317 cargo (navi merci).

Grafico 1 – Numero effettivo navi approdate dal 2012 al 2016 nel Porto di Bari



Nello specifico il numero degli accosti per anno è così suddiviso:

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Bari

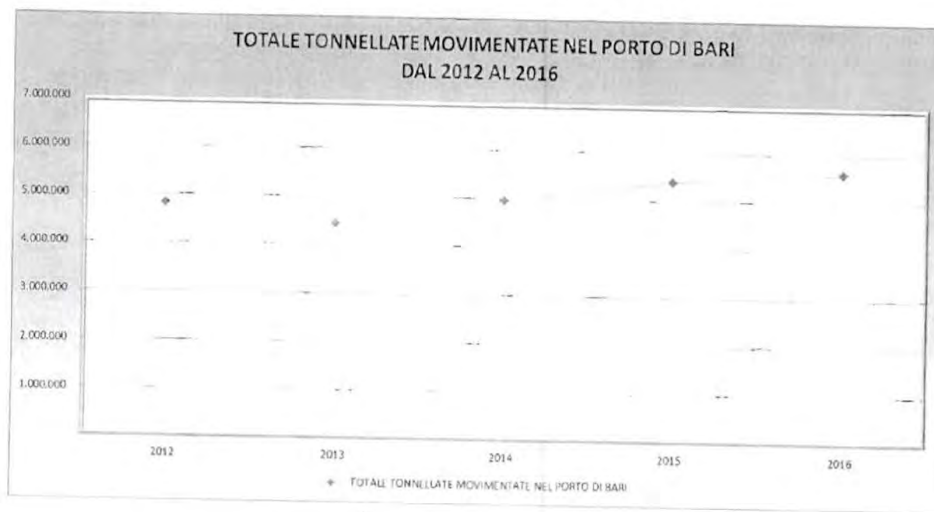


PORTO DI BARI - numero di accosti per tipologia di operazione				
	ro-pax	cruise	cargo	TOT
2012	1.904	207	305	2.416
2013	1.621	166	273	2.060
2014	1.590	147	271	2.008
2015	1.694	145	343	2.182
2016	1.680	145	393	2.218

9

Come si può rilevare dal raffronto tra la precedente tabella ed il grafico successivo, a fronte di una flessione del numero degli accosti, i volumi di traffico merci sono in aumento; fatto che si spiega soprattutto con l'arrivo di navi cargo di maggiore stazza lorda.

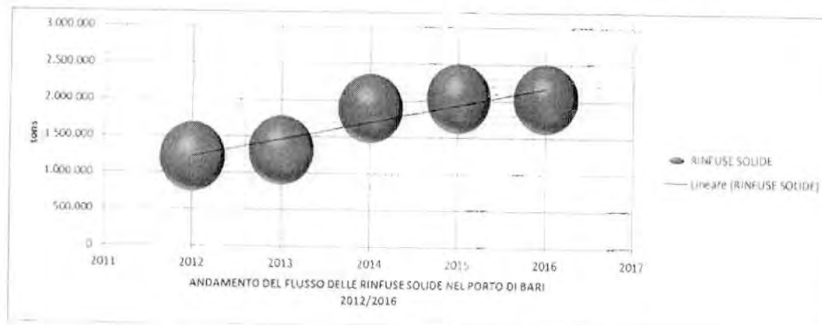
Grafico 2 – Totale tonnellate movimentate nel porto di Bari dal 2012 al 2016



L'andamento positivo del flusso delle merci è sostenuto da buone performance sia delle rifuse solide che delle merci in colli.



Grafico 3 - Tonnellate di rinfuse solide movimentate nel porto di Bari dal 2012 al 2016



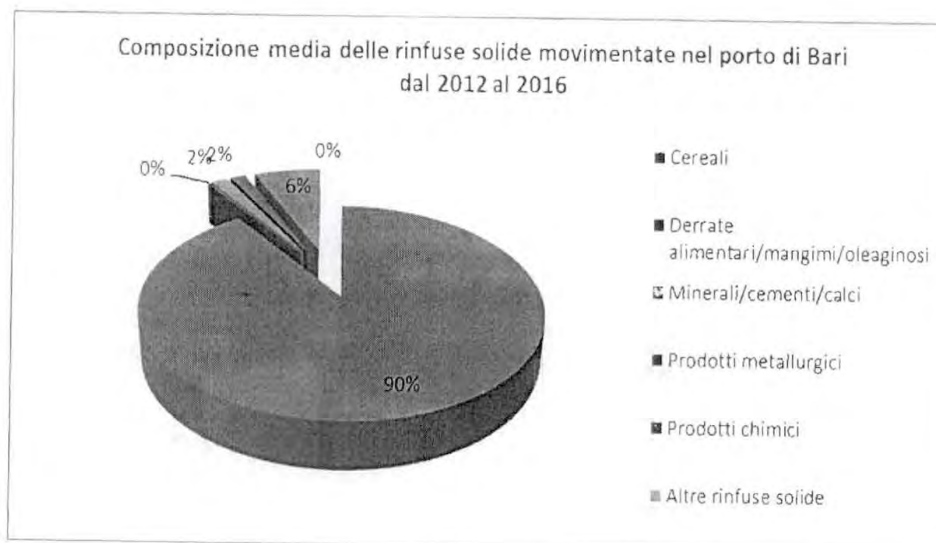
10

Riguardo le rinfuse solide si registra, infatti, un aumento del 67% delle tonnellate totali movimentate, determinato dall'andamento positivo delle seguenti categorie:

