



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio



Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Taranto

Documento redatto ai sensi dell'art 5 del D. Lgs. 197/2021

Rev. 10 in data 17/01/2024

*Responsabile: Giuseppe LECCE
Collaborazione: ing. Tiziana STEA*

Indice

Elenco allegati	4
Definizioni	5
Normativa di riferimento.....	8
<i>Premessa</i>	<i>11</i>
<i>Introduzione.....</i>	<i>13</i>
Rifiuti prodotti dalle navi e conferiti agli impianti portuali di raccolta.....	15
Conclusioni.....	47
Rapporto Preliminare Ambientale per l'assoggettabilità a VAS.....	49
Introduzione.....	50
I traffici.....	51
Rinfuse.....	51
Merci Varie	51
Traffico Passeggeri.....	51
Contentori	51
Inquadramento geografico del Porto di Taranto	51
Localizzazione del Porto di Taranto.....	52
Le strutture e le infrastrutture del Porto di Taranto	52
<i>Terminal siderurgico.....</i>	<i>55</i>
<i>Terminal petrolifero</i>	<i>55</i>
<i>Terminal cemento.....</i>	<i>56</i>
<i>Banchine commerciali.....</i>	<i>56</i>
<i>Porto turistico</i>	<i>56</i>
Descrizione delle infrastrutture	56
<i>Collegamenti stradali.....</i>	<i>56</i>
<i>Collegamenti ferroviari.....</i>	<i>57</i>
<i>Scali aeroportuali.....</i>	<i>57</i>
L'inquadramento territoriale del Porto di Taranto.....	57
Il Porto di Taranto e l'economia regionale.....	58
<i>Sito di Interesse Nazionale (SIN)</i>	<i>61</i>
Contenuti ed obiettivi del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Taranto	65
<i>Impatto sulla componente aria.....</i>	<i>68</i>
<i>Impatto sulla componente paesaggio.....</i>	<i>69</i>
<i>Impatto sulla componente acqua.....</i>	<i>69</i>
<i>Impatto sulla componente suolo e sottosuolo.....</i>	<i>70</i>
<i>Impatto sulla componente rumore.....</i>	<i>70</i>
<i>Impatto sull'ambiente marino</i>	<i>70</i>

<i>Impatto sulla vegetazione</i>	71
<i>Impatto sulle componenti fauna ed ecosistemi</i>	71
Conclusioni	71

Elenco allegati:

All. 1: Procedura per la segnalazione di eventuali inadeguatezze;

All. 2: Planimetria del Porto di Taranto;

All. 3: Impianto di autoclavaggio;

All. 4: Interno impianto di autoclavaggio;

All. 5: Planimetria del Porto di Taranto con indicazione della localizzazione delle isole ecologiche;

All. 6: Planimetria del Porto di Taranto con indicazione dell'area portuale riservata alla localizzazione dei nuovi impianti.

Definizioni

Si ritiene utile avere a disposizione il seguente glossario dei termini utilizzati nel presente elaborato per il diverso significato che a volte detti sostantivi assumono in normative diverse o nel linguaggio comune:

Autorità competente: per il porto di Taranto l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto (AdSPMI).

Deposito temporaneo prima della raccolta: il raggruppamento dei rifiuti ai fini del trasporto degli stessi in un impianto di recupero e/o smaltimento, effettuato, prima della raccolta ai sensi dell'articolo 185-bis; (*art. 183 c. 1 lett. bb) del D. Lgs. 152/06*).

Gestione dei rifiuti: la raccolta, il trasporto, il recupero, compresa la cernita, e lo smaltimento dei rifiuti, compresi la supervisione di tali operazioni e gli interventi successivi alla chiusura dei siti di smaltimento, nonché le operazioni effettuate in qualità di commerciante o intermediari. Non costituiscono attività di gestione dei rifiuti le operazioni di prelievo, raggruppamento, selezione e deposito preliminari alla raccolta di materiali o sostanze naturali derivanti da eventi atmosferici o meteorici, ivi incluse mareggiate e piene, anche ove frammisti ad altri materiali di origine antropica effettuate, nel tempo tecnico strettamente necessario, presso il medesimo sito nel quale detti eventi li hanno depositati; (*art. 183 c. 1 lett. n) del D. Lgs. 152/06*).

Imbarcazioni da diporto: natanti con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 ed i 10 metri, le unità navali, con scafo di lunghezza compresa tra i 10 ed i 24 metri e le navi da diporto con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione, destinati all'utilizzo sportivo o ricreativo e non impegnati in attività commerciali (*art. 2 c. 1 lett. h) del D. Lgs. 197/21*).

Impianto portuale di raccolta: qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile che sia in grado di fornire il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi (*art. 2 c. 1 lett. f) del D. Lgs. 197/21*).

Nave: un'imbarcazione di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi i pescherecci, le imbarcazioni da diporto, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e le imbarcazioni galleggianti (*art. 2 c. 1 lett. a) del D. Lgs. 197/21*).

Peschereccio: qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata ai fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi (*art. 2 c. 1 lett. g) del D. Lgs. 197/21*).

Porto: un luogo o area geografica cui sono state apportate migliorie ed aggiunte attrezzature progettate principalmente per consentire l'attracco di navi, compresa la zona di ancoraggio all'interno della giurisdizione del porto (*art. 2 c. 1 lett. i) del D. Lgs. 197/21*).

Raccolta: il prelievo dei rifiuti, compresi la cernita preliminare e il deposito preliminare alla raccolta, ivi compresa la gestione dei centri di raccolta di cui alla lettera "mm", ai fini del loro trasporto in un impianto di trattamento; (*art. 183 c. 1 lett. o) del D. Lgs. 152/06*).

Raccolta differenziata: la raccolta in cui un flusso di rifiuti è tenuto separato in base al tipo ed alla natura dei rifiuti al fine di facilitarne il trattamento specifico; (*art. 183 c. 1 lett. p) del D. Lgs. 152/06*).

Recupero: qualsiasi operazione il cui principale risultato sia di permettere ai rifiuti di svolgere un ruolo utile, sostituendo altri materiali che sarebbero stati altrimenti utilizzati per assolvere una particolare funzione o di prepararli ad assolvere tale funzione, all'interno dell'impianto o nell'economia in generale. L'allegato C della parte IV del presente decreto riporta un elenco non esaustivo di operazioni di recupero; (*art. 183 c. 1 lett. t) del D. Lgs. 152/06*).

Residui del carico: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo che rimangono sul ponte, nella stiva o in cisterne, dopo le operazioni di carico e scarico, comprese le eccedenze di carico e scarico e le fuoriuscite, siano essi umidi, secchi o trascinati dalle acque di lavaggio, ivi comprese le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o i suoi residui. Fanno eccezione le polveri del carico che rimangono sul ponte dopo che questo è stato spazzato o la polvere presente sulle superfici esterne della nave (*art. 2 c. 1 lett. e) del D. Lgs. 197/21*).

Rifiuti dalle navi: tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, le acque di sentina e le acque reflue un'imbarcazione di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi i pescherecci, le imbarcazioni da diporto, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e le imbarcazioni galleggianti (*art. 2 c. 1 lett. c) del D. Lgs. 197/21*).

Rifiuto: qualsiasi sostanza od oggetto che rientra nelle categorie riportate nell'allegato A alla parte quarta del presente decreto e di cui il detentore si disfi o abbia l'obbligo di disfarsi (*art. 183 c. 1 lett. a) del D. Lgs. 152/06*).

Rifiuti accidentalmente pescati: i rifiuti raccolti in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune dalle reti durante le operazioni di pesca e quelli raccolti occasionalmente in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune con qualunque mezzo (*art. 1 c.2 lett. a) della L. 60/2022*);

Smaltimento: qualsiasi operazione diversa dal recupero anche quando l'operazione ha come conseguenza secondaria il recupero di sostanze o di energia. L'Allegato B alla parte IV

del presente decreto riporta un elenco non esaustivo delle operazioni di smaltimento (*art. 183 c. 1 lett. z) del D. Lgs. 152/06*).

Stoccaggio: le attività di smaltimento consistenti nelle operazioni di deposito preliminare di rifiuti di cui al punto D15 dell'allegato B alla parte quarta del presente decreto, nonché le attività di recupero consistenti nelle operazioni di messa in riserva di rifiuti di cui al punto R13 dell'allegato C alla medesima parte quarta (*art. 183 c. 1 lett. aa) del D. Lgs. 152/06*).

Sufficiente capacità di stoccaggio: lo spazio necessario a stoccare i rifiuti a bordo dal momento della partenza fino al successivo porto di scalo, compresi i rifiuti che saranno presumibilmente prodotti nel corso del viaggio (*art. 2 c. 1 lett. m) del D. Lgs. 197/21*).

Traffico di linea: traffico effettuato in base a una lista pubblicata o pianificata di orari di partenza e di arrivo tra porti specificati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconosciuto dalla Autorità competente di cui alla lettera l) (*art. 2 c. 1 lett. n) del D. Lgs. 197/21*).

Scali regolari: viaggi ripetuti dalla stessa nave secondo uno schema costante tra porti individuati o una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi (*art. 2 c. 1 lett. o) del D. Lgs. 197/21*).

Scali frequenti: scali effettuati da una nave nello stesso porto, che si verificano almeno una volta ogni due settimane (*art. 2 c. 1 lett. p) del D. Lgs. 197/21*).

GISIS: sistema globale integrato di informazione sul traffico marittimo istituito dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) (*art. 2 c. 1 lett. q) del D. Lgs. 197/21*).

Trattamento: operazioni di recupero o smaltimento, inclusa la preparazione prima del recupero o dello smaltimento (*art. 2 c. 1 lett. r) del D. Lgs. 197/21*).

Tariffa indiretta: una tariffa pagata per i servizi svolti dagli impianti portuali di raccolta, indipendentemente dall'effettivo conferimento dei rifiuti da parte delle navi (*art. 2 c. 1 lett. s) del D. Lgs. 197/21*).

Zona di ancoraggio: l'area individuata nello specchio acqueo interno o esterno alle aree del porto, ove una nave può sostare, non necessariamente all'ancora, senza compiere operazioni commerciali intese come quelle che comportano la movimentazione, del carico pagante o l'imbarco o lo sbarco di passeggeri (*art. 2 c. 1 lett. t) del D. Lgs. 197/21*).

Normativa di riferimento

Per il conferimento dei rifiuti, in ambito portuale, si ha come riferimento la seguente normativa la cui elencazione che è specifica per i rifiuti a bordo nave e che non si ritiene esaustiva:

- Codice della navigazione;
- Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione;
- Marpol 73/78 del 2 novembre 1973 *“Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento marino causato da navi e del protocollo di intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse da idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2.11.1973”* ratificata con legge 29 settembre 1980;
- Legge 28 gennaio 1994, n° 84 *“Riordino della legislazione in materia portuale”* e smi;
- Ordinanza n° 04/97, in data 06.03.1997 dell'Autorità Portuale di Taranto oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio;
- Ordinanza n° 261/2000 in data 23.11.2000 come modificata con l'ordinanza n° 173/2002, in data 03.08.2002 della Capitaneria di Porto;
- Decreto Interministeriale 22 maggio 2001 (Ministeri Sanità ed Ambiente) recante *“Misure relative alla gestione e alla distruzione dei rifiuti alimentari prodotti a bordo dei mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali”*;
- Decreto Ministeriale 17 novembre 2005, n. 269 *“Regolamento attuativo degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 relativo all'individuazione dei rifiuti pericolosi provenienti dalle navi, che è possibile ammettere alle procedure semplificate” e successive modificazioni ed integrazioni*;
- D. Lgs. 3 aprile 2006, n° 152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- Regolamento di sicurezza del Porto di Taranto approvato con ordinanza n.70 in data 18 marzo 2011 della Capitaneria di Porto di Taranto e smi;
- Decreto Ministeriale Ambiente 17 Dicembre 2009, *“Istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e dell'articolo 14-bis del decreto-legge n. 78 del 2009 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 102 del 2009” e successive modificazioni ed integrazioni*;
- REGOLAMENTO (CE) n. 1069/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 ottobre 2009 recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano e che abroga il regolamento (CE) n. 1774/2002 (regolamento sui sottoprodotti di origine animale);
- D. Lgs. 3 dicembre 2010, n. 205, *“Disposizioni di attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga*

alcune direttive”.

- Decreto Ministeriale 18 febbraio 2011, n. 52 *“Regolamento recante istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e dell'articolo 14-bis del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n.102”;*

- D.M. Ambiente 22 dicembre 2016 *“Recepimento della direttiva 2015/2087/CE, recante modifica dell'allegato II, della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui di carico”.*

- *“Regolamento per la disciplina del servizio di ritiro dei rifiuti da bordo delle navi”* adottato con ordinanza n. 12/20 in data 05/06/2020 di questa Autorità di sistema portuale;

- Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti;

- Direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti;

- Direttiva (UE) 2018/852, che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio;

- Direttiva 2019/883/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE ed abroga la direttiva 2000/59/CE;

- Regolamento di esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione del 21 gennaio 2022 recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il metodo da utilizzare per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio dedicata;

- Regolamento d'Esecuzione (UE) 2022/90 della Commissione del 21 gennaio 2022 recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio;

- Regolamento di esecuzione (UE) 2022/91 della Commissione del 21 gennaio 2022 che definisce i criteri per determinare che una nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo ambientalmente sostenibile e compatibile in conformità alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio;

- Regolamento di Esecuzione (UE) 2022/92 della Commissione del 21/01/2022 – recante le *“modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo e del Consiglio per quanto riguarda le metodologie sui dati di monitoraggio e il formato per la comunicazione dei rifiuti accidentalmente pescati”;*

- D. Lgs.116 del 03/09/2020 di Attuazione della direttiva (UE) 2018/851 che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva (UE) 2018/852 che modifica

la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio;

- D. Lgs. 8 novembre 2021, n° 197 *“Recepimento della direttiva 2019/883/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE ed abroga la direttiva 2000/59/CE”*;
- *“Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani, comprensivo della sezione gestione dei fanghi di depurazione del servizio idrico integrato, e della proposta di Piano delle bonifiche delle aree inquinate”* adottato con D.G.R. 68 del 14/12/2021 della Giunta Regionale della Regione Puglia e smi;
- *“Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali”* adottato con D.G.R. n. 673 dell’11 maggio 2022 e smi;
- Legge 17 maggio 2022, n. 60 recante *“Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare (legge «SalvaMare»)”*.

Premessa

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5 del D. Lgs. 197/21 ha redatto il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Taranto.