- prodotti metallurgici: +17%
- derrate alimentari: +101%
- cereali: +3%

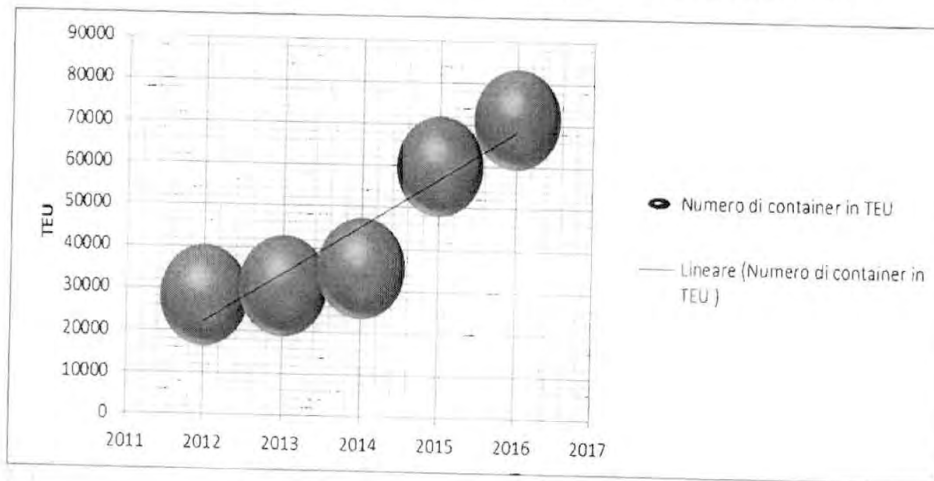
dove la performance dei cereali risulta particolarmente importante rappresentando, questa categoria, una media del 90,3% delle rinfuse solide movimentate durante il periodo considerato, come si nota dal grafico di seguito riportato.

Grafico 4 – Composizione media delle rinfuse solide movimentate nel porto di Bari dal 2012 al 2016



Come da grafico 5, la performance positiva registrata dalle attività commerciali nel porto di Bari nell'ultimo quinquennio è determinata in gran parte dall'andamento più che positivo del settore general cargo che rivela una crescita del +151%.

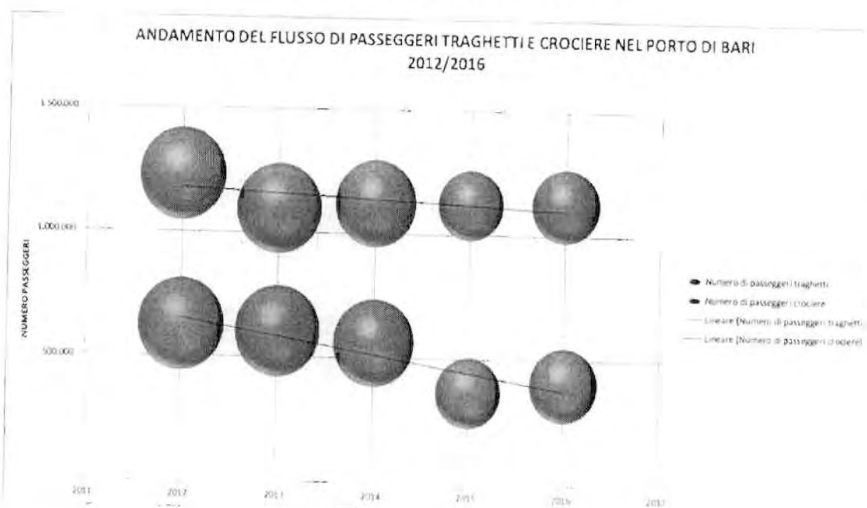
Grafico 5 - Tonnellate di merci in colli movimentate nel porto di Bari dal 2012 al 2016



11

Per quanto riguarda il flusso dei passeggeri, invece, si registra una sostanziale stabilità nonostante la leggera flessione degli ultimi due anni.

Grafico 6 - Numero passeggeri nel porto di Bari dal 2012 al 2016



Si ritiene inoltre opportuno considerare il numero delle deroghe/esenzioni rilasciate dalla Autorità Marittima, cioè delle navi che sono state autorizzate a lasciare il porto senza conferire rifiuti:

	2014	2015	2016
TOT Accosti	2008	2182	2218
Deroghe	438	454	537
Esenzioni	10	15	03

Sulla base pertanto di tali dati, può ritenersi l'attuale impianto portuale di raccolta adeguato alla produzione di rifiuti delle navi.

5.2 Tipologia e quantità di rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ricevuti e gestiti

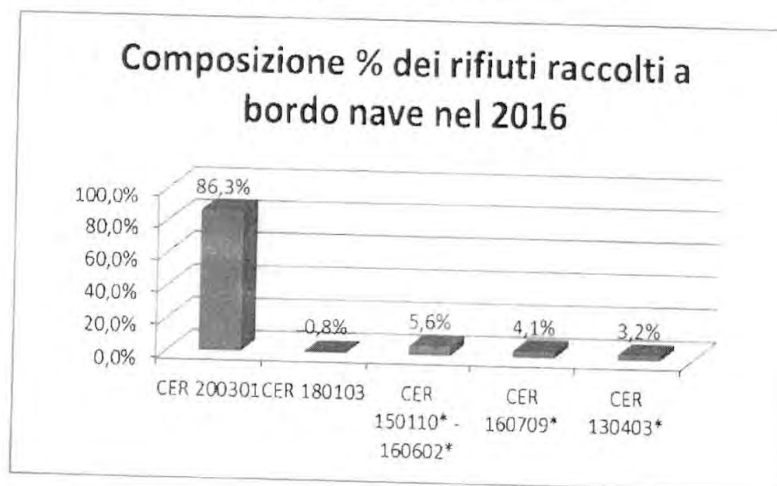
Per un'analisi puntuale delle esigenze connesse alla produzione dei rifiuti portuali, appare tuttavia opportuno esaminare i dati relativi al periodo in esame 2012-2016.

In base ai dati trasmessi dal concessionario del servizio, sono stati raccolti e smaltiti i seguenti quantitativi di rifiuti (in metri cubi):

Raccolta Rifiuti a bordo nave - Porto di Bari (mc)							
CODICE CER		2012	2013	2014	2015	2016	var %
Quantitativo in mc di RSU e assimilabili	CER 200301	4.585	8.500	8.328	2.600	2.312	-50%
Rifiuti alimentari in mc provenienti da Paesi Extra UE	CER 180103	15	13	15	19	21	40%
Rifiuti speciali pericolosi e non espressi in metri cubi	CER 150110* - 160602*	394	138	315	153	150	-62%
SLOP (Sludge - Dirty Oil)	CER 160709*	42	28	92	130	111	164%
Sentina (Bilge Water)	CER 130403*	99	43	113	124	86	-13%
Totale rifiuti		5.135	8.722	8.863	3.026	2.680	-48%

Interessante notare come il volume complessivo si sia notevolmente ridotto nel periodo considerato registrando un -48%. Tale andamento è influenzato dalla diminuzione del -50% della raccolta di RSU e assimilabili e dal -62% della raccolta di rifiuti speciali pericolosi e non.

Grafico 7: composizione % dei rifiuti raccolti a bordo nave nel 2016



13

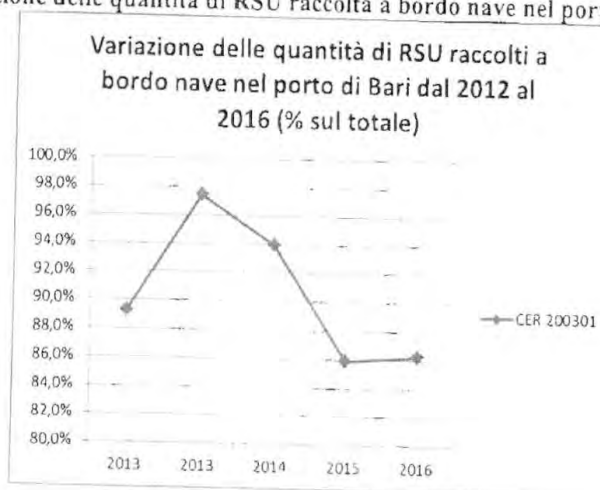
Come si vede dal grafico 7, i rifiuti solidi urbani ed assimilati costituiscono la gran parte del quantitativo raccolto a bordo nave nel 2016 con l'86,3% del totale, seguito a distanza da rifiuti speciali, pericolosi e non, che ne costituiscono il 5,6% e dai rifiuti liquidi, 4,1% per lo Slop e il 3,2% per le acque di sentina.

Per quanto riguarda i residui del carico, i dati comunicati dal gestore riferiscono di quantitativi praticamente nulli, per effetto della tipologia delle merci manipolate che non produce rifiuto.

5.3 Produzione di rifiuti urbani

Come si può rilevare, il volume dei RSU raccolti, ha registrato una notevole diminuzione nel periodo registrando l'andamento visualizzato nel grafico riportato di seguito.

Grafico 8: variazione delle quantità di RSU raccolta a bordo nave nel porto di Bari



Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Bari

13

Una verifica più approfondita ha evidenziato che la quantità di RSU e assimilabili è direttamente connessa al numero delle navi da crociera che scalano nel porto.

Come noto i rifiuti urbani prodotti dalle navi, sono i rifiuti di camera e cucina, a cui vengono associati alcune tipologie di rifiuti assimilabili, che per maggiore chiarezza sono stati elencati, seppur non esaustivamente, nella successiva tabella "C".

La gestione di questi rifiuti è la stessa e il destino finale è la discarica, previo trattamento intermedio di sterilizzazione per quelli provenienti da Stati extra U.E., ovvero, per quest'ultimi, incenerimento, se il trattamento di sterilizzazione non è disponibile.

14

5.3a Rifiuti assimilabili agli RSU e rifiuti speciali non pericolosi

In base ad una verifica compiuta sulle tipologie di rifiuti speciali non pericolosi raccolti negli ultimi anni, si riporta nella successiva Tabella C, un elenco indicativo e non esaustivo delle principali tipologie di rifiuto raccolte con il relativo codice CER, distinte fra rifiuti assimilabili e non. In queste due categorie sono state anche evidenziati i rifiuti oggetto della raccolta differenziata tra i rifiuti assimilabili e i rifiuti associati al carico tra i rifiuti speciali non pericolosi.

Tabella C - Elenco non esaustivo di rifiuti assimilabili e speciali non pericolosi comunemente raccolti dalle navi.

Rifiuti Urbani Assimilabili <small>compresa la frazione oggetto di raccolta differenziata</small>	CER	Rifiuti Speciali non pericolosi	CER
Imballaggi in materiali misti	150106	parabordi in gomma, pneumatici fuori uso	160103
Abbigliamento	200110	cavi di ormeggio	200307
Prodotti tessili	200111	teloni in iuta	200111
Imballaggi in materiale tessile	150109	teloni in plastica	200139
Effetti lettercci	200399	tele cerate	200399
Indumenti da lavoro non contaminati da sostanze pericolose	150203	apparecchiature fuori uso non contenenti componenti pericolosi	160214/200136
Imballaggi in materia tessile	150109		
Raccolta Differenziata	CER	Rifiuti associati al carico	CER
Carta e cartone	200101	Pallets in legno	150103, 200138
Vetro	200102	Pallets in plastica	150102, 200139
Plastica	200139	Reti in materiale vario per carico/scarico materiali	200399
Alluminio	150104	Fascette, reggette in plastica	150102, 200139
Imballaggi in carta e cartone	150101	Fascette, reggette in metallo	150104, 200140

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico dal porto di Brindisi

-14-



imballaggi in legno	150103		
imballaggi metallici	150104		
imballaggi in materiali misti	150106		
imballaggi in vetro	150107		

5.3b Trattamento dei rifiuti urbani

Il trattamento dei rifiuti urbani è obbligatorio per tutte le navi provenienti da Paesi non appartenenti all'Unione Europea, come previsto dal DM 22 maggio 2001.

Il trattamento adottato dal Concessionario del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi è lo smaltimento in impianto di incenerimento ovvero lo smaltimento in discarica previa sterilizzazione.