I precedenti piani sono stati redatti in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 5 del D. Lgs.182/03 (oggi abrogato) ed approvati dalla competente Regione Puglia. A seguito della emanazione del D. Lgs. 197/21 si è provveduto ad aggiornare i contenuti del piano ai sensi della vigente normativa.

L'Ente nel corso di questi anni ha implementato attività volte alla salvaguardia dell'ambiente ed alla sensibilizzazione dell'utenza in materia di recupero dei rifiuti partecipando anche a progetti europei afferenti la green economy e l'economia circolare volta alla gestione dei rifiuti.

Nell'elaborazione del piano sono state recepite le misure indicate nella D.D. n. 44 del 03/02/2020 della Regione Puglia, con la quale la regionale Sezione Autorizzazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente per la VAS, ha motivatamente escluso dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il precedente piano, a condizione del rispetto di specifiche prescrizioni contenute nella citata determinazione dirigenziale.

Mantenendo inalterati i principi che hanno ispirato la precedente versione di questo piano, si è provveduto ad aggiornare i riferimenti normativi ed i dati con quelli relativi agli anni al 2019, 2020 e 2021 delle tipologie di rifiuti trattati nel porto di Taranto.

In particolare sono stati aggiornati ed inseriti i seguenti punti del piano:

- la statistica dei rifiuti prodotti dalle navi conferiti e dei residui del carico conferiti a terra presso i punti di raccolta e le isole ecologiche e quelli raccolti direttamente da bordo della nave, riferita agli ultimi tre anni;
- aggiornamento dei concessionari operanti in porto;
- una descrizione del sistema di recupero dei costi secondo il quale il sistema tariffario implementato prevede una tariffa fissa diretta ed una indiretta che le navi devono corrispondere al concessionario per la gestione dell'impianto suddiviso per stazza della nave.

Tutti ciò premesso, non essendo intervenute significative modifiche rispetto agli elementi oggetto del presente aggiornamento, si ritengono allo stesso modo non mutate le condizioni e le motivazioni che hanno determinato l'esclusione del piano dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica con la sopracitata D.D. 44/2020.

Ferme restando le disposizioni delle vigenti Convenzioni Internazionali, delle leggi e delle ordinanze in materia, è fatto assoluto divieto a tutte le navi e galleggianti, italiane e straniere, di qualsiasi tipo, di versare idrocarburi, residui di prodotti petroliferi, acque di lavaggio,

morchie, zavorre e simili comunque contenenti tali residui, od altra sostanza inquinante, nelle acque del porto di Taranto. Parimenti è fatto divieto di scaricare a mare gli effluenti delle acque grigie e nere di bordo se non preventivamente trattati ed in ossequio alla normativa internazionale vigente.

La gestione dei rifiuti a bordo delle navi viene effettuata in ossequio e rispetto della normativa nazionale, regionale e in aderenza a quanto previsto dalle relative pianificazioni regionali per le quali il piano è stato trasmesso alla competente Regione Puglia per le valutazioni di competenza.

Introduzione

La Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE, ha l'obiettivo di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dell'Unione e di garantire nel contempo il buon funzionamento del traffico marittimo, migliorando la disponibilità e l'uso degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi.

La direttiva (UE) 2019/883 ha lo scopo di tutelare l'ambiente marino riducendo gli scarichi in mare dalle navi, al tempo stesso assicurando il flusso del traffico marittimo. Intende allineare la legislazione dell'UE alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione MARPOL"), la quale stabilisce i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, nonché le condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino. Si stabilisce che gli Stati membri mettano a disposizione, in tutti i porti, impianti di raccolta adeguati alle esigenze delle navi che utilizzano abitualmente il porto, "senza causare loro ingiustificati ritardi" (articolo 4). Per ciascun porto deve essere predisposto e attuato un adeguato piano di raccolta e gestione dei rifiuti; le relative informazioni devono essere chiaramente comunicate agli operatori navali e rese pubbliche e facilmente accessibili (articolo 5). Il comandante di una nave che fa scalo in un porto dell'Unione, prima di lasciare tale porto, consegna tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto di raccolta (articolo 7). La relativa tariffa è dovuta indipendentemente dall'avvenuto conferimento dei rifiuti (articolo 8).

Per quanto riguarda le competenze delle Autorità di Sistema Portuale, di particolare importanza, ai fini del presente elaborato, è il comma 1 dell'art 5 del D. Lgs. 08/11/2021, n. 197 che prevede che *“le Autorità competenti predispongono, approvano e rendono operativo il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti nel rispetto delle disposizioni del presente decreto e dei criteri indicati nell'Allegato 1. Ai fini della predisposizione del Piano, della sua modifica e del suo aggiornamento, è assicurata la consultazione di tutte le parti interessate, tra cui, gli utenti del porto o i loro rappresentanti, ivi incluse le associazioni di categoria, le autorità locali, gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile. Il Piano è tempestivamente comunicato alla regione competente, che ne valuta la coerenza con il Piano regionale di gestione dei rifiuti esprimendosi entro sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione”*.

Tra i rifiuti delle navi assoggettati alle disposizioni della direttiva, sono considerati anche i *"rifiuti accidentalmente pescati"*, che a loro volta sono definiti come i *"rifiuti raccolti*

dalle reti durante le operazioni di pesca" (comma 1 lett. d) dell'art. 2 del D. Lgs. 197/2021).

Occorre precisare altresì che, ai sensi della legge n. 60 del 17/05/2022, i rifiuti accidentalmente pescati includono anche i rifiuti raccolti occasionalmente in mare con qualunque mezzo. In relazione a quanto precede, il comandante della nave o il conducente del natante che approda conferisce i rifiuti accidentalmente pescati in mare, all'impianto portuale di raccolta differenziandoli per tipologia.

Inoltre, ai sensi dell'art. 8 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 197/2021, il conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati non comporta l'obbligo di corresponsione della tariffa.

Per questa tipologia di rifiuti, che al momento non rappresentano un dato rilevante, verrà valutata, ove cambiassero significativamente le quantità conferite, l'opportunità di installare apposite strutture di raccolta dedicate agli stessi.

Il presente piano di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti, conformemente alla normativa vigente, riguarda tutti i tipi di rifiuti delle navi che abitualmente fanno scalo nel porto di Taranto ed è elaborato in conformità alle dimensioni del porto e della tipologia delle navi che vi fanno scalo.

Rifiuti prodotti dalle navi e conferiti agli impianti portuali di raccolta

La mole dei traffici nazionali ed internazionali sviluppatasi nel Porto di Taranto negli ultimi anni fa intuire il motivo per cui questa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e la locale Autorità Marittima hanno posto la massima attenzione alle problematiche ambientali del Porto di Taranto ed in particolare alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi.

A riprova di quanto è stato affermato, si prenda in considerazione l'Ordinanza n° 261/2000, in data 23.11.2000 della Capitaneria di Porto di Taranto, come modificata con Ordinanza n° 173/2002, in data 03.08.2002 della medesima Autorità Marittima, che si può ritenere un punto di riferimento, in ambito locale, nella gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi. L'Ordinanza persegue quest'obiettivo dettando le disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento causato dai rifiuti originati da navi e quelle relative all'eliminazione ed alla raccolta dei rifiuti di qualsiasi genere prodotti dalle navi, comprese le unità da pesca, da diporto ed i galleggianti, nell'ambito del Circondario Marittimo di Taranto.

L'art. 5 dell'Ordinanza precitata fa suo il principio secondo cui *“chi inquina paga”* prevedendo il *“divieto di gettare o abbandonare i rifiuti e/o materiali di qualsiasi natura nelle aree demaniali di giurisdizione del Circondario Marittimo di Taranto”*. Ai fini della raccolta differenziata, l'art. 7 dispone che i rifiuti devono essere suddivisi per tipologia già a bordo della nave.

All'art. 6 prevede l'obbligo del conferimento degli stessi statuendo che *“le navi devono conferire i propri rifiuti alla ditta che effettua il relativo servizio, entro ventiquattro ore dall'arrivo in porto o in rada, qualora, all'arrivo, siano trascorse meno di ventiquattro ore dall'ultimo documentato conferimento,Il conferimento va invece effettuato immediatamente dopo l'arrivo, qualora siano trascorse più di ventiquattro ore dall'ultimo conferimento”*.

L'art. 9 dispone, inoltre, che *“il comando di bordo deve registrare le operazioni connesse all'eliminazione dei rifiuti e conservare, nell'archivio di bordo, la documentazione comprovante l'avvenuto ritiro dei rifiuti da parte della ditta incaricata, al fine di consentire il controllo e la verifica dell'osservanza delle presenti disposizioni”*.

Conformemente a quanto previsto, si è sviluppata l'azione amministrativa di quest'Ente che ha appaltato il servizio di rifiuti al fine di assicurare una corretta e funzionale raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi.

L'esistenza di detta normativa locale e della conseguente conforme organizzazione del servizio, non ha sollevato, ovviamente, dall'assolvimento degli obblighi normativi che prevedono la formalizzazione della pianificazione della raccolta e della gestione dei rifiuti.

La norma prevede che nell'elaborazione del piano si debba tenere conto dei rifiuti conferiti dalle navi che approdano in via ordinaria nel porto. Tali dati sono noti essendo rilevabili dalle registrazioni dei rifiuti degli anni precedenti comunicate dalle società che gestiscono il servizio. I dati raccolti per le valutazioni e per le considerazioni presenti in questo piano sono, come già anticipato, quelli relativi al triennio comprendente gli anni 2019, 2020 e 2021.

I rifiuti, classificabili in rifiuti speciali pericolosi e non, che possono essere conferiti e smaltiti dalle strutture ricettive, possono essere distinti nelle seguenti tipologie:

- 1) prodotti dalla nave;
- 2) residui del carico che sono costituiti da un qualunque materiale contenuto all'interno delle stive o delle cisterne del carico e che vi è rimasto al termine delle operazioni di scarico e di pulizia.

A loro volta i rifiuti prodotti dalla nave si suddividono in:

- a) rifiuti urbani di natura domestica (tipo cucina, diversi da residui del carico);
- b) acque reflue;
- c) acque di sentina;
- d) associati al carico.

Analogamente i rifiuti del carico si possono classificare in:

- a) *slop* (acque di lavaggio);
- b) acque di zavorra qualora venute a contatto con carico;
- c) eccedenze.

Passando ad analizzare la fase della raccolta dei rifiuti si deve subito precisare che è da considerarsi impianto portuale qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile all'interno del porto atta a ricevere i rifiuti delle navi ed i residui del carico, prima del loro avvio al recupero o allo smaltimento. Gli impianti, mobili o fissi, devono essere adeguati alla quantità ed alla qualità dei rifiuti che, in base alla classificazione del porto o in relazione al traffico registrato, possono essere scaricati dalle navi.

Le strutture devono altresì permettere un rapido conferimento dei rifiuti o dei residui, garantendo, comunque, elevati standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo in applicazione alle migliori tecnologie disponibili. Ogni porto deve essere dotato di impianti e di servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi ed i loro residui, con oneri a carico del gestore.

Al fine dell'affidamento dei servizi di raccolta e di ritiro dei rifiuti in ambito portuale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, anche al fine di raggiungere gli obiettivi ambientali definiti nell'ambito del proprio sistema di gestione ambientale certificato ai sensi della ISO 14001:2015, ha implementato una procedura nella quale sono stati inseriti i criteri

ambientali minimi da utilizzare per la stesura degli elaborati progettuali propedeutici all'indizione della procedura ad evidenza pubblica. Nella definizione di tali criteri si prevede di recepire le indicazioni riferibili ai “*Criteri Ambientali Minimi*” di cui al Piano d’Azione Nazionale per gli acquisti verdi.

Attualmente nel Porto di Taranto opera la Nigromare S.r.l. che svolge attività di ritiro, trattamento e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi mercantili. Tale attività è rivolta ai rifiuti solidi e/o liquidi, speciali e pericolosi e non, confezionati in colli, ricompresi nella tipologia prodotti dalla nave e dei residui del carico in qualità di concessionario a seguito di svolgimento di procedura ad evidenza pubblica. La Nigromare S.r.l. è concessionaria con contratto d'appalto Rep. n. 737, in data 04 aprile 2019 del servizio di ritiro dei rifiuti da bordo delle navi per il periodo 29/02/2019 al 27/02/2025.

L’attività di raccolta, trasporto, trattamento, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio, delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60°C e delle acque di zavorra da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto ed in rada è svolta in regime di libera concorrenza previa iscrizione nei Registri ex art. 68 cod. nav. nelle more dello svolgimento della procedura ad evidenza pubblica per l’affidamento del servizio in concessione.

Attualmente nel Porto di Taranto opera la Ecologica Sud s.r.l., società individuata dal consorzio oli usati, la quale svolge attività di ritiro rifiuti speciali dalle isole ecologiche ubicate nelle aree portuali ad uso comune. La Ecologica Sud s.r.l. è appaltatrice con contratto di stipula prot. n. 358813 del 14.06.2023 per anni tre.

Il piano, per essere redatto in conformità all'allegato I del D. Lgs. 8 novembre 2021, n. 197, deve includere i seguenti elementi:

- a) una valutazione dell'esigenza di impianti portuali di raccolta in funzione delle necessità delle navi che abitualmente fanno scalo nel porto;
- b) una descrizione del tipo e della capacità degli impianti portuali di raccolta;
- c) una descrizione delle procedure di accettazione e raccolta dei rifiuti delle navi;
- d) una descrizione del sistema di recupero dei costi;
- e) una descrizione della procedura per la segnalazione delle presunte inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- f) una descrizione della procedura per le consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, le imprese di gestione dei rifiuti dei rifiuti, gli operatori dei terminal e le altre parti interessate;
- g) una panoramica del tipo e dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi e gestiti negli impianti.

I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti possono includere:

- a) una sintesi del diritto nazionale pertinente, la procedura e le formalità per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta;
- b) l'identificazione di un punto di contatto nel porto;
- c) una descrizione degli impianti e dei processi di pretrattamento per eventuali flussi specifici di rifiuti nel porto;
- d) una descrizione delle modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta;
- e) una descrizione delle modalità di registrazione dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi;
- f) una descrizione delle modalità di gestione nel porto dei diversi flussi di rifiuti.

Utilizzando il predetto schema, si procederà nella trattazione dei singoli argomenti analizzandoli parallelamente per i due settori di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi esistenti nel porto di Taranto:

1. rifiuti urbani e speciali, solidi e/o liquidi, pericolosi e non, confezionati in colli, ricompresi nella tipologia dei rifiuti prodotti dalla nave;
2. acque di sentina e morchie delle navi mercantili (*Slop*, acque di lavaggio, etc..).

Si precisa che, sebbene il Porto di Taranto - inteso in senso geografico - comprenda anche importanti installazioni militari, non sarà affrontata, in questa sede, la problematica dei rifiuti prodotti dalle navi militari e da quelle adibite a servizi portuali in quanto dette attività sono esplicitamente escluse dall'applicazione della norma ai sensi dell'art. 3 comma a) del D. Lgs. 197/21.

In tale sede non saranno affrontate le aree assentite in concessione in quanto la gestione dei rifiuti a terra è affidata al concessionario che ne deve garantire la corretta raccolta e il relativo recupero/smaltimento come esplicitamente previsto negli atti di concessione. Infatti appare di tutta evidenza come l'organizzazione di un sistema di gestione dei rifiuti nelle aree in concessione – che non considera quelli prodotti dalle navi - è un onere del concessionario nella sua qualità di produttore.

Per i due porticcioli turistici ricadenti all'interno della circoscrizione di competenza, presso i quali stazionano un numero cospicuo di imbarcazioni da diporto, per un totale di circa 300, il conferimento dei rifiuti urbani e speciali prodotti dalle imbarcazioni avviene tramite contenitori appositi dislocati nell'area in concessione da parte del concessionario che ne garantisce l'esclusività del conferimento senza alcuna interferenza con altre tipologie di rifiuti prodotti nelle aree stesse il cui ritiro viene garantito mediante contratti con soggetti pubblici o privati. Le esigenze degli utenti sono soddisfatte dalla presenza, lungo la banchina, di strutture

amovibili (cassonetti) per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani, e dalle isole ecologiche per il conferimento dei rifiuti derivanti dall'attività di manutenzione delle imbarcazioni, quali batterie esauste, oli e filtri. Il concessionario programma le frequenze minime per il ritiro dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni nelle aree portuali in concessione, coordinandosi con le frequenze e le modalità di raccolta effettuate dalla ditta incaricata del servizio. In particolare, il concessionario, in base al numero di imbarcazioni stanziali provviste di sistemi di raccolta a bordo delle fosse settiche e/o delle acque di sentina, provvederà ad ottimizzare il trasporto di tali tipologie di rifiuto, massimizzando i quantitativi e/o programmandone la frequenza, anche diversa a seconda della stagione, in aggiunta a quella a chiamata. Inoltre provvederà ad assicurare un congruo numero di servizi igienici, in particolare presso le aree del porto turistico, tenendo conto del numero di natanti e il relativo numero di passeggeri.

Per il conferimento dei rifiuti urbani nelle aree ad uso comune da parte degli operatori portuali sia pubblici che privati che hanno uffici ubicati nell'ambito portuale nonché degli esercenti dei bar esistenti in predetto ambito sono stati installati cassonetti/contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani. Sono state altresì realizzate due "Isole ecologiche" per i rifiuti speciali e pericolosi provenienti da imbarcazioni da pesca o di diporto nautico. Il progetto delle "Isole ecologiche" è nato dall'esigenza di fornire agli utenti della nautica, privata e professionale, della pesca e/o da diporto, strutture funzionali per la raccolta di rifiuti come le batterie al piombo esauste e gli oli usati. Se non trattati in modo corretto, tali tipi di rifiuti possono essere nocivi non solo per l'ambiente ma anche per la salute dell'uomo. Raccolti con cura, ed in particolari aree, non inquinano e possono anche essere recuperati per essere riutilizzati.

Questa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, con l'ordinanza n. 08/09, in data 12 novembre 2009, ha disciplinato l'uso delle due "Isole ecologiche" che sono state installate in porto, e più precisamente nei pressi del Varco Est e nella Darsena Servizi.

Le aree del Porto di Taranto sono così suddivise:

Area Demaniale Marittima	4.535.000 mq
Aree in concessione	2.146.000 mq
Aree non in concessione	2.389.000 mq
Banchine in concessione	13.052 m
Banchine non in concessione	1.821 m
Scogliera	6.418 m

Da un punto di vista funzionale le caratteristiche del porto si distinguono in due componenti:

- a. il porto commerciale, che comprende la Calata 1, il 1° sporgente, la Calata 2, la

Calata 4, il 4° sporgente ponente oltre al Polisetoriale con la Calata 5;

b. il porto industriale, i cui accosti sono in concessione a società industriali e che include gli sporgenti n. 1, 2, 3, 4 e 5, le calate 3 e 4, oltre al Pontile Petrolifero.

Come anticipato, la prima fase, propedeutica alla redazione di questo piano, è stata quella di raccogliere informazioni relative al numero ed ai diversi tipi di navi che utilizzano il porto distinguendole secondo le quantità e le tipologie dei rifiuti conferiti alle strutture ricettive esistenti.

Il successivo *step* è stato quello di studiare i dati statistici al fine di individuare il numero di navi che normalmente stazionano in porto, il numero di navi approdate nel porto, la loro stazza e le merci trasportate. Attraverso tutti questi elementi si è quindi valutato il quantitativo di rifiuti conferiti e sono state sviluppate delle previsioni.

Per quanto detto, si ritiene utile anticipare in questa fase del piano l'indicazione della tipologia e della quantità dei rifiuti trattati all'interno dell'area portuale anche se tale argomento - nell'allegato I del D. Lgs. 8 novembre 2021, n. 197 è previsto al punto g).

a) una panoramica del tipo e dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi e gestiti negli impianti.

I dati relativi a tutte le tipologie dei rifiuti conferiti nel porto di Taranto vengono registrati periodicamente e monitorati da parte degli uffici competenti al fine di valutare eventuali interventi migliorativi; viene eseguito infatti un monitoraggio della produzione dei rifiuti per calibrare eventuali azioni correttive nei confronti dei concessionari, appaltatori ed utenti.

In questo modo è possibile, da parte degli uffici competenti, valutare l'efficacia delle postazioni previste (localizzazione, quantità e capienza delle imbarcazioni) e dei trasporti effettuati (programmati o a chiamata) per il ritiro dei rifiuti (numero delle chiamate, tipologia di rifiuto, quantitativi, ecc.), nonché gli esiti dei controlli effettuati.

a.1) RIFIUTI VARI

Si riporta nella tabella la descrizione qualitativa e quantitativa dei rifiuti ritirati negli ultimi 3 anni:

IDENTIFICAZIONE RIFIUTI PERICOLOSI GENERATI DALLE NAVI/IMBARCAZIONI				
Unità di misura: kg				
EER	Denominazione	Anno		
		2019	2020	2021
080111*	Pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	7.280	3.195	18.159
130208*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	185	/	/
150110*	Contenitori sporchi di pittura. Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	5.834	3.881	6.884

150111*	Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose (ad esempio amianto), compresi i contenitori a pressione vuoti	23	26	/
150202*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose ¹	29.813	18.665	29.074
160107*	Filtri dell'olio	2.546	2.305	3.582
160303	Rifiuti inorganici, contenenti sostanze pericolose	6.782	4.047	5.256
160601*	Batterie al piombo	233	28	382
180103*	Rifiuti alimentari extra UE assimilati a rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	355	363	40
160305*	Rifiuti organici, contenenti sostanze pericolose	1.062	460	340
200121*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	705	705	956
200133*	Batterie e accumulatori di cui alle voci 160601, 160602 e 160603 nonché batterie e accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie	180	341	176
TOTALE		54.998	34.016	64.849

IDENTIFICAZIONE RIFIUTI NON PERICOLOSI GENERATI DALLE NAVI/IMBARCAZIONI				
Unità di misura: kg				
EER	Denominazione	Anno		
		2019	2020	2021
080318	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	1.062	198	118
120101	Limatura e trucioli di materiali ferrosi	60	47.280	/
150101	Imballaggi in carta e cartone	12.873	20.141	1.192
150102	Imballaggi di plastica	11.825	18.706	2.535
150103	Imballaggi in legno	4.660	8.401	4.641
150104	Imballaggi metallici	/	3.440	/
150106	Imballaggi in materiali misti	1.060	24.750	92.230
150107	Imballaggi in vetro	1.013	1.663	580

150203	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202	360	/	/
161002	Soluzioni acquose di scarto, diverse da quelle di cui alla voce 161001	/	3.070	/
170405	Ferro e acciaio	1.342	13.575	4.810
180109	Medicinali diversi da quelli di cui alla voce 180108	137	501	670
200101	Carta e cartone	356	47.280	/
200125	Oli e grassi commestibili	110	2.900	460
200136	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci 200121, 200123 e 200135	1.079	1.695	1.509

200301	Rifiuti urbani non differenziati e assimilabili	232.988	306.780	362.520
200304	Fanghi delle fosse settiche	552.500	2.728.520	633.680
TOTALE		821.425	3.215.325	1.104.945

La ditta incaricata del servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, ha indicato, per ogni tipologia di rifiuto, gli impianti di recupero e di smaltimento presso i quali saranno conferiti i rifiuti e ha prodotto copia autenticata delle autorizzazioni rilasciate dagli enti competenti relative ai centri di smaltimento e/o recupero e dichiarazione di accettazione dei rifiuti prodotti nell'esecuzione delle attività oggetto della concessione per la durata della stessa. Si è impegnata, altresì, a produrre - ogni qual volta si dovessero gestire rifiuti diversi da quelli sopraindicati - tutta la documentazione necessaria a dimostrare l'idoneità del soggetto incaricato dello smaltimento/recupero.

Con riferimento ai *sewage* (acque reflue), invece, considerato che le unità stanziali provviste di sistema di raccolta a bordo delle fosse settiche sono n. 1, il conferimento di tale tipologia di rifiuto può avvenire direttamente in banchina alla ditta incaricata del servizio, che rilascerà apposita ricevuta attestante la consegna.

Inoltre è imposto l'utilizzo di prodotti biodegradabili o ecocompatibili per la disinfezione/macerazione delle fosse settiche e per la pulizia personale e delle stoviglie, qualora si intenda effettuare lo scarico a mare dei liquami (*sewage*).

Il recupero e/o lo smaltimento dei rifiuti urbani sono attuati con il ricorso ad una rete integrata ed adeguata di impianti, nel rispetto dei "*principi di autosufficienza e prossimità*" di cui all'art. 184-bis del D. Lgs. 152/06.

a.2) SLOP (ACQUE DI LAVAGGIO, Etc)

Il servizio di che trattasi non è affidato in concessione ma viene svolto in regime di libera concorrenza mediante l'iscrizione delle Società nei registri ex art. 68 del codice della navigazione per l'esercizio delle attività in porto tenuti dalla AdSP del Mar Ionio – Porto di Taranto. Quanto precede ha carattere temporaneo nelle more dello svolgimento della gara ad evidenza pubblica.

Fino al 30 settembre 2020, il servizio è stato svolto da una Società concessionaria e si riportano i dati numerici forniti dal concessionario fino a quella data. I dati successivi non sono disponibili non essendo presente un concessionario esclusivo.

periodo	n. navi	deroghe	n. interventi
1/10/2018-30/09/2019	941	790	151
1/10/2019-30/09/2020	911	832	79

Si precisa che il numero di interventi comprende anche i casi in cui vi è stata la contemporanea presenza di conferimento parziale e di deroga. Si precisa che nel numero degli interventi totali si riporta che un intervento può aver interessato uno o più tipologie di rifiuto

indicate nelle tabelle successive.

Sempre a titolo puramente indicativo delle situazioni pregresse si comunicano i dati relativi ai quantitativi di rifiuti totali ritirati espressi in mc nel periodo predetto, divisi per codice E.E.R.:

Periodo	13.04.03* altri oli di sentina della navigazione	13.05.02* fanghi di prodotti di separazione olio/acqua	16.07.08* rifiuti contenenti olio
1/10/2018-30/09/2019	881,22	1.116,40	10.840
1/10/2019-30/09/2020	675,63	914,13	13.859

Si precisa che sono stati conferiti anche le seguenti tipologie rientranti nella casistica dei residui del carico:

Periodo	16.10.01 Acque di lavaggio
1/10/2018-30/09/2019	1.860
1/10/2019-30/09/2020	421

a.3) ISOLE ECOLOGICHE

Per quanto riguarda le diverse tipologie di rifiuti pericolosi si riporta di seguito la tabella dalla quale si evincono i dati riferiti al triennio 2019 – 2021:

	EER	2021 ton/anno	2020 ton/anno	2019 ton/anno
rifiuti da isole ecologiche				
rifiuti liquidi-olio minerale esausto	130208*	5,70	5,42	4,1
rifiuti solidi-imballaggi cont sostanze pericolose	150110*	0,74	0,35	0,535
rifiuti solidi-filtri oli usati	160107*	0,70	1,17	0,83
rifiuti solidi-assorbenti usati	150202*	0,21	0,02	0,13
rifiuti solidi-batterie al piombo	160601*	0,00	0,38	0
scarti di inchiostro, contenenti sostanze pericolose	080312*	0	0	0,13
Totale		7,35	7,34	5,73

Nell'informativa di cui all'allegato A del D. Lgs. 197/21 sono riportate le tipologie di rifiuti e le modalità con cui si possono conferire i rifiuti.

b) una valutazione dell'esigenza di impianti portuali di raccolta in funzione delle necessità delle navi che abitualmente fanno scalo nel porto;

Il Porto di Taranto è stato interessato da un traffico marittimo di circa 1977 navi nel 2021 con un incremento di quasi il 4,9% rispetto al 2020. Tale incremento nella produzione dei rifiuti non ha richiesto adeguamenti della dotazione impiantistica esistente, la quale è ancora in grado di soddisfare i fabbisogni dell'utenza portuale.

b.1) RIFIUTI VARI

Pertanto, in relazione al traffico di navi consolidato nel Porto di Taranto, alla tipologia delle navi commerciali ed agli ormeggi ed ancoraggi utilizzati, si ritiene, sentiti i gestori del

servizio, e data l'assenza di segnalazioni di eventuali inadeguatezze da parte dell'utenza portuale, che un sistema/impianto per il ritiro e la raccolta dei rifiuti idoneo a soddisfare le esigenze di smaltimento dei rifiuti debba essere costituito da almeno:

- nr. 3 motobarche attrezzate per il ritiro via mare di rifiuti solidi e liquidi, confezionati in colli, con motore di potenza non inferiore a 90 hp, abilitato al trasporto di merci pericolose ex articolo 12 del D.P.R. 134/05 (almeno: classe 4 per “scarti di olio per motori, ingranaggi e lubrificazione” E.E.R. 130205*; classe 6.1 per “medicinali scaduti o inutilizzabili” E.E.R. 180109; classe 6.2 per “rifiuti alimentari extra - U.E.” E.E.R. 180103*; classe 8 per “batterie ed accumulatori” E.E.R. 200133*) dotati di cassoni idonei amovibili, impermeabili e con copertura, di reti parascintille ai tubi di scarico dei motori ed efficaci parabordi per le operazioni con navi cisterne, di impianto radio VHF con licenza di esercizio RTF;
- nr. 1 bettolina attrezzata per il ritiro via mare di acque nere conferite alla rinfusa;
- nr. 1 autocompattatore o autoveicolo attrezzato con compactatore semplice per il ritiro via terra e per il trasporto dei rifiuti a impianto di recupero/smaltimento autorizzato;
- nr. 1 autospurgo attrezzato per il ritiro via terra dei rifiuti liquidi alla rinfusa e successivo trasporto per conferimento a impianto di recupero/smaltimento autorizzato;
- nr. 1 mezzo per trasporto ADR per il trasferimento dei rifiuti a rischio infettivo;
- n. 1 automezzo cassonato per il trasporto di rifiuti speciali non pericolosi.