Allo stato il porto di Bari non dispone di un impianto di sterilizzazione e non è disponibile una previsione attendibile riguardo ad una sua realizzazione, stante la oggettiva carenza di spazi idonei.

5.4 Stima della produzione di rifiuti liquidi

La raccolta di rifiuti liquidi riguarda principalmente due categorie di rifiuti:

- le acque di sentina (o bilge water)
- le acque di lavaggio dette anche "slop"

Le acque di sentina sono acque a contenuto oleoso, provenienti dai vani motori dove entrano in contatto con oli combustibili, oli lubrificanti e carburanti. Essendo acque stoccate in apposite vasche, dette vasche di sentina ed avendo del particolato solido trasportato lungo il tragitto di scolo che sedimenta nelle vasche, a seconda del tenore in acqua e della densità si parla di acque di sentina o fanghi (sludge). La modalità di raccolta è la medesima e sono conteggiate in un'unica voce, nonostante siano due diverse tipologie di rifiuti (bilge e sludge) incluse nella notifica.

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

I dati forniti dalla società che gestisce il servizio di raccolta sono riportati nella seguente tabella:

Tabella D - Volumi raccolti di rifiuti liquidi e numero di ritiri effettuati

		2009	2010	2011
SLOP	n.	==	==	==
	mc	==	==	==
SENTINE	n.	24	22	20
	mc	258	183	171

I CER associati alle acque di sentina e a quelle di lavaggio sono i seguenti:

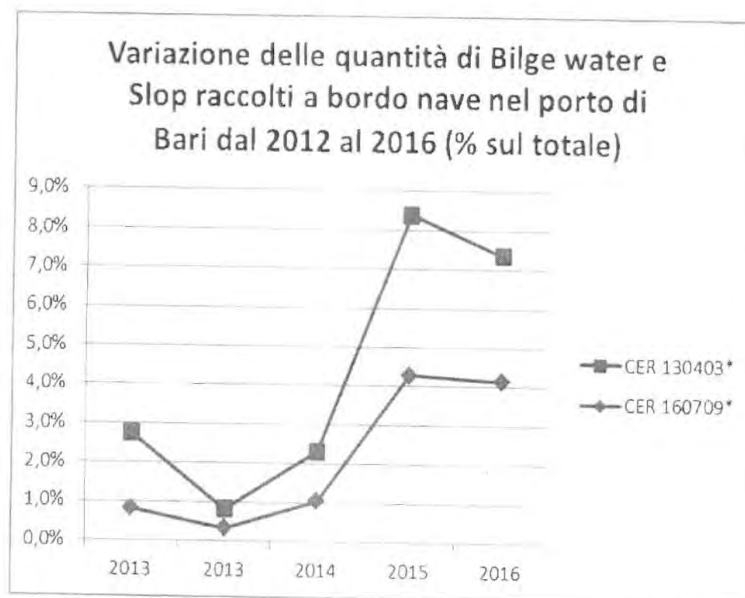
Tabella E - Codici CER associati ai rifiuti gestiti

	CER	Descrizione rifiuto
acque di lavaggio	160709*	acque di lavaggio rifiuti contenenti olio
acque di sentina	130403*	altri oli di sentina della navigazione

L'asterisco nel codice CER (Codice Europeo dei Rifiuti) indica che si tratta di un rifiuto pericoloso per la presenza di idrocarburi.

Negli ultimi tre anni, in base ai dati comunicati dal gestore del servizio, nel porto di Bari sono stati effettuati ritiri di acque di lavaggio (slop) e di bilge water come da grafico di seguito riportato:

Grafico 9: andamento delle quantità di rifiuti liquidi pericolosi raccolti a bordo nave nel porto di Bari



16

Relativamente ai rifiuti liquidi oleosi (sentine), in base ai dati acquisiti dal gestore, si prevede come scenario di massima una quantità di 111m³ annui, con un ritiro medio per intervento di circa 6,5 m³. Tale quantità è idonea ad essere gestita in base alle dotazioni della società concessionari del servizio di raccolta dei rifiuti liquidi.

Per quanto concerne le acque di scarico (sewage) queste trovano definizione nel Marpol 73/78, annesso IV Regola 1); se in linea di principio generale il loro sversamento a mare è vietato, in realtà, rispettando determinate prescrizioni (es. triturazione e disinfezione dei liquami a non meno di 4 Nm dalla costa ovvero, se non triturati e disinfettati, a più di 12 Nm dalla costa), ciò diventa possibile. Infatti, nonostante la presenza di un'organizzazione e di impianti adeguati, il conferimento nel porto di Bari di acque di scarico è stato sostanzialmente nullo. Si ritiene pertanto adeguata l'attuale organizzazione che prevede la disponibilità di un mezzo adeguato per il conferimento e lo smaltimento delle acque di scarico.

5.5 Raccolta differenziata

Come detto il vecchio Piano non conteneva indicazioni relative alla raccolta differenziata. Oltre all'aggiornamento del Piano con l'adozione di nuove procedure di raccolta e di nuove tariffe, occorre anche promuovere iniziative di informazione e di sensibilizzazione.

Le frazioni da differenziare sono: vetro, carta, plastica, legno, alluminio e altri imballaggi metallici.

Il presente aggiornamento prevede che l'impianto gestito dal concessionario sia dotato di contenitori distinti per rifiuti differenziati e non

Il servizio di raccolta differenziata dovrà essere tale da assicurare la massimizzazione qualità e quantità dei rifiuti raccolti, affinché, nel rispetto delle normative vigenti, questi possano essere

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Bari

-16-



recuperati, con priorità alle operazioni di riciclo. Saranno attuate periodiche campagne di sensibilizzazione destinate ai Comandanti delle navi ed agli equipaggi.

L'obiettivo che ci si propone nel prossimo triennio è quello di arrivare a raccogliere in maniera differenziata almeno il 50% dei rifiuti provenienti dalle navi.

6. TIPOLOGIA E LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI RACCOLTA

Come già riferito in precedenza, alla luce dei dati e delle informazioni acquisiti, l'impianto portuale di raccolta rifiuti è risultato efficiente ed efficace, purtuttavia l'assenza di un'area dove stoccare temporaneamente i rifiuti, adeguatamente differenziati, appare una deficienza da colmare anche nell'ottica di un abbattimento dei costi.

17

6.1 Impianto rifiuti

Si ritiene congruo che l'impianto portuale di raccolta dei rifiuti sia costituito da:

- a) un autoveicolo autorizzato al trasporto dei rifiuti solidi urbani;
- b) un autoveicolo autorizzato al trasporto dei rifiuti sottoposti alla disciplina ADR sul trasporto delle merci pericolose;
- c) un'autocisterna autorizzata alla raccolta ed al trasporto di acque di sentina e di liquami;
- d) un'area coperta di superficie pari a circa mq. 200, individuata nella Planim.1, attrezzata come segue:
 - un contenitore da mc 10, tipo "multibenna", per il raggruppamento dei rifiuti solidi urbani e assimilati;
 - un contenitore da mc 10, tipo "multibenna", per il raggruppamento dei residui del carico;
 - n. 3 appositi contenitori per il raggruppamento dei rifiuti speciali, anche pericolosi, suddivisi per tipologie compatibili di rifiuti (n. 1 per farmaci scaduti, n. 1 per pile e batterie scariche, n. 1 per lampade, tubi catodici, materiale elettronico ecc.);
 - un contenitore da mc 2 per la raccolta differenziata di carta e cartone;
 - un contenitore da mc 2 per la raccolta differenziata di plastica;
 - una campana per la raccolta del vetro;
 - un contenitore da lt. 200 per la raccolta differenziata dell'alluminio;
 - un contenitore da lt. 200 per la raccolta dell'umido.

Considerato che tra i rifiuti innanzi indicati non ve ne sono che contengano policlorodibenzodiossine, policlorodibenzofurani, policlorodibenzofenoli in quantità superiore a 2,5 ppm né policlorobifenile, policlorotrifenile superiore a 25 ppm (cioè rifiuti prodotti dalle lavorazioni industriali di chimica pesante o da impianti che lavorano a temperature superiori a 600°), l'impianto portuale di raccolta dei rifiuti si configura quale "deposito temporaneo" ai sensi dell'art. 6, co. 1, lett. m) del d.lgs. 5.2.1997, n. 22 e pertanto, come stabilito all'art. 4, co. 4 del d.lgs. 24.6.2003, n. 182, non necessita dell'autorizzazione regionale di cui agli artt. 27 e 28 del citato d.lgs. n. 22/97.

Almeno il 30% degli automezzi utilizzati per la raccolta ed il trasporto dei rifiuti deve avere motorizzazione non inferiore ad euro5, oppure essere elettrici, ibridi o alimentati a GPL o metano.

Le strutture destinate alla raccolta, deposito preliminare e stoccaggio dei rifiuti devono avere le seguenti caratteristiche:

1. possedere adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico-fisiche del rifiuto;
2. essere provvisti di sistema di chiusura, accessori e dispositivi atti ad effettuare in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento, travaso e svuotamento;

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Bari

-17-



3. le manichette e i raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne devono essere mantenuti in perfetta efficienza al fine di evitare dispersioni nell'ambiente;
4. i/i contenitori/e o i/i serbatoi/o fisso o mobile deve riservare un volume residuo di sicurezza pari al 10% ed essere dotato di dispositivo anti traboccamento o da tubazioni di troppo pieno e di indicatori e di allarme di livello;
5. devono essere posti su superficie pavimentata, i serbatoi devono essere dotati di bacini di contenimento di capacità pari al serbatoio stesso, dotati di adeguato sistema di svuotamento;
6. i rifiuti che possono dar luogo a fuoriuscita di liquidi devono essere collocati in contenitori a tenuta, corredati da idonei sistemi di raccolta per i liquidi;
7. i contenitori devono essere raggruppati per tipologie omogenee di rifiuti e disposti in maniera tale da consentire una facile ispezione (passo d'uomo), l'accertamento di eventuali perdite e la rapida rimozione di eventuali contenitori danneggiati;

18

L'impianto, che dovrà essere ovviamente dotato delle prescritte autorizzazioni, dovrà inoltre prevedere lo stoccaggio provvisorio (D15) e/o messa in riserva (R13) dei rifiuti speciali pericolosi e non.

CER	Descrizione
150110*	Imballaggi che hanno contenuto sostanze pericolose (contenitori vuoti di vernici, prodotti chimici, ecc.)
150202*	Materiali filtranti e assorbenti contaminati da olio
160103	Pneumatici fuori uso
160602*	Batterie al Nichel-Cadmio
170405	Rottame di ferro
170411	Cavi diversi da quelli di cui alle voci da 170410 (cavi di ormeggio, funi, ecc.)
160214	Apparecchiature fuori uso diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213 (monitor, radar, apparecchiature elettroniche, girobussole, ecc.)
150107	Imballaggi in vetro
150103	Imballaggi in legno
150104	Imballaggi metallici

La suddetta area attrezzata di superficie di circa 200mq e sarà posizionata alla radice del I braccio del Molo Foraneo (planim. 1) nelle immediate adiacenze dell'area di raccolta; le condizioni per lo stoccaggio dovranno essere le seguenti:

- i rifiuti da detenere in stoccaggio provvisorio e/o messa in riserva potranno provenire esclusivamente dal servizio di ritiro e smaltimento dei rifiuti solidi dalle navi del porto di Bari. I codici CER di tali rifiuti dovranno essere riportati nei F.I.R. che verranno utilizzati per il tragitto dalla banchina di scarico fino all'impianto,
- lo stoccaggio provvisorio e/o messa in riserva dei rifiuti sopraelencati sarà realizzato presso l'impianto in preposta area coperta, all'interno di appositi contenitori stagni dotati di idonea copertura. I contenitori dei rifiuti dovranno essere dotati di idonea segnaletica che consenta di identificare in maniera univoca la tipologia di rifiuto contenuto, al fine di ottimizzare la gestione;
- i rifiuti detenuti in stoccaggio provvisorio e/o messa in riserva dovranno essere conferiti a impianti di smaltimento finale o recupero autorizzati,