Tutti i mezzi utilizzati per la raccolta di tutti i tipi di rifiuti devono garantire l'adozione di tutte le cautele per impedire la formazione degli odori e la dispersione di aerosol e di polveri. Deve essere altresì garantito che almeno il 30% degli automezzi utilizzati per la raccolta ed il trasporto dei rifiuti siano omologati con categoria “Euro 5” oppure elettrici, ibridi o alimentati a metano o gpl.

Si precisa che lo scarico a mare dei sewage è consentito a determinate condizioni in base a quanto previsto dalla normativa vigente.

b.2) SLOP (ACQUE DI LAVAGGIO, Etc)

In relazione al traffico di navi consolidato nel Porto di Taranto, alla tipologia delle navi commerciali ed agli ormeggi ed ancoraggi utilizzati, per lo svolgimento del servizio si ritengono necessari in merito ai traffici:

- n. 1 bettolina attrezzata per il ritiro via mare dei rifiuti liquidi con una capacità di stoccaggio di almeno 120 mc, dotata di un proprio impianto di aspirazione, costituito da una pompa con portata di almeno 40 mc/h e tubazioni flessibili idonee alle alte temperature e pressioni.
- n. 1 mezzo per trasporto ADR e/o cisterna per il trasferimento dei rifiuti dall'approdo all'impianto di stoccaggio/recupero realizzato in ottemperanza alla normativa ADR per il

trasporto di merci pericolose ed in conformità alla normativa vigente sulla raccolta – smaltimento di rifiuti pericolosi oggetto del servizio almeno per quelli classificati con codice EER 13.04.03* altri oli di sentina della navigazione.

Il Concessionario deve avere la disponibilità di impianto di trattamento degli slops, delle acque di sentina, delle acque di zavorra e delle morchie.

b.3) ISOLE ECOLOGICHE

Nel porto di Taranto il servizio di raccolta degli oli usati, sbarcati dalle unità minori, dalle imbarcazioni da pesca e da diporto, dei filtri e delle batterie al piombo esauste è espletato dalla ditta Ecologica Sud di Vito D'Angiulli, ditta mandataria del Consorzio Obbligatorio degli Oli usati e del Consorzio Obbligatorio Batterie al Piombo Esauste.

Ciascuna isola è costituita da un gazebo di forma esagonale che ospita al suo interno tre contenitori per la raccolta rispettivamente di olio usato, filtri olio e batterie esauste. Il gazebo, di colore verde per mitigarne l'impatto visivo e meglio inserirlo nel paesaggio circostante, è in acciaio zincato. La copertura consente di evitare la contaminazione dei rifiuti raccolti con gli agenti atmosferici. Inoltre la base è costituita da un grigliato posto su un basamento di acciaio che funge da bacino di contenimento in caso si verificano sversamenti accidentali di olio.

Le strutture delle Isole ecologiche garantiscono in base anche a quanto previsto dal sistema di gestione ambientale dell'Ente:

- adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico – fisiche del rifiuto;
- sistema di chiusura, accessori e dispositivi atti ad effettuare in condizioni di chiusura le operazioni di riempimento, travaso e svuotamento;
- mantenimento in perfetta efficienza delle macchinette e dei raccordi dei tubi utilizzati per il carico e lo scarico dei rifiuti liquidi contenuti nelle cisterne al fine di evitare dispersioni nell'ambiente;
- un volume residuo di sicurezza pari al 10% del contenitore o serbatoio fisso o mobile, dotato di dispositivo antiriboccamento o da tubazioni di troppo pieno e di indicatori e di allarmi di livello;
- superfici pavimentate e impermeabilizzate e serbatoi dotati di capacità di contenimento pari al serbatoio stesso nonché dotati di adeguato sistema di svuotamento;
- contenitori a tenuta, corredati da idonei sistemi di raccolta per i liquidi, con riferimento ai rifiuti che possono dar luogo a fuoriuscita di liquidi;
- raggruppamento di contenitori per tipologie omogenee di rifiuti, disposti in maniera tale da consentire una facile ispezione (passo d'uomo), accertamento di eventuali perdite e rapida rimozione di eventuali contenitori danneggiati.

Nel sistema di gestione ambientale è altresì previsto che:

- i rifiuti vengano raccolti per categorie omogenee in apposite aree portuali, nel rispetto delle relative norme tecniche nonché, per i rifiuti pericolosi, nel rispetto delle norme tecniche che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute;
- i rifiuti depositati non contengano PCB e simili in quantità superiore a 25 ppm [mg/kg] (NB: se si producono oli contenenti PCB in concentrazione superiore a 25 ppm e si intende depositarli, è necessaria un'apposita autorizzazione regionale/provinciale);
- i rifiuti vengano raccolti in modo tale evitare pericoli di dispersione, spandimento e percolazione sul o nel suolo;
- tutti i luoghi dedicati allo stoccaggio di rifiuti pericolosi, vengano attrezzati con cartelli indicanti la tipologia e l'eventuale pericolosità;
- i rifiuti liquidi vengano raccolti in appositi contenitori stagni (vasche, fusti, cisternette, ecc.), collocati su aree pavimentate, coperte e preferibilmente dotate di cordolo di contenimento;
- i fusti e le cisterne contenenti rifiuti non siano sovrapposti per più di 3 piani ed il loro stoccaggio sia ordinato, prevedendo appositi corridoi d'ispezione;
- gli eventuali rifiuti pericolosi prodotti vengano raccolti separatamente, in contenitori a tenuta, posizionati al coperto e su area pavimentata;
 - le quantità in deposito siano rimosse con la frequenza sotto specificata:
 - rifiuti non pericolosi, almeno con cadenza trimestrale o quando si raggiungono i 20 m³ complessivi;
 - rifiuti pericolosi, con cadenza almeno trimestrale oppure al raggiungimento dei 10 m³ complessivi;
 - almeno una volta all'anno se la produzione annua di rifiuti complessiva non supera i 20 m³ per i rifiuti non pericolosi e i 10 m³ per i pericolosi.
 - i serbatoi contenenti rifiuti liquidi:
 - riportino una sigla di identificazione;
 - posseggano sistemi di captazione degli eventuali sfiati, che devono essere avviati ad appositi sistemi di abbattimento;
 - contengano un quantitativo massimo pari al 90% della capacità del serbatoio;
 - siano provvisti di segnalatori di livello;
 - se dotati di tubazioni di troppo pieno, lo scarico sia convogliato in apposito bacino di contenimento.

Saranno posizionati cartelli nuovi in sostituzione di quelli presenti sulla struttura delle stesse in materiale ecocompatibile e recante le informazioni sulla gestione dei rifiuti e sugli orari di apertura.

c) Una descrizione del tipo e della capacità degli impianti portuali di raccolta e la loro localizzazione:

Gli impianti esistenti non hanno subito variazioni in quanto sono in grado di soddisfare i fabbisogni dell'utenza portuale esistente e sono riportati nelle planimetrie allegate.

c.1) RIFIUTI VARI

Il sistema/impianto portuale attualmente è costituito da:

- nr. 3 motobarche per navigazione interna, equipaggiate con cassoni/cassonetti di raccolta differenziata di rifiuti solidi e/o liquidi imballati in sacchetti o fusti ed attrezzature varie per il trasbordo via mare;
- nr. 1 bettolina con serbatoio di raccolta di capacità mc 30 ed equipaggiata con pompa di travaso, manichette ed attrezzature varie per il trasbordo di rifiuti liquidi alla rinfusa via mare;
- nr. 2 autocompattatori per il ritiro via terra da navi di rifiuti speciali e urbani indifferenziati e trasporto a impianto discarica;
- nr. 2 automezzi equipaggiati con costipatore semplice per il ritiro via terra da navi di rifiuti solidi urbani indifferenziati e trasporto ad impianto di discarica;
- nr. 1 automezzo telonato adeguato alle norme ADR per il ritiro da navi via terra di rifiuti pericolosi e trasporto ad impianti di smaltimento/recupero autorizzati;
- nr. 1 autospurgo attrezzato con autorizzazione specifica per espurgo pozzi neri e trasporto con cisterna di capacità massima di mc 10;
- un impianto di autoclavaggio per il trattamento di sterilizzazione dei residui e dei rifiuti alimentari prodotti dalle navi provenienti da paesi extra U.E., in ottemperanza alle ordinanze del Ministero della Sanità del 21/04/1999 e del 10/05/1973.

Il suddetto impianto è stato realizzato in un'area, allo scopo individuata ed attrezzata all'interno dell'area portuale di Taranto, (all. 6), in cui viene effettuata la sterilizzazione dei rifiuti alimentari prima del loro smaltimento finale. L'impianto è costituito da un capannone a struttura metallica delle dimensioni 10 m x 16 m ed h=5,0 m, la creazione di tramezzature interne in muratura portante di laterizio da cm. 30, per operare le necessarie compartimentazioni. L'opificio ha una superficie lorda di 160 m² ed è circondato da una vasta area asfaltata e recintata. Al suo interno, oltre all'area di lavoro ed al relativo impianto, sono state realizzate tre zone, rispettivamente destinate a servizi (bagni e spogliatoi), alle apparecchiature per il trattamento del vapore ausiliare alla camera di autoclavaggio ed al deposito temporaneo dei rifiuti trattati.

L'impianto è corredato di tecnologie adeguate ed è costruito ed implementato con procedure di esercizio idonee a prevenire rischi per la popolazione e l'inquinamento ambientale. È un sistema con tecnologia sviluppata per una efficace neutralizzazione batterica dei residui e

dei rifiuti alimentari, generati sulle navi provenienti da paesi *extra* U.E., ed inoltre è corredato di tutti i sistemi atti a prevenire ogni rischio di emissione e diffusione in ambiente di sostanze pericolose, inquinanti ed infettive.

L'impianto (la pompa) di autoclavaggio è costituito da una struttura modulare prefabbricata in acciaio inox, con dimensioni di ingombro 3.0x2.1 metri ed altezza da terra di 3.0 metri. Il modulo è suddiviso in due zone adibite rispettivamente a:

- camera di sterilizzazione (autoclave) orizzontale, con caricamento a pavimento, di volume utile 3.5 m³;
- vani attrezzati per l'alloggiamento delle macchine, apparecchiature di servizio e strumentazione per l'esercizio ed il controllo dell'impianto.

L'impianto descritto ha ottenuto l'autorizzazione all'esercizio dall'Amministrazione Provinciale di Taranto ai sensi degli artt. 27 e 28 del D. Lgs. 22/97 con provvedimento di Giunta n. 197 in data 5/12/2001, rinnovata ai sensi dell'art. 209 del D. Lgs. 152/2006, con comunicazione del 22/12/2006, prot. n. 0060812, è certificato ISO 14001 ed è in possesso della registrazione EMAS.

Nell'ambito della stessa area di esercizio del predetto impianto, il Concessionario ha ottenuto autorizzazione ex art. 208 D. Lgs. 152/2006 determina n. 63 del 4/07/2017 e n. 64 del 5/07/2017 rilasciata dalla Provincia di Taranto. La modifica di che trattasi è stata subordinata alla accettazione delle sottoelencate condizioni:

- 1. tutti i serbatoi ed i contenitori presenti all'interno dell'impianto siano dotati di adeguati sistemi di abbattimento degli odori, di bacini di contenimento dimensionati ai sensi di legge per il contenimento delle eventuali perdite, nonché degli strumenti di misurazione e di allarme, sia sonoro che visivo;*
- 2. venga garantita la presenza di personale qualificato adeguatamente addestrato alla gestione degli specifici rifiuti trattati nell'impianto ed in grado di adottare tempestivamente procedure di emergenza al verificarsi di eventuali incidenti;*
- 3. il concessionario metta in atto tutte le misure di mitigazione proposte nella documentazione agli atti;*
- 4. l'esercizio dell'impianto avvenga nel pieno e totale rispetto delle BAT e BREFs applicabili all'impianto di che trattasi e delle norme di settore;*
- 5. la gestione delle eventuali terre e rocce da scavo avvenga in conformità alla vigente normativa; stesso dicasi per la gestione delle acque meteoriche e di processo;*
- 6. ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006 è opportuno che il concessionario rediga il Piano di Monitoraggio degli impatti; tale Piano dovrà essere approvato dall'ARPA Puglia. Ad ogni buon conto, si specifica che il piano deve in primis garantire la verifica, nelle diverse fasi*

realizzazione, esercizio, ecc., dei parametri di progetto e delle relative perturbazioni ambientali (livelli delle emissioni, rumorosità, ecc.) nonché il controllo degli effetti, nello spazio e nel tempo, sulle componenti ambientali;

7. il concessionario dovrà produrre all'ARPA Puglia, con cadenza almeno annuale, e comunque in occasione di ampliamenti o modifiche che determinano una variazione significativa del livello di rumore, uno studio di impatto acustico firmato e timbrato da tecnico abilitato e competente in acustica, redatto ai sensi della L 447/1995, della L.R.3/2002 e di ogni altra normativa applicabile in materia che, partendo dai c.d. "valori di fondo", individui anche i possibili ricettori ambientali e che dimostri il rispetto dei valori limite di rumorosità previsti dalla normativa vigente in materia (DPCM 01/03/1991); è fatto salvo l'adempimento da parte di codesta Società di quanto previsto dall'art. 11 della L.R. 3/2002;

8. il proponente deve mettere in atto tutte le misure atte a prevenire qualsiasi tipo di incidente; le stesse dovranno essere conformi a quanto previsto dalla normativa vigente e rispondere a criteri costruttivi riconosciuti quali regola dell'arte;

9. le strumentazioni effettuate per effettuare i campionamenti ed i controlli devono essere periodicamente mantenuti a cura del Gestore, tenuti in perfetta efficienza e rispondere a criteri costruttivi riconosciuti quali regola dell'arte;

10. qualunque anomalia di funzionamento od interruzione di esercizio degli impianti di abbattimento, controllo e monitoraggio tali da non garantire la salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza deve comportare la sospensione delle relative lavorazioni per il tempo necessario alla rimessa in piena efficienza di tali impianti;

11. al termine della vita utile dell'impianto, il concessionario dovrà provvedere a sua cura e spese alla completa dismissione dello stesso, ripristinando lo stato dei luoghi, previa caratterizzazione dell'area.