-18-



- la movimentazione e lo stoccaggio dei rifiuti deve avvenire in modo che sia evitata ogni contaminazione del suolo e delle acque;
- i rifiuti da recuperare devono essere stoccati separatamente dai rifiuti destinati allo smaltimento. Lo stoccaggio dei rifiuti deve essere realizzato in modo da non modificare le caratteristiche dei rifiuti compromettendone il successivo recupero;
- devono essere adottate tutte le cautele per impedire la formazione degli odori e la dispersione di aerosol e di polveri;
- l'area dovrà essere definita con opportune barriere, anche con l'uso della vegetazione per mitigarne la presenza;
- dovranno essere installati appositi cartelloni che informino sulle modalità di esecuzione del servizio e sul corretto conferimento dei rifiuti.

19

7. ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE DEI RIFIUTI E REVISIONE ITER INFORMATIVO

Alla luce delle decisioni assunte in questa revisione del Piano sulle modalità di gestione dei rifiuti urbani prodotti dalle navi, l'organizzazione del servizio di gestione è stata rivisitata.

Al fine di adeguare il Piano alle decisioni prese, di migliorare l'organizzazione e rendere più efficiente il servizio di gestione dei rifiuti, si sono apportate alcune variazioni al Piano, illustrate nei paragrafi seguenti.

7.1 Revisione iter informativo e organizzazione del servizio di gestione dei rifiuti.

La procedura di prelievo e gestione dei rifiuti, è rivista secondo la seguente metodologia:

- la società concessionaria, utilizzando le fonti di informazione esistenti, acquisisce i dati relativi alle navi in arrivo e quelle presenti nel porto;
- esaminando le notifiche, che entro il 2019 saranno anche accessibili attraverso un sistema informatico (vedi paragrafo 9), la concessionaria del servizio accerta il quantitativo (mc³) e la tipologia di rifiuto prodotto dalle singole navi arrivate o in arrivo. La Capitaneria di Porto, come ente di controllo, ha il compito di verificare la corretta compilazione delle notifiche redatte dal Comandante di una nave;
- acquisite tali informazioni, il concessionario sarà in grado di ricostruire la consistenza del servizio di prelievo rifiuti da effettuare in giornata. Per le navi ormeggiate dopo le 14:00 nei giorni feriali (ovvero dopo le ore 12:00 nelle giornate di domenica e festivi) il concessionario provvederà a programmare la raccolta dei rifiuti successivamente all'effettivo ormeggio come rilevato attraverso il portale web dell'Autorità Portuale del Levante.

8. DESCRIZIONE DELLE PROCEDURE DI RACCOLTA DEI RIFIUTI E DEI RESIDUI DEL CARICO

Il servizio di raccolta, trasporto e smaltimento o recupero dei rifiuti solidi prodotti dalle navi che scalano il porto di Bari è svolto nei seguenti orari:

- dalle 8:00 alle 14:00 dal lunedì al sabato;
- dalle 8:00 alle 12:00 nelle giornate di domenica e nei festivi.

La raccolta dei rifiuti liquidi, pericolosi e non, sarà assicurata nei seguenti orari:

- dalle 8:00 alle 12:00 e dalle 15:00 alle 17:00 dal lunedì al venerdì,
- dalle 8:00 alle 12:00 nella giornata del sabato

Al di fuori di tali fasce orarie il concessionario del servizio garantirà una squadra in reperibilità per interventi su chiamata, con un preavviso di almeno 4 ore, nei giorni feriali, e di 8 ore nei giorni festivi.

La raccolta dei rifiuti sanitari ha luogo su specifica richiesta delle nave (o dell' Agenzia marittima) con preavviso di almeno 24 ore (escluso prefestivi e festivi)

8.1 Rifiuti solidi

I **rifiuti misti di camera e cucina** (CER 200301), esclusi i rifiuti alimentari prodotti da navi provenienti da Paesi extra U.E., vanno confezionati in sacchi a perdere in polietilene, della capacità massima di lt.100, di colore grigio semitrasparente, forniti dal gestore dell'impianto, sui quali dovrà essere impressa in bianco la dicitura: "R.S.U."

I **rifiuti alimentari** prodotti da navi provenienti da Paesi **extra U.E.**, vanno confezionati in sacchi a perdere in polietilene, della capacità massima di lt.100, di colore verde semitrasparente, forniti dal gestore dell'impianto, su quali dovrà essere impressa in bianco la dicitura: "Rifiuti alimentari extra U.E.". In base al Decreto Interministeriale 22 maggio 2001 (Ministeri Sanità e Ambiente), i rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri e i loro residui sbarcati da mezzi di trasporto commerciali, nazionali ed esteri, provenienti da Paesi extra U.E. devono essere smaltiti in impianti d'incenerimento o, smaltiti in discarica, previa sterilizzazione da effettuarsi secondo le modalità tecniche indicate nell'art. 4 comma 3 del citato Decreto. La ditta concessionaria dovrà, pertanto, dotarsi di un impianto di sterilizzazione opportunamente dimensionato ovvero dovrà provvedere al trasporto presso impianto all'uopo autorizzato assegnando al rifiuto il codice CER 180103* nel rispetto di quanto disposto dal Decreto del Ministero della Sanità in data 22.05.2001 recante "Misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo dei mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali".

I **rifiuti costituiti da multimateriale** (CER 200101, 200102, 200138, 200139, 200140) da destinare a selezione e successivo recupero vanno confezionati in sacchi a perdere in polietilene semitrasparenti, della capacità massima di lt.100, colore giallo semitrasparente forniti dal gestore dell'impianto.

I **rifiuti speciali, pericolosi e non**, vanno raccolti in sacconi tipo Big Bag in rafia polipropilenica, ovvero, se necessario ad evitare colamento, in fusti in metallo o in polietilene forniti dal gestore dell'impianto.

I **rifiuti speciali pericolosi** (batterie e pile esauste, fusti contenenti vernici, diluenti, olii, etc.) vanno raccolti in contenitori rigidi stagni in materia plastica.

- La raccolta verrà effettuata mediante autocarro con consegna e/o ritiro alla/dalla nave di idonei contenitori di adeguata capacità. Una volta che il personale di bordo della nave ha provveduto a scaricare i rifiuti negli appositi contenitori, avendo cura di smistarli in base alla tipologia, contatta il concessionario per il ritiro degli stessi.
- Alle navi dovranno essere consegnati appositi opuscoli che informino sulla modalità di esecuzione del servizio e sul corretto conferimento dei rifiuti
- Terminata la raccolta dalle navi richiedenti il servizio l'automezzo (o gli automezzi) provvederà al trasporto presso gli impianti di ricezione finale individuati in base alla tipologia del rifiuto.

Aggiornamento del piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico dei portici



- Il Concessionario/Gestore provvederà alla raccolta dei sacchetti, dei contenitori stagni e dei residui del carico, inviando quotidianamente presso le navi presenti in porto adeguati mezzi debitamente autorizzati.
- I sacchetti e i contenitori stagni, ben chiusi, saranno introdotti, a cura del Gestore, nell'area portuale di raccolta, negli appositi contenitori contrassegnati con le relative suddette diciture.
- I residui del carico sono introdotti nel contenitore alla rinfusa.

Per quanto concerne la gestione dei rifiuti speciali pericolosi e non, si precisa che la raccolta avverrà con procedura semplificata, rispetto a quella prevista, per i rifiuti speciali non pericolosi che non supereranno un determinato quantitativo. In generale per le tipologie di rifiuti solidi speciali pericolosi e non pericolosi non previsti dal modulo di notifica, che tuttavia potrebbero essere prodotti dalle navi, data l'occasionalità della loro produzione, si procederà come appresso:

- il comandante della nave o l'agenzia inoltra richiesta di raccolta dei rifiuti solidi direttamente alla società concessionaria e conferisce i propri rifiuti dichiarando al momento della chiamata tipologia e quantità;
- la società concessionaria interviene con i mezzi ritenuti più idonei in funzione delle dimensioni e della natura dei rifiuti ritirati e procede ad eventuali operazioni di riconfezionamento ed etichettatura;
- i rifiuti raccolti dal concessionario saranno successivamente conferiti direttamente negli impianti di smaltimento o di recupero oppure stoccati, previa opportune autorizzazioni, provvisoriamente nella stazione attrezzata o in luoghi dotati di spazi e contenitori idonei.

Tuttavia, per rendere più agevole il servizio, i rifiuti solidi speciali non pericolosi saranno raccolti sempre dal concessionario del servizio per un quantitativo massimo di 1 mc senza che il comandante della nave richieda in anticipo il servizio e senza che dichiari necessariamente tipologia e quantità. Oltre questo quantitativo si segue la normale procedura descritta in precedenza.

Sino alla attivazione del software di cui al punto 10, con cadenza mensile il concessionario dovrà inviare, in formato elettronico, all'Autorità Portuale:

- la quantità complessiva di rifiuti speciali non pericolosi ritirati distinti per tipologia, con la specificazione del codice CER e le relative navi che hanno conferito (della nave deve essere specificato il nome, il tipo, la stazza, il numero di equipaggio ed il numero di passeggeri);
- la quantità di rifiuti speciali pericolosi ritirati per nave ed il relativo codice CER, (della nave deve essere specificato il nome, il tipo, la stazza, il numero di equipaggio ed il numero di passeggeri).

Nelle more della realizzazione della stazione attrezzata, il concessionario ha l'obbligo di provvedere al trasporto presso gli impianti di smaltimento e/o distruzione e/o recupero autorizzati, nei tempi e con le modalità previsti dalla normativa vigente.

8.2 Rifiuti Liquidi

La raccolta dei rifiuti liquidi, pericolosi e non, dalle navi ormeggiate nel porto di Bari avviene mediante idoneo mezzo autocarro/cisterna di adeguata capacità.

Il trasferimento del rifiuto dalla nave al mezzo di raccolta avviene mediante pompaggio effettuato dalla nave stessa ovvero, su richiesta, dal Concessionario con idonea pompa.

9. DEROGHE, ESENZIONI E NOTIFICHE

Allo scopo di uniformare le modalità di gestione delle notifiche, del rilascio di deroghe e dell'espletamento di ispezioni sul territorio nazionale, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Bari

-21-



Territorio e del Mare ha diramato una circolare (circolare 01 RAM 2008) tutte le sedi delle Capitanerie di Porto, che ha altresì fornito utili chiarimenti.

Nel porto di Bari la Capitaneria di Porto rilascia le previste deroghe ed esenzioni nel rispetto di quanto stabilito dall'art.7 del d.lgs 182/2003.

Come previsto dal Piano e come ribadito dalla sopra citata Circolare del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è necessaria la catalogazione armonica delle notizie riportate in notifica. Ciò permetterebbe di agevolare il meccanismo dell'iter informativo previsto dal Piano, in cui la notifica assume un ruolo centrale nella procedura di raccolta dei rifiuti e residui di carico prodotti dalla nave.

Al fine di semplificare e informatizzare la procedura di notifica dalla Capitaneria di Porto ai concessionari del servizio, l'Autorità Portuale, di intesa con la citata Autorità Marittima, attiverà un applicativo web per consentire la compilazione digitalizzata e guidata della notifica; a tale sistema potranno anche accedere, con diversi livelli autorizzativi, tutti gli attori coinvolti nell'iter informativo.