Al fine di limitare i potenziali impatti si suggerisce di prescrivere i seguenti adeguamenti al progetto:

1. il trasferimento dei rifiuti dalla nave all'impianto venga sempre ed esclusivamente eseguito mediante contenitori chiusi;

2. l'area di impianto sia coperta;

3. i rifiuti siano sempre movimentati e stoccati in contenitori chiusi;

4. il raggruppamento preliminare [D13] sia eseguito esclusivamente in idoneo ambiente dedicato, chiuso e dotato di sistemi di aspirazione e trattamento dell'aria interna;

5. il trattamento chimico – fisico [D9] sia eseguito esclusivamente in idoneo ambiente dedicato chiuso e dotato di sistemi di aspirazione e trattamento dell'aria interna;

6. tutte le aree di impianto, con relative dotazioni e sistemi tecnologici, siano

adeguatamente rappresentate al livello progettuale richiesto ed opportunamente dimensionate;

7. *per ogni operazione da eseguirsi sui rifiuti sia prevista una specifica procedura che dettagli le operazioni di trasferimento dalla nave all'impianto, le operazioni di deposito, quelle di trattamento, quelle di stoccaggio, quelle di movimentazione, quelle di conferimento a terzi;*

8. *con riferimento ai punti 1-7 sia fatto esplicito riferimento alle migliori tecniche disponibili e siano descritte le scelte progettuali, le soluzioni adottate, i processi, i presidi e le procedure antinquinamento;*

9. *sia predisposto un idoneo programma di monitoraggio degli impatti prodotti dalle attività e per la verifica del rispetto delle prescrizioni espresse per la compatibilità ambientale dell'opera.*

c.2) SLOP (ACQUE DI LAVAGGIO, Etc)

Gli impianti per la gestione delle acque di sentina, per lo svolgimento del servizio nel porto di Taranto, sono quelli di seguito riportati:

- n. 1 bettolina attrezzata per il ritiro via mare dei rifiuti liquidi con una capacità di stoccaggio di almeno 120 mc e dotata di un proprio impianto di aspirazione, costituito da una pompa con portata di almeno 40 mc/h e tubazioni flessibili idonee alle alte temperature e pressioni.
- n. 1 cisterna ADR per il trasferimento dei rifiuti dall'approdo all'impianto di stoccaggio/recupero.
- impianto/i per il recupero o smaltimento dei rifiuti raccolti usualmente nel porto di Taranto nel periodo di interesse che sono:
 - a. 130403* altri oli di sentina della navigazione;
 - b. 130502* fanghi di prodotti di separazione olio/acqua;
 - c. 160708* rifiuti contenenti olio.

Quando verrà svolta la gara ad evidenza pubblica sarà cura della Autorità di Sistema Portuale valutare se mantenere o meno un'area dedicata in cui le bettoline possano scaricare i rifiuti in cisterne fisse o mobili di stoccaggio per il successivo trasporto a destinazione finale così come definito dall'ordinanza n. 402 del 07/12/2021 della Capitaneria di Porto.

c.3) ISOLE ECOLOGICHE

La struttura dell'isola rappresenta da sola l'impianto portuale di raccolta inteso, ai sensi dell'art. 2 c.1 lett. f) del D. Lgs. 197/21, come *“qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile che sia in grado di fornire il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi”*.

d) una descrizione delle procedure di accettazione e raccolta dei rifiuti dalle navi;

La gestione dei rifiuti si conforma ai principi di responsabilizzazione e di cooperazione

di tutti i soggetti coinvolti. Inoltre vi è la necessità di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti e residui, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili. Risulta pertanto necessario pianificare adeguatamente i servizi e, a tal fine, vi è la necessità che vengano fornite ai concessionari tutte le informazioni che la vigente normativa prevede. L'obbligo di predisposizione del servizio è a carico dei concessionari dei servizi di raccolta.

I servizi hanno luogo tutti i giorni, festivi compresi, e dovranno essere eseguiti prevalentemente con mezzi nautici nel rispetto della vigente normativa locale in materia.

I comandanti delle navi in arrivo nel porto di Taranto – anche per finalità di programmazione dei servizi – compilano l'allegato 2 del al D. Lgs. 197/21 in ogni sua parte e, anche per tramite delle Agenzie Marittime, lo inoltrano a similitudine di quanto previsto dall'art. 1-2 della ordinanza n. 234/2016 della Capitaneria di porto.

La Capitaneria di Porto trasmette le informazioni ai gestori del servizio. Di seguito si riportano gli adempimenti e le modalità operative relative all'utilizzo degli impianti portuali di raccolta definite in modo che siano semplici e rapide e non determinino ingiustificati ritardi alle navi.

d.1) RIFIUTI VARI

Nella predisposizione della programmazione del servizio la Società concessionaria dovrà attenersi ai sottoelencati criteri di priorità per la redazione dell'ordine di servizio:

- a) Notifiche ricevute;
- b) Condimento;
- c) Posizioni delle navi in rada o in banchina.

In base alle informazioni acquisite e tenendo conto delle priorità, la Società concessionaria provvede ad organizzare il piano di lavoro della giornata, che viene comunicato alle Agenzie marittime entro le ore 10.00 del giorno precedente per servizi differenti dal servizio di ritiro dei rifiuti solidi che, essendo un servizio giornaliero obbligatorio, viene effettuato per tutte le navi. Eventuali variazioni potranno essere chieste entro le ore 12.00 da parte della Agenzia interessata, al fine di consentire un'eventuale rimodulazione dell'organizzazione del servizio che verrà comunicata entro le ore 16.00 dello stesso giorno.

Per specifiche richieste non programmate provenienti dalle Autorità, dal bordo, dalle Agenzie preve necessarie comunicazioni, si riconosce al concessionario un tempo di massimo 4 ore per predisporre il servizio, approntare il mezzo e raggiungere il posto di ormeggio (o punto di fondo) della nave da servire. Le 4 ore saranno da calcolarsi a partire dal momento in cui l'agente o il comando nave siano stati in grado di comunicare al concessionario l'esatto orario per l'esecuzione del servizio.

Alle Agenzie Marittime è garantito l'accesso web a tutte le informazioni e quindi anche alle eventuali variazioni di pianificazione delle attività per le navi di competenza. Il gestore continuerà comunque a provvedere all'invio del "messaggio di pianificazione" via pec o via fax.

Le Amministrazioni interessate (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane) riceveranno la programmazione e l'andamento del servizio dalla Società Concessionaria.

Per quanto concerne i recapiti e le procedure previste si rimanda a quanto riportato nell'Allegato A redatto ai sensi del D. Lgs. 197/21 – *“Informazioni sul sistema di raccolta e di gestione dei rifiuti delle navi da fornire agli operatori ed agli utenti del Porto di Taranto”* disponibile sul sito web istituzionale dell'Ente.

In generale con condizioni meteo favorevoli il ritiro dei rifiuti avverrà con utilizzo di mezzi nautici. Solo in caso di condizioni meteo avverse ed in casi particolari i rifiuti potranno essere ritirati con mezzi terrestri.

Il servizio consiste in particolare:

- a) raccolta differenziata giornaliera – festivi compresi – dalle navi dei rifiuti solidi urbani e relativo trasporto, smaltimento e/o recupero presso centri autorizzati;
- b) fornitura di contenitori metallici o in plastica con coperchi, ovvero idonei sacchi in plastica a perdere;
- c) ritiro, trasporto delle acque nere, grigie (da servizi igienici e da lavabo) e relativo smaltimento e/o recupero presso centri autorizzati;
- d) raccolta, trasporto dei rifiuti costituiti da prodotti alimentari ed i loro residui sbarcati da navi, nazionali ed estere, provenienti da Paesi extra - U.E. secondo le modalità previste dal D. M. 22 maggio 2001 e smaltimento presso centri autorizzati;
- e) ritiro, trasporto, recupero e/o smaltimento presso centri autorizzati di rifiuti associati al carico quali paglioli, puntellamenti, rivestimenti, materiale da imballaggio, legno compensato, carta, cartone etc. non prodotti dalla nave in senso stretto e provenienti dall'attività di imbarco e sbarco delle merci;
- f) raccolta di rifiuti speciali pericolosi e non, ivi incluse le dotazioni farmaceutiche di bordo scadute e relativo trasporto, smaltimento e/o recupero presso centri autorizzati.

Il ritiro dei rifiuti da bordo delle navi cisterna deve essere effettuato esclusivamente utilizzando idonei contenitori in plastica e con mezzi nautici provvisti di reti parascintille ai tubi di scarico dei motori e di efficaci parabordi, nonché nel rispetto delle norme di sicurezza previste dalle norme in vigore.

Le squadre, utilizzando imbarcazioni attrezzate con contenitori distinti, per la raccolta

differenziata e per i rifiuti indifferenziati, si recano per il ritiro dei sacchetti contenenti i rifiuti. L'operatore, tramite scalandrone o biscaglina, sale a bordo della nave munito delle attrezzature di lavoro e dei documenti obbligatori e si presenta al Comandante o suo delegato per informarlo del ritiro dei rifiuti. Ricevuto il benestare, l'operatore effettua un sopralluogo nella zona della nave, dedicata al deposito dei rifiuti, per accertarsi della tipologia dei rifiuti, della loro differenziazione e del loro confezionamento valutando con la migliore precisione possibile la quantità in volume (mc), categoria Marpol ed il codice EER. Su ciascun contenitore verrà eseguito un controllo radiometrico preliminare con misuratore ed in caso di controllo positivo verranno attivate le procedure di legge.

Su ciascun contenitore ricevuto, ai fini della rintracciabilità, sarà apposta etichetta identificativa con data, ora nome nave e cod. EER/Cat. Marpol.

I rifiuti di cui sia incerta la natura/codice EER dovranno essere campionati e caratterizzati presso laboratorio.

I rifiuti differenziati sono prelevati e, qualora si trovino sfusi, quando possibile deposti in sacchetti, e poi trasbordati nei contenitori del differenziato presenti sui mezzi di trasporto.

Per ogni conferimento di rifiuti effettuato dalla nave, il gestore del servizio rilascia le *“ricevute di conferimento dei rifiuti”* secondo il modello dell'allegato 3 del D.lgs. 197/21 in cui registra per ciascuna tipologia di rifiuto l'effettiva quantità prelevata e la relativa o meno differenziazione degli stessi.

Il modulo deve essere sempre timbrato e controfirmato dal comando nave anche in modalità dematerializzata.

Dall'interfaccia web dedicata, realizzata dalla Società concessionaria, le Agenzie/navi registrate possono:

- a) richiedere e/o prenotare prima dell'arrivo o durante la permanenza i servizi di cui hanno necessità;
- b) consultare online il comprovante relativo all'avvenuto espletamento del servizio per ogni singola nave

L'Autorità di Sistema Portuale, la Capitaneria di Porto ed altri Enti competenti possono consultare nell'area riservata, anche la pianificazione giornaliera del servizio, con l'indicazione del personale addetto, del mezzo nautico impiegato o, in caso di condizioni meteo avverse, del mezzo terrestre.

La raccolta dei rifiuti deve essere effettuata in maniera differenziata secondo le sotto elencate tipologie:

- a) carta;
- b) legno;

- c) vetri, bottiglie etc.;
- d) plastica;
- e) acciaio;
- f) alluminio;
- g) rifiuti misti, ivi compresi gli scarti di prodotti vegetali e animali, o comunque quelli ad alto tasso di umidità;
- h) rifiuti pericolosi;
- i) rifiuti sanitari.

Qualora vengano riscontrati dei ritardi ingiustificati nella raccolta dei rifiuti, è previsto un indennizzo alle navi, a carico del gestore del servizio, mediante una riduzione sulla tariffa dovuta, ridotta del 10% per ogni ora di ritardo, fermo restando il diritto al risarcimento del danno secondo le disposizioni del codice civile.

1) raccolta differenziata rifiuti via mare

Lo scopo della presente procedura è fornire le istruzioni della procedura di ritiro e raccolta differenziata dei rifiuti speciali e urbani di natura domestica con motobarca via mare delle navi commerciali ed il loro conferimento in discarica e/o recupero con mezzi di trasporto stradale.

Ad inizio turno lavorativo, il conducente con l'operatore ecologico valuta le condizioni meteo-marine esistenti al momento e, se compatibili con le prescrizioni di sicurezza per il traffico portuale, definite dall'ordinanza della Capitaneria di Porto, avvia le operazioni di raccolta e di trasporto rifiuti via mare, secondo le indicazioni del programma giornaliero elaborato dalla Società che gestisce il servizio.

Il conduttore dopo aver controllato e verificato l'equipaggiamento di sicurezza di dotazione di bordo, le attrezzature necessarie al servizio e i cassoni di raccolta (minimo n. 6), avvia la motobarca, disormeggiandola dal pontile del cantiere, e si dirige verso il porto mercantile per accostare le navi da servire.

L'operatore ecologico, tramite scalandrone o biscaglina, si trasferisce a bordo della nave munito delle attrezzature di lavoro e dei documenti obbligatori e si presenta al comandante o suo delegato per informarlo del ritiro rifiuti. Ricevuto il benestare, l'operatore ecologico effettua un preventivo sopralluogo nella zona della nave, dedicata al deposito dei rifiuti, per accertarsi delle condizioni di imballaggio e dell'effettiva differenziazione per tipologia, in ottemperanza all'ordinanza della Capitaneria di Porto n. 116/94 e valuta con la miglior precisione possibile la quantità in volume per ciascuna tipologia di rifiuti.

L'operatore ecologico dà conferma al conduttore dell'accertamento effettuato e indica la posizione più idonea per l'accostamento della motobarca alla nave per il trasbordo dei rifiuti.

Il conduttore accosta la motobarca nel punto indicato e predispose il sacco a doppia

apertura o il fusto con coperchio per agganciarlo alla corda, filata dall'operatore ecologico da bordo nave.