Grazie a tale applicativo e al meccanismo guidato di compilazione sarà possibile ridurre il rischio di inserimento di dati errati e semplificare la procedura trasmissiva. Aspetto ancor più rilevante sarà la creazione di un database aggiornato in tempo reale, contenente tutte le informazioni relative alla gestione dei rifiuti. Sempre grazie all'applicativo il concessionario potrà organizzare al meglio il servizio, ottimizzando la tempistica con intuibili economie di scala.

10. REGIME TARIFFARIO

10.1 Stima costi

Le componenti di costo che sono state considerate sono:

1. costi del personale.
2. costi per manutenzione.
3. consumi.
4. ammortamenti.
5. costi per smaltimento e analisi.
6. spese generali e utile.

Le dotazioni minime previste per espletare il servizio sono state riepilogate nella seguente tabella.

Tabella 10.1

Dotazioni minime della società concessionaria per il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti

Personale operativo impiegato stabilmente, anche non esclusivamente: 4 persone.

Orario servizio: ved. punto 8.

Mezzi terrestri:

- 1 autoveicolo autorizzato al trasporto dei rifiuti solidi urbani.
- 1 autoveicolo autorizzato al trasporto dei rifiuti sottoposti alla disciplina ADR.
- 1 autocisterna autorizzata alla raccolta e al trasporto di acque di sentina e di liquami sottoposti alla disciplina ADR.

Almeno il 30% degli automezzi utilizzati per la raccolta ed il trasporto dei rifiuti deve avere motorizzazione non inferiore ad euro5, oppure essere elettrici, ibridi o alimentati a GPL o metano.

La stima dell'organico operativo è stata elaborata considerando ordinari i servizi svolti secondo quanto previsto al punto 8.

Il costo annuo dell'impianto è stato pertanto stimato in euro 510 mila circa.

Aggiornamento del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Bari

-22-



11. CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE

In conformità del disposto di cui all'Allegato IV al D. Lgs. n.182/2003, le tariffe da porre a base della gara per la concessione del servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, saranno articolate come appresso:

- a) una quota fissa, indipendente dall'effettivo utilizzo dell'impianto portuale di raccolta, che, moltiplicata per il numero medio annuo degli approdi (triennio di riferimento 2009-2011) copra il 35% della stima dei costi dell'impianto (punto 11.1); l'importo di tale quota fissa tiene conto della tipologia della nave e del rilascio di eventuali deroghe/esenzioni;
- b) una quota variabile che copre il 65% del costo stimato dell'impianto, rapportata all'effettivo conferimento, articolata in base a vari criteri.

Inoltre sconti sulla tariffa fissa dovuta in caso di deroga al conferimento dei liquidi, saranno previsti per quelle navi che frequentemente approdano in porto. Tali sconti saranno parametrati al numero di conferimenti di rifiuti liquidi effettuati da tali navi.

Al fine di stimolare l'avvio di comportamenti virtuosi da parte delle navi, si intende applicare un sistema di tariffazione con meccanismi promozionali per le navi che attuano la raccolta differenziata ivi compresa una premialità per le navi che adottino sistemi di gestione ambientale (es. Emas, ISO 14001, ecc..)

Al fine di promuovere la raccolta differenziata oltre ad iniziative volte ad aumentare la sensibilizzazione in particolare delle navi mercantili, verranno introdotte delle modifiche al regime tariffario finalizzate a penalizzare chi conferisce esclusivamente rifiuti indifferenziati.

12. PERSONA RESPONSABILE DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO

Il Responsabile/i dell'attuazione del Piano sarà/saranno individuato/i con apposita Determina del Presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

13. PROCEDURE DI SEGNALAZIONE DELLE EVENTUALI INADEGUATEZZE RILEVATE NEGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA.

All'atto della raccolta dei rifiuti, il Gestore consegnerà alla nave un apposito modulo sul quale potranno essere segnalate all'Autorità eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta dei rifiuti.

Analoga segnalazione potrà essere fatta da chiunque ne abbia interesse mediante annotazione nel "registro delle inadeguatezze", che sarà tenuto a cura del Responsabile/i dell'attuazione del Piano.

Il responsabile dovrà effettuare, anche a campione, periodiche verifiche del rispetto delle operazioni previste dal piano.

14. PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PERMANENTI CON GLI UTENTI DEL PORTO, CON I GESTORI DEGLI IMPIANTI E CON LE ALTRI PARTI INTERESSATE.

Al fine di verificare la funzionalità dell'impianto portuale, saranno indetti periodici incontri consultivi con le agenzie marittime, le imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali ed il gestore dell'impianto stesso, nonché con l'AUSL BA/4, l'Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto.

In fase di prima applicazione del presente piano gli incontri avranno periodicità bimestrale, successivamente semestrale.



15. AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

Negli elaborati progettuali, in relazione alle conseguenti procedure di affidamento del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del Porto di Bari si dovrà verificare la possibilità di inserire indicazioni riferibili ai CAM "criteri ambientali minimi" di cui al Piano d'azione nazionale per gli acquisti verdi adottato con il Decreto Interministeriale dell'11 aprile 2008 aggiornato dal D.M. 10 aprile 2013.

Dovranno, altresì, essere specificate procedure per particolari situazioni di emergenza quali l'abbandono di rifiuti sulle banchine o nelle acque del porto e, se non già previste nei capitolati relativi alla pulizia delle aree portuali, procedure relative agli interventi da adottare nel caso di eventuali perdita di carburante e olio all'interno dell'area portuale.

16. PUBBLICAZIONE,

Sul sito web istituzionale sarà pubblicato (commi 5 e 6 dell'Art. 8 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.) integralmente il provvedimento di verifica, dell'adozione e approvazione del piano, dell'iter procedurale e del risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni dall'esclusione dalla VAS e le modalità di ottemperanza alle prescrizioni impartite.

24