L'operatore ecologico predispose il fusto e/o sacco di trasbordo in modo da trasferire all'interno una per volta le singole tipologie di rifiuti, assicurando in chiusura la bocca di scarico del sacco o il coperchio del fusto.

L'operatore ecologico provvede a filare il fusto e/o sacco pieno di rifiuti sulla motobarca, mentre il conduttore provvede al trasferimento dei rifiuti dal sacco/fusto nel cassone di raccolta, dedicato alla tipologia di rifiuti in fase di trasbordo.

Eventuali altre tipologie di rifiuti, depositate in modo differenziato nell'area di stoccaggio delle navi (stracci e indumenti protettivi, batterie ed accumulatori, apparecchiature elettriche, imballaggi vuoti di pitture, vernici, solventi, oli) devono essere riprese, trasbordate e raccolte separatamente in idonei contenitori dedicati ed identificati.

Su ciascun contenitore verrà eseguito un controllo radiometrico preliminare con misuratore ed in caso di controllo positivo verranno attivate le procedure di legge.

Completato il trasbordo dei rifiuti il conduttore sgancia dalla fune e libera il sacco/fusto, sistemandolo sulla motobarca e l'operatore ecologico recupera la corda da bordo nave.

L'operatore ecologico si presenta dal comandante della nave o suo delegato per conferma dell'avvenuto ritiro dei rifiuti, consegna i sacchetti in PET di ricambio e richiede il visto di conferma sulla "ricevuta di conferimento dei rifiuti" in triplice copia, debitamente compilato in ogni sua parte.

L'operatore ecologico rilascia la prima copia del "ricevuta di conferimento dei rifiuti", recupera tutte le attrezzature di lavoro e si trasferisce sulla motobarca.

Esaurita la raccolta dei rifiuti dalle navi, riportate nel programma giornaliero, il conduttore dirige la motobarca verso il cantiere ormeggiandola al pontile.

I cassoni pieni delle varie tipologie di rifiuti vengono trasbordati dalla motobarca sulle aree ritenute più idonee.

I rifiuti, costituiti della frazione organica, vengono trasferiti nell'automezzo compattatore o auto compattatore con ribaltamento del cassone e trasportati e conferiti in un impianto di recupero/discarica autorizzata.

I cassoni e/o contenitori contenenti le altre tipologie di rifiuti, previa identificazione, vengono caricati sul vano di carico dell'autoveicolo stradale per il successivo trasporto e conferimento ad impianti autorizzati di recupero e/o smaltimento.

Il conducente consegna al Responsabile dei Servizi tutti i modelli della ricevuta di conferimento, relativi a tutte le navi servite nel turno di lavoro.

Il Responsabile dei Servizi (SER) compila in ogni sua parte il formulario di

accompagnamento del trasporto dei rifiuti in discarica e/o impianto di recupero, debitamente compilato in ogni sua parte e controfirmato dal Responsabile dei Servizi (SER) e dal conducente del mezzo.

Il conducente dell'automezzo, al ritorno dall'impianto cui ha conferito i rifiuti, consegna al Responsabile dei Servizi (SER) le copie dei formulari conferiti, attestanti l'avvenuto conferimento e con l'indicazione di data, ora e quantità di rifiuti rilevata all'atto del conferimento.

Il Responsabile dei Servizi (SER) compila il registro di carico/scarico riportando tutti i dati dei formulari entro i termini di legge previsti.

I cassoni dislocati a bordo delle motobarche sono predisposti per il carico delle tipologie di rifiuti più frequenti, oltre a quelli per la raccolta indifferenziata, come segue:

1. Rifiuti di cucina e di camera ovvero quelli derivati dalla vita dell'equipaggio della nave quale attività di natura domestica:
 - a. EER 20.01.08 frazione organica;
 - b. EER 20.01.39 plastica ed oggetti in plastica;
 - c. EER 20.01.37 o EER 20.01.38 legno;
 - d. EER 20.01.20 metalli ed oggetti metallici;
 - e. EER 20.01.02 vetro (esclusi i tubi fluorescenti);
 - f. EER 20.01.01 carta e cartone.
2. Rifiuti che derivano da attività diverse da quelle di natura domestica:
 - a. EER 15.01.01 Imballaggi in carta e cartone;
 - b. EER 15.01.02 Imballaggi di plastica;
 - c. EER 15.01.03 Imballaggi di legno;
 - d. EER 15.01.07 Imballaggi in vetro.

I predetti codici EER sono da ritenersi non esaustivi.

2) *raccolta differenziata rifiuti via terra*

Lo scopo della presente procedura è fornire le istruzioni della procedura di ritiro e raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani e non dalle navi commerciali via terra ed il loro conferimento in discarica e/o recupero.

Il Responsabile dei Servizi (SER) qualora risulti impossibile effettuare il ritiro dei rifiuti dalle navi via mare con motobarca, a causa delle condizioni meteo-marine incompatibili con le prescrizioni di sicurezza per il traffico portuale, definite dall'ordinanza della Capitaneria di Porto, provvede al ritiro dei rifiuti dalle navi ormeggiate ai pontili via terra con automezzi stradali.

Ad inizio del turno lavorativo, il conducente con l'operatore ecologico, dopo aver visionato il programma giornaliero e la copia dell'autorizzazione provvisoria, avvia le

operazioni di raccolta rifiuti dalle navi via terra nell'ambito dell'area portuale.

Il conducente, dopo aver controllato e verificato la documentazione di bordo, la dotazione di sicurezza, le attrezzature necessarie al servizio e il numero di cassoni di raccolta (minimo n. 6), avvia l'automezzo e si dirige nel porto mercantile e molo ovest.

L'operatore ecologico, tramite scalandrone si trasferisce a bordo della nave munito delle attrezzature di lavoro e dei documenti obbligatori e si presenta al comandante o suo delegato per informarlo del ritiro rifiuti. Ricevuto il benestare, l'operatore ecologico effettua un preventivo sopralluogo nella zona della nave, dedicata al deposito dei rifiuti, per accertarsi delle condizioni di imballaggio e dell'effettiva differenziazione per tipologia, in ottemperanza all'ordinanza della Capitaneria di Porto n. 116/94 e valuta con la miglior precisione possibile la quantità in volume per ciascuna tipologia di rifiuti.

L'operatore ecologico dà conferma al conduttore dell'accertamento effettuato che provvede ad accostare l'automezzo alla nave nel punto più idoneo della banchina in condizioni di sicurezza.

L'operatore ecologico, in collaborazione col conducente, trasferisce una singola tipologia dei rifiuti per volta nel fusto o nel sacco di trasbordo assicurando la corretta chiusura e li fila a terra sulla banchina e il conducente li travasa nel cassone posizionato sull'automezzo, dedicato alla tipologia di rifiuti in corso di trasbordo.

Eventuali altre tipologie di rifiuti, depositate in modo differenziato nell'area di stoccaggio delle navi (stracci e indumenti protettivi, batterie ed accumulatori, apparecchiature elettriche, imballaggi vuoti di pitture, vernici, solventi, oli) devono essere riprese, trasbordate e raccolte separatamente in idonei contenitori dedicati ed identificati.

Completato il trasbordo dei rifiuti, l'operatore ecologico si ripresenta dal comandante della nave o suo delegato per conferma dell'avvenuto ritiro dei rifiuti, consegna i sacchetti in PET di ricambio e richiede il visto di conferma sul modulo della "ricevuta di conferimento" in triplice copia, debitamente compilato in ogni sua parte.

L'operatore ecologico rilascia la prima copia della "ricevuta di conferimento", recupera tutte le attrezzature di lavoro e si trasferisce sull'automezzo stradale.

Esaurita la raccolta dei rifiuti dalle navi, riportate nel programma giornaliero, il conduttore dirige l'automezzo al cantiere dell'impresa.

Il conducente consegna a SER tutti i modelli della ricevuta di conferimento, relativi a tutte le navi servite nel turno di lavoro.

I rifiuti costituiti dalla frazione organica vengono trasferiti nell'automezzo compattatore o auto compattatore per ribaltamento del cassone di raccolta e successivamente trasportati e conferiti ad impianto di recupero/discarica autorizzato, accompagnati dal documento FIR.

I cassoni e/o contenitori contenenti le altre tipologie di rifiuti, previa identificazione, vengono trasportati per conferimento ad impianti autorizzati di recupero e/o smaltimento, accompagnati dai relativi FIR.

Il conducente dell'automezzo, al ritorno dell'impianto di recupero/smaltimento, cui sono stati conferiti i rifiuti, consegna a SER le copie del formulario dei rifiuti conferiti, attestanti l'avvenuto conferimento, con l'indicazione di data, orario e quantità di rifiuti rilevata all'atto del conferimento.

Il Responsabile dei Servizi (SER) compila il registro di carico/scarico riportando tutti i dati dei formulari entro i termini di legge previsti.

Oltre tali procedure esiste la procedura per il servizio di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti alimentari ritirati da bordo delle navi prodotti con materie prime provenienti e rifornite da paesi extra U.E. secondo quanto riportato nel Decreto Interministeriale 22/05/2001 dei Ministeri dell'Ambiente e della Sanità e dall'Ordinanza n° 261/2000 della Capitaneria di Porto così come modificata con l'Ordinanza n° 173/2002. Le operazioni di carico sono riferite al rifiuto classificato EER 180103* – rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni per evitare infezioni. Tali tipologie di rifiuti hanno le caratteristiche di essere rifiuti da cucina e ristorazione prodotti con alimenti provenienti da paesi extra U.E. e ritirati da bordo navi provenienti da tragitti internazionali.

I rifiuti raccolti nei cassonetti possono essere avviati subito dopo lo scarico alla sterilizzazione, presso l'impianto di autoclavaggio ubicato all'interno dell'area portuale, oppure possono essere stoccati nel locale adibito a deposito temporaneo, attrezzato con cella frigorifera con controllo di temperatura +2,0 °C, entro i termini fissati per lo stoccaggio provvisorio (5 giorni e/o 10 mc max).

I rifiuti vengono trasferiti manualmente dai cassonetti, con idonee precauzioni, nei carrelli di carico dell'autoclave ed immediatamente caricati in autoclave per essere sottoposti al trattamento termico di sterilizzazione il cui ciclo di durata è di 25 minuti con vapore saturo a 134 °C e 2,75 bar di pressione relativa. A fine ciclo di sterilizzazione efficace, i rifiuti sottoposti a tale trattamento sono estratti dall'autoclave e trasferiti dai carrelli di sterilizzazione in mezzo idoneo per essere avviati in discarica autorizzata come rifiuti solidi urbani. Qualora non dovessero essere stati sottoposti preventivamente a sterilizzazione vengono inviati presso inceneritore.

3) *raccolta acque nere e grigie*

I liquami neri sono costituiti da una miscela di acqua e detersivi di lavaggio per uso igienico, acqua di scarico di lavabiancheria, lavastoviglie, cucina e servizi igienici utilizzati dal personale di bordo e raccolti nel serbatoio dedicato.

Si presentano allo stato liquido-fangoso pompabile, di colore scuro e odore tipico.

L'operazione di ritiro e trasbordo dei liquami dalle navi commerciali viene effettuata a mezzo autospurgo, posizionato in modo adeguato sul pontile nel punto più vicino alla motonave attraccata, solo quando le condizioni meteo-marine – oltre i valori fissati dalla Capitaneria di Porto e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – non consentono la navigazione delle motobarche nel porto di Taranto.

Il responsabile di servizio, sulla base delle richieste, delle informazioni e del programma operativo giornaliero, predispone il FORMULARIO DI IDENTIFICAZIONE RIFIUTI (FIR), compilandolo con tutti i dati già disponibili, ad esclusione della data e ora di inizio trasporto e della quantità di reflui caricati.

Il conducente dell'autospurgo, in collaborazione con l'operatore ecologico, provvede a portare a bordo dell'automezzo il FIR già predisposto, avvia l'automezzo e si dirige nel porto, individua la posizione di attracco della motonave e si avvicina a distanza di sicurezza, senza interferire con altre attività che si svolgono sulla motonave.

L'operatore ecologico sale sulla motonave e con l'aiuto di un operatore della stessa effettua un sopralluogo preventivo per verificare la quantità di liquami, le condizioni di sicurezza per avvicinare l'autospurgo ed effettuare le operazioni di travaso senza interferire con le attività di scarico e/o carico della motonave.

Col benestare del comandante della nave, l'autospurgo si avvicina sistemandosi in posizione di sicurezza.

Il conducente dell'autospurgo, in collaborazione con l'operatore ecologico, posiziona correttamente la manichetta e avvia l'operazione di spurgo con le attrezzature in dotazione all'automezzo.

A operazione di trasbordo dei reflui completata, il conducente con l'aiuto dell'operatore ecologico recupera la manichetta evitando sversamenti accidentali in mare o sul suolo.

L'operatore ecologico si presenta dal comandante della motonave o ad un suo delegato per far sottoscrivere il comprovante ed il FIR, regolarmente compilati (tipologia dei reflui e quantità stimata trasbordata).

Il conducente dell'autospurgo completa la compilazione del FIR con data ed ora di inizio trasporto e lo sottoscrive, consegna la prima copia del FIR al comandante della nave e quindi riavvia l'automezzo verso l'impianto autorizzato di depurazione reflui.

Dopo accettazione e controllo peso, il conducente dell'autospurgo scarica i reflui seguendo le indicazioni dell'operatore dell'impianto.

Il conducente dell'autospurgo consegna al responsabile di servizio la quarta copia del formulario vidimato e sottoscritto dall'addetto dell'impianto di depurazione per l'accettazione

dei reflui.

d.2) SLOP (ACQUE DI LAVAGGIO, Etc)

Nella predisposizione della programmazione del servizio la Società concessionaria dovrà attenersi ai sottoelencati criteri di priorità:

- a) avrà precedenza una nave la cui partenza è più ravvicinata rispetto alle altre e che ha a bordo il maggior quantitativo di rifiuti da conferire;
- b) avrà precedenza una nave la cui capacità di stoccaggio residua, tenuto conto dei rifiuti da conferire e del quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo, è minore;
- c) avrà precedenza la nave che è arrivata prima nel porto di Taranto.

In base alle informazioni acquisite a mezzo delle notifiche ricevute dalla Capitaneria di Porto di Taranto, e tenendo conto delle priorità, la Società concessionaria provvede ad organizzare il piano di lavoro della giornata, che viene comunicato alle Agenzie marittime entro le ore 10.00 del giorno precedente. Eventuali variazioni potranno essere chieste entro le ore 12.00 da parte della Agenzia interessata, al fine di consentire un'eventuale rimodulazione dell'organizzazione del servizio che verrà ricomunicata entro le ore 16.00 dello stesso giorno.

Alle Agenzie Marittime sarà garantito l'accesso web a tutte le informazioni e quindi anche alle eventuali variazioni di pianificazione delle attività per le navi di competenza. Il gestore continuerà comunque a provvedere all'invio del "messaggio di pianificazione" via mail.

Le Amministrazioni interessate (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane) riceveranno la programmazione dei servizi dalla Società Concessionaria.

Per quanto concerne i recapiti e le procedure previste si rimanda a quanto riportato nell'Allegato A redatto ai sensi del D. Lgs. 197/21 – *"Informazioni sul sistema di raccolta e di gestione dei rifiuti delle navi da fornire agli operatori ed agli utenti del Porto di Taranto"*.

In generale con condizioni meteo favorevoli il ritiro dei rifiuti avverrà con utilizzo di mezzi nautici. Solo in caso di condizioni meteo avverse ed in casi particolari i rifiuti potranno essere ritirati con mezzi terrestri.

Le operazioni di prelievo saranno eseguite a seguito di richiesta da parte del Comando nave, anche tramite l'Agenzia Marittima, secondo la programmazione prevista nel presente articolo. Per le unità richiedenti il servizio che, per motivi di sicurezza o in base a normative nazionali e locali, non possano essere affiancate e servite durante l'intero arco della sosta in porto, è necessario che l'agente o il comando nave comunichi al concessionario la data e l'ora alla quale il servizio richiesto potrà essere effettuato. Ferma restando la necessità di un ordine di servizio preventivo, nel caso in cui il richiedente non si trovi nella possibilità di conoscere

l'orario al quale sarà possibile effettuare il servizio, si riconosce al concessionario un tempo di massimo 4 ore per predisporre il servizio, approntare il mezzo e raggiungere il posto di ormeggio (o punto di fondo) della nave da servire. Le 4 ore saranno da calcolarsi a partire dal momento in cui l'agente o il comando nave siano stati in grado di comunicare al concessionario l'esatto orario per l'esecuzione del servizio.

Le operazioni di prelievo possono essere eseguite o con il sistema di pompaggio dalle navi stesse o con quelle presenti sui mezzi operativi. Molto spesso le acque di sentina contengono olio combustibile molto denso e poco pompabile; per essere rese più fluide e velocizzare le operazioni di prelievo, le suddette acque possono essere riscaldate e portate a temperature di circa 50° - 60°C mediante l'utilizzo di tubazioni flessibili adeguate a quelle temperature e pressioni.

Per effettuare il ritiro delle acque di sentina e delle morchie, la Società incaricata è contattata dalle agenzie marittime e/o dagli armatori, almeno un giorno prima per ricevere le informazioni riguardanti i dati delle navi interessate. Tale ritiro avviene in genere a mezzo motobattolona sulle navi presenti in rada ed in banchina, e se necessario via terra a mezzo autobotte per le navi ormeggiate. Le operazioni di prelievo possono essere eseguite o con il sistema di pompaggio dalle navi stesse o con quelle presenti sui mezzi operativi. Molto spesso le acque di sentina contengono olio combustibile molto denso e poco pompabile; per essere rese più fluide e velocizzare le operazioni di prelievo, le suddette acque vengono riscaldate e portate a temperature di circa 50° - 60°C mediante l'utilizzo di tubazioni flessibili adeguate a quelle temperature e pressioni in dotazione ai mezzi operativi.

d.3) ISOLE ECOLOGICHE

Con riferimento alle isole ecologiche vengono garantite le seguenti attività:

- controllo periodico sull'integrità e pulizia dell'isola ecologica;
- informazione al pubblico sugli orari di apertura e di chiusura giornaliera, con particolare attenzione che la chiusura sia assicurata dal gestore;
- verifica da parte della società mandataria del Consorzio Obbligatorio degli Oli usati e del Consorzio obbligatorio per le batterie al piombo esauste della tipologia dei rifiuti depositati all'interno dell'isola;
- servizio di ritiro, da parte del concessionario del Consorzio, effettuato periodicamente o nel caso risulti necessario.

e) una descrizione del sistema di recupero dei costi

Una valutazione dei costi per la realizzazione di un impianto di raccolta e di trattamento dei rifiuti richiede l'analisi di diversi aspetti, come ad esempio il tipo di attrezzature da utilizzare

nei processi organizzativi, etc....

Detta analisi risulta, oltre che estremamente complessa, notevolmente influenzata da scelte di natura imprenditoriale. Per queste ragioni ed essendo il ritiro dei rifiuti obbligatorio e senza possibilità di esenzione, si è preferito individuare i requisiti minimi del servizio e delle attrezzature, rilevare delle tariffe medie per detti servizi e lasciare al libero mercato l'individuazione del massimo sconto che, in base ai costi previsti dalle singole imprese che partecipano alla gara, si poteva applicare alle tariffe medesime.

In particolare la gestione del servizio, da realizzarsi a cura del Concessionario a proprio rischio e pericolo mediante personale ed organizzazione propri, prevede l'organizzazione e lo svolgimento - nel rispetto della vigente normativa, del Regolamento, del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti e del Capitolato Speciale Descrittivo e Prestazionale - di varie attività per tutta la durata del contratto. Ai fini della gestione del contratto è rimessa al Concessionario la facoltà di reperire la liquidità necessaria alla realizzazione del progetto attraverso ogni forma di finanziamento consentita dalla legge.

A tal fine si riporta una analisi dei costi che devono essere analizzati:

Costi diretti	Costi indiretti	Entrate nette
Costi operativi diretti derivanti dall'effettivo conferimento dei rifiuti delle navi, comprese le voci di costo elencate di seguito: -Fornitura di infrastrutture degli impianti portuali di raccolta, compresi container, cisterne strumenti di lavorazione, chiatte, camion, raccolta dei rifiuti e impianti di trattamento. -Concessioni per l'affitto degli spazi, se del caso, o delle attrezzature necessarie al funzionamento degli impianti portuali di raccolta. -Effettivo funzionamento degli impianti portuali di raccolta: raccolta dei rifiuti delle navi, trasporto dei rifiuti dagli impianti portuali di raccolta per il trattamento finale, manutenzione e pulizia degli impianti portuali di raccolta, costi per il personale, comprese le ore di straordinario, fornitura di elettricità, analisi dei rifiuti e assicurazione.	Costi amministrativi indiretti derivanti dalla gestione del sistema nel porto, comprese le voci di costo elencate di seguito: -Elaborazione e approvazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, compresa la sua attuazione ed eventuali audit. - Aggiornamento del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, compresi i costi del lavoro e i costi di consulenza, se del caso. - Organizzazione delle procedure di consultazione per la(ri)valutazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti.	Proventi netti derivanti dai sistemi di gestione dei rifiuti e dai finanziamenti nazionali e regionali disponibili, comprese le entrate di cui sotto: -Benefici finanziari netti ottenuti da regimi di responsabilità estesa del produttore; -Altre entrate nette derivanti dalla gestione dei rifiuti, quali i sistemi di riciclaggio; -Finanziamenti nell'ambito del fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (Feamp);

Per quanto riguarda il sistema delle tariffe per i rifiuti solidi, vige l'ordinanza n. 07/22

del 10/03/2022 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio con la quale sono state determinate le tariffe in vigore dal 01/04/2022 ricavate da un calcolo sulla base delle esperienze consolidate e sottoposto a sconto in sede di gara per l'affidamento del servizio. Le tariffe così determinate sono annualmente adeguate in base agli aggiornamenti degli indici dell'Istituto Nazionale di Statistica su richiesta del Concessionario in base a quanto previsto dal Capitolato Speciale descrittivo e prestazionale.

Le tariffe previste nell'ordinanza prevedono una tariffa su base giornaliera, differenziata in base al tipo di nave ed alla posizione occupata dalla stessa in ambito portuale. Le tariffe sono determinate sia per i servizi svolti a favore delle navi da carico che per quelli relativi alle navi passeggeri. Inclusa in detta quota base vi è la raccolta, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani fino alla quantità di 0,5 mc. Quantità eccedenti di conferimento prevedono la corresponsione di un'ulteriore somma calcolata sulla base delle quantità effettivamente conferite.

Detta scelta è stata dettata dalla necessità di contemperare le esigenze derivanti dall'obbligo di conferimento già esistente nel porto e, quindi:

- di assicurare una tariffa minima che consentisse di garantire gli introiti necessari per la sostenibilità economica del servizio secondo gli *standard* previsti;
- di assicurare che il normale conferimento dei rifiuti fosse compreso in questa tariffa assorbendo così la maggior parte delle prestazioni eseguite;
- di evitare che l'esistenza di tale obbligo solo in questo porto portasse le navi ad accumulare a bordo quantità notevoli di rifiuti che poi conferivano a "costo fisso" creando così problemi alla società concessionaria del servizio. Infatti, in detta ipotesi, la stessa era costretta ad aumentare notevolmente le quantità di rifiuti da trattare con un inevitabile incremento dei costi.

Le tariffe di ritiro dei rifiuti solidi urbani sono maggiorate del 30% nel caso in cui vengano conferiti rifiuti non differenziati al fine di disincentivare tale modalità di conferimento.

Ai sensi dell'art. 167 del D. Lgs. 50/2016 il valore della concessione, ai fini di cui all'art. 35 del D. Lgs medesimo, viene stimato sulla base di quanto si ipotizza sarà fatturato dalla Società concessionaria considerato per la durata del contratto. L'introito da considerare è la tariffa a carico dell'utenza posta a base di gara composta dalla tariffa fissa corrisposta dalle navi cui viene concessa la deroga dalla locale Capitaneria di Porto e dalla tariffa corrisposta dalle navi che conferiscono.

La Società deve corrispondere annualmente il canone all'Amministrazione per un importo pari al 3% del fatturato per il servizio svolto con un importo minimo pari a 12.000 €. Quanto riportato deve essere considerato come puramente indicativo in quanto l'andamento

economico dipende da una pluralità di parametri influenzati anche dalle scelte strategiche che il concessionario adotterà per la gestione del servizio, nonché dal numero degli utenti del servizio. Le informazioni riportate non impegnano in alcun modo l'Amministrazione e non costituiscono alcuna garanzia di corrispondenti introiti per il concessionario, che assume interamente a proprio carico il rischio operativo inerente alla gestione del servizio. Pertanto, variazioni di qualunque entità non potranno dar luogo a rivalsa alcuna da parte del Concessionario, in quanto rientranti nell'alea normale di tale tipologia di contratto. Al concessionario viene chiesto di presentare, a corredo dell'offerta in sede di gara, il proprio piano economico-finanziario. Il concessionario assume su di sé i rischi riportati nella analisi dei rischi. Questo trasferimento di rischi a carico del concessionario costituisce uno dei motivi principali per l'adozione del modello della concessione di servizi.

Ai sensi dell'art. 8 co. 6 del D. Lgs. 197/21, nella documentazione relativa all'affidamento del servizio, l'autorità competente provvede a determinare le modalità per la prestazione di adeguata garanzia finanziaria e la relativa entità.

e.1) ISOLE ECOLOGICHE

Non c'è obbligo di alcun tipo di costo trattandosi di attività di raccolta promossa e finanziata dal Consorzio Obbligatorio degli Oli usati e dal Consorzio Obbligatorio Batterie al Piombo Esauste.

Sistema di monitoraggio

La ditta incaricata del servizio, mensilmente, al fine di consentire le analisi e le valutazioni di competenza alla AdSP MI sulla base delle “*ricevute di conferimento dei rifiuti*” e dei quantitativi di rifiuti raccolti dai contenitori/cassoni e dalle isole ecologiche, comunica i dati di tutte le tipologie dei rifiuti raccolti. In questo modo, l'Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle informazioni comunicate dal gestore, realizza una banca dati utile al fine di poter procedere ai futuri aggiornamenti del presente Piano, concorrendo all'elaborazione dei documenti la cui predisposizione prevede la partecipazione congiunta dei diversi soggetti coinvolti.

Ai fini del monitoraggio dello stato di attuazione del “*Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico*” relativo al porto di Taranto, l'Autorità di Sistema Portuale invia annualmente, alla Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifiche, entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento, un report contenente una breve descrizione sull'attuazione degli obiettivi del presente piano e di eventuali inefficienze riscontrate nel periodo di riferimento nonché i dati relativi ai rifiuti di cui al D. Lgs. n. 197/2021 prodotti nell'anno precedente e gestiti nell'ambito dei porti di interesse.

Descrizione della procedura per la segnalazione delle presunte inadeguatezze rilevate negli

impianti portuali di raccolta

A tal fine si è ritenuto necessario predisporre un modello (All. 1) in cui riportare le eventuali inadeguatezze riscontrate negli impianti portuali di raccolta da consegnare unitamente al materiale informativo ai Comandanti delle navi che approdano in Porto. È stato redatto l'ALLEGATO A (art. 5 co. 5 del D. Lgs. 197/21) “*Informazioni sul sistema di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi da fornire agli operatori ed agli utenti del porto*” in doppia lingua al fine di fornire tutte le informazioni necessarie all'utenza portuale e disponibile sul sito istituzionale dell'Ente.

Descrizione delle procedure per le consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, le imprese di gestione dei rifiuti, gli operatori dei terminal e le altre parti interessate

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio si fa promotrice della consultazione permanente con gli utenti del porto, con i gestori degli impianti di raccolta, con gli operatori dei terminali di carico e di scarico e dei depositi costieri, con le Associazioni di Categoria.

A tal fine, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio prevede che venga fatto un incontro o una riunione tra le parti interessate una volta l'anno per consentire una corretta gestione e circolazione delle informazioni.

Dette riunioni sono da intendersi come ordinarie ma all'occorrenza o qualora ne venga rappresentata la necessità da parte degli utenti, dei gestori o degli operatori possono essere effettuate delle riunioni su argomenti specifici.

Sono state svolte campagne di sensibilizzazione verso gli utenti per incentivare gli stessi alla raccolta differenziata con il posizionamento di totem informativi e la distribuzione di opuscoli. A tal fine l'Ente partecipa anche a progetti europei volti alla economia circolare.

La responsabilità dell'attuazione del presente piano è data alla sezione Safety & Security dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio in collaborazione con le Direzioni competenti in materia.

Conclusioni

È importante sottolineare come la gestione descritta non abbia provocato segnalazioni di eventuali disservizi o malcontenti da parte degli utenti che usufruiscono del servizio di raccolta dei rifiuti anche durante le riunioni periodiche svolte con gli operatori e le Amministrazioni interessate.

Dal piano elaborato emerge, a parere di questa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, la conformità delle normative locali e delle procedure adottate a quanto previsto dal D. Lgs. 197/21. Il presente elaborato si pone, pertanto, come punto di riferimento per una corretta ed efficace gestione dei rifiuti in ambito portuale non solo da un punto di vista prettamente normativo ma anche di effettiva pratica per il raggiungimento di un elevato livello di rispetto

nei confronti dell'ambiente.

Infine in un'ottica di miglioramento continuo e di attenzione nei confronti dell'impatto ambientale derivante dalle attività portuali in senso lato si ritengono utili le seguenti misure di mitigazione per le fasi di ogni tipo di cantiere presente all'interno del Porto di Taranto:

- dotare le macchine operatrici di opportuni silenziatori e di idonei sistemi atti a mitigare l'entità dell'impatto sonoro;
- al fine di evitare inquinamento potenziale della componente idrica, viene garantita la minimizzazione dei tempi di stazionamento;
- per quanto riguarda l'energia vengono adottate tutte le migliori tecnologie per il contenimento dei consumi.

Come previsto dalla normativa anzidetta, il piano sarà aggiornato in base alle nuove normative oltre che in base ai cambiamenti che si potranno avere nella gestione del servizio all'interno del porto di Taranto. Appaiono evidenti, dunque, i benefici per l'ambiente derivanti dall'applicazione del Piano in questione.

Tali vantaggi sono notevoli in quanto la pianificazione di un servizio indispensabile per la salvaguardia della salute e dell'ambiente produce effetti positivi non solo sullo specifico ambito dei rifiuti ma anche sulla:

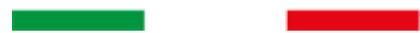
- razionalizzazione del transito giornaliero dei mezzi di trasporto e riduzione dei chilometri percorsi, nonché, anche se in maniera poco significativa, dell'inquinamento atmosferico derivante;
- qualità delle acque in quanto disciplina il conferimento dei rifiuti da parte delle navi che, conformemente alle normative nazionali e comunitarie di riferimento, sono obbligate a contribuire ai costi del servizio sia che ne usufruiscano sia che ne siano esonerati dall'Autorità marittima;
- assenza di interferenze con il suolo ed il sottosuolo;
- assenza di modifiche dell'assetto paesaggistico, in quanto non è prevista alcuna realizzazione di nuove opere;
- sensibilizzazione dell'utenza portuale al corretto utilizzo delle strutture presenti per la riduzione della produzione dei rifiuti; lo scopo è quello di incentivare la raccolta differenziata ed eventuali segnalazioni di gestione non corretta dei rifiuti.

Si ritiene che il piano debba essere in linea con ciò che riguarda la normativa specifica ed essere aderente a quanto previsto dalla regolamentazione nazionale oltre che regionale senza andare ad interferire con tematiche che potrebbero esulare dalla presente trattazione.

Ogni qualvolta si presentano tematiche specifiche in materia di rifiuti, l'Ente provvede a che vengano affrontate e gestite nel rispetto della normativa di settore.



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio



Rapporto Preliminare Ambientale per l'assoggettabilità a VAS

Documento redatto ai sensi dell'art 12 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

*Responsabile: Giuseppe LECCE
Collaborazione: ing. Tiziana STEA*

Introduzione

Anagrafica: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Indirizzo: Porto di Taranto

Fax: 099 4706877

Mail: sicurezza@port.taranto.it

Pec: protocollo.autportta@postecert.it

La Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), quale strumento metodologico per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente. In linea di principio si confermano gli aspetti ambientali analizzati nelle precedenti versioni del presente documento. Sono stati riportati i dati aggiornati che non hanno subito variazioni di rilievo e pertanto conservano la stessa influenza del precedente rapporto.

L'obiettivo generale della Direttiva è quello di *"...garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"* (art. 1).

A livello nazionale la Direttiva Europea è stata recepita formalmente il 1° agosto 2007, con l'entrata in vigore della parte II del D. Lgs 152/2006, corretto poi con il D. Lgs. N.4/2008, e successivamente con il D. Lgs. 128/2010 e smi.

Il principale riferimento regionale in materia di VAS è costituito dalla Circolare 1/2008 dell'Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia recante *"Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) dopo l'entrata in vigore del Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 correttivo della Parte Seconda del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152"* e la legge regionale L.R. n. 44/2012 *"Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica"* del 12 dicembre 2012.

L'art. 6, comma 2, del D. Lgs 152/2006 stabilisce che la valutazione ambientale strategica riguarda i piani ed i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. In particolare viene effettuata una valutazione per tutti i piani ed i programmi che sono elaborati per la valutazione e la gestione della qualità dell'aria, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli

allegati II, III e IV dello stesso decreto.

L'art. 6, comma 3 e comma 3 bis, stabilisce inoltre che, per determinate tipologie di piani, la valutazione ambientale strategica è necessaria qualora l'Autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'art. 12, che prevede l'espletamento della Verifica di assoggettabilità.

Il "*Piano di Raccolta e di gestione dei Rifiuti del Porto di Taranto*" è redatto ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 197/2021. Alla luce del suddetto quadro normativo di riferimento, il presente documento costituisce il Rapporto Ambientale Preliminare per la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano di Raccolta e di gestione dei Rifiuti del Porto di Taranto ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i..

I traffici

Il Porto di Taranto rappresenta una realtà di tutto rispetto nel panorama portuale italiano. I dati relativi alla movimentazione delle merci vengono pubblicati mensilmente sul sito istituzionale dell'Ente. Nel 2021 il porto di Taranto ha registrato un incremento nel volume di merci movimentate e di navi transitate come riportato dai dati disponibili sul sito istituzionale dell'Ente.

Rinfuse

La movimentazione delle rinfuse liquide, con un volume di 4,2 milioni di tonnellate, ha registrato un decremento pari al 0,5% nel 2021 rispetto al 2020.

Le rinfuse solide con un volume di circa 9,7 milioni di tonnellate hanno avuto nel 2020, in relazione all'anno precedente, un incremento pari al 18%.

Merci Varie

Le merci varie movimentate sono state circa 17 milioni di tonnellate ed hanno avuto, in relazione all'anno precedente, un incremento pari al 12%.

Traffico Passeggeri

Nel 2020 non si è verificato l'arrivo di navi passeggeri. Nell'anno 2021 n. 80.309 è stato il numero totale dei croceristi/passeggeri in transito ed in imbarco/sbarco.

Contenitori

Per quanto riguarda il traffico di contenitori nel 2021 sono stati movimentati 3.979 TEU con un incremento del 73% rispetto all'anno precedente.

Inquadramento geografico del Porto di Taranto

Il Porto di Taranto è situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo, è costituito da un'ampia rada denominata Mar Grande, da un'insenatura interna chiamata Mar Piccolo e da una parte fuori rada al di là di punta Rondinella. Vista la sua posizione riveste un ruolo importante sia da un punto di vista commerciale che strategico.

Il Porto di Taranto, discostato di sole 172 miglia nautiche dalla rotta Suez-Gibilterra, gode di

una posizione geografica strategica nel Mediterraneo, baricentrica rispetto alle rotte principali tra Oriente ed Occidente.

Le installazioni portuali sono distribuite lungo il settore nord occidentale del Mar Grande (Porto Mercantile e Porto Industriale) e immediatamente fuori di esso in direzione ovest (Terminal contenitori e 5° Sporgente).

Appare necessario precisare preliminarmente che la circoscrizione territoriale di competenza di questa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio va dalla foce sinistra del fiume Tara fino al confine del molo di ponente del Castello Aragonese, giusto il combinato disposto dei DD.MM. 06/04/1994 e 23/06/2004.

Localizzazione del Porto di Taranto

Le strutture e le infrastrutture del Porto di Taranto

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in seno al Comitato Portuale, ha adottato, nel 2007, il nuovo Piano Regolatore che prevede, da un lato di incrementare le aree destinate alle attività mercantili per consentire l'acquisizione di nuovi traffici e dall'altro, di migliorare la relazione con la Città di Taranto aprendo ad essa nuove aree dell'ambito portuale.

In relazione alle prospettive di sviluppo emerse dagli studi settoriali del Piano, sono stati individuati alcuni settori d'intervento:

- un nuovo Terminal Contenitori da realizzare al 5° Sporgente;
- incentivare il traffico ro-ro / ro-pax;
- incrementare i collegamenti ferroviari su tutte le aree e banchine del porto;
- un Centro Servizi Polivalente.

L'ambito portuale si estende per 3.408.560 m². La lunghezza complessiva delle banchine è pari a 9.995 m, di cui 1.310 m ad uso pubblico e 8.685 m in concessione.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio sulle singole banchine.

Denominazione dell'accosto	Concessionario	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Tonnellaggio max	Aree operative (m2)	Merci movimentate
Calata 1 (Quay 1)	-	240	8,5	20.000	1.800	Varie
1° Sporgente levante	-	320	9,5	25.000	1.600	Varie
1° Sporgente Ponente	-	330	12,5	25.000	13.00	Varie
Testata 1° Sporgente	-	130	8,0	2.000	-	Varie
CALATA 2 (Quay 2)	-	290	12,5	22.000	30.000	Varie
2° Sporgente Levante	Acciaierie d'Italia S.p.A.	515	16,0	130.000	9.000	Minerale ferro
Testata 2° Sporgente	Acciaierie d'Italia S.p.A.	143	10,5 -16,0	40.000	-	Sosta tecnica navi
2° Sporgente Ponente	Acciaierie d'Italia S.p.A.	550	10,0	40.000	10.600	Materiale siderurgico

CALATA 3 (Quay 3)	Acciaierie d'Italia S.p.A.	230	10,5	12.000	4.000	Ferroleghie - Loppa
3° Sporgente Levante	Acciaierie d'Italia S.p.A.	615	11,0	45.000	10.800	Materiale siderurgico
Testata 3° Sporgente	Acciaierie d'Italia S.p.A.	200	11,0	30.000	13.400	Combustibile - catrame
3° Sporgente Ponente	Acciaierie d'Italia S.p.A.	630	11,0	45.000	12.200	Materiale siderurgico
CALATA 4 (Quay 4)	Cementir Italia S.r.l.	300	11,0	12.000	-	Carico/scarico cemento
4° Sporgente levante radice	Cementir Italia S.r.l.	167	12,5	6.000	-	Carico cemento
4° Sporgente Ponente	Acciaierie d'Italia S.p.A.	434	25,0	350.000	-	Scarico ferro - carbone
Testata 4° Sporgente	Acciaierie d'Italia S.p.A.	72	23,0	2.000	-	Imbarco bitume
Pontile Petroli	ENI S.p.A.	560 + 560	11,0	20.000	-	Prodotti petroliferi
Campo Boe AGIP	ENI S.p.A.	-	22,0	300.000	-	Scarico petroli greggio
5° Sporgente/Molo Ovest	Acciaierie d'Italia S.p.A.	1.200	11,5	45.000	631.300	Prodotti siderurgici
Calata 5 (Quay 5) - Molo polisettoriale		2.000	14,0 / 15,0	-	1.000.000	varie



Localizzazione delle banchine del Porto di Taranto

Terminal siderurgico

Lo stabilimento siderurgico Acciaierie di Italia S.p.A. ha rappresentato dall'inizio degli anni '60 il motore fondamentale dell'economia di Taranto. Nonostante le ricorrenti crisi che negli anni '80 hanno interessato il mercato dell'acciaio, lo stabilimento di Taranto è riuscito a mantenere una posizione di rilievo nel mercato mondiale.

L'acciaieria è il principale cliente del porto di Taranto: Acciaierie di Italia ha in concessione quattro sporgenti (numero 2, 3, 4 e 5) e una calata (numero 3), per un totale di 4.589 m di banchine (con pescaggio massimo di 25 m) e 931.000 mq di aree operative. Vi si sbarcano materie prime come minerale di ferro e carbon fossile, mentre prodotti siderurgici semilavorati e finiti sono oggetto sia di imbarco che di sbarco. La movimentazione complessiva dei traffici connessi allo stabilimento siderurgico è pari a una media annua di oltre 30 milioni di tonnellate tra materie prime e prodotti finiti.

Fra le attrezzature meccaniche disponibili sono in esercizio:

- n 7 scaricatori a benna da 42 a 63 t di portata per sbarco materie prime;
- n 1 scaricatore continuo con capacità massima di 7.200 t/h per minerale e di 3.600 t/h per fossile;
- n 4 caricatori a benna da 30 t per sbarco ferroleghe-rottame;
- n 12 caricatori da 32 a 63 t per imbarco/sbarco prodotti;
- n 1 caricatore continuo da 1.100 t/h per imbarco loppa;
- n 4 nastri trasportatori di collegamento Porto – Parchi materie prime:
 - n. 2 da 3.600 t/h per minerale (1.800 t/h per fossile);
 - n. 1 da 7.200 t/h per minerale (3.600 t/h per fossile);
 - n. 1 nastro loppa da 1.100 t/h.

Terminal petrolifero

ENI S.p.A. ha in concessione un pontile lungo 560 m, con un fronte d'accosto totale di 1.120 m, che viene utilizzato per lo sbarco/imbarco di petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati e derivati. Il trasbordo avviene mediante un sistema di condutture che collegano il pontile allo stabilimento petrolifero. Nell'ambito del Mar Grande esiste anche un campo boe che accoglie navi cisterna fino a 300.000 T. S. L., che trasportano il petrolio destinato ad alimentare la raffineria: si tratta di un impianto speciale che consente il trasbordo del greggio dalle petroliere allo stabilimento attraverso condotte sottomarine. La media annua della movimentazione degli impianti è pari a 5/5,5 milioni di tonnellate. La raffineria ha in programma un incremento del ricevimento e della raffinazione del greggio proveniente dalla Val d'Agri (Basilicata) in aggiunta agli attuali volumi di trattamento, che

ha comportato la progettazione da parte della Società del potenziamento del pontile petrolifero sia per il greggio che per il prodotto finito.

Terminal cemento

Sono in concessione alla Cemitaly S.r.l. la Calata 4 (300 m di lunghezza con pescaggio di 12,5 m) e un tratto di 167 metri lineari del 4° Sporgente Levante: vi si svolgono operazioni di carico e scarico di cemento per un volume annuo di circa 400.000/500.000 tonnellate.

Il collegamento tra l'accosto portuale e l'impianto cementiero è assicurato da un ponte mobile – con una portata di 2.400 sacchi/ora o 400 t/ora di clinker – e da un nastro trasportatore.

Banchine commerciali

Sulle banchine commerciali libere (non assentite in concessione) disponibili per la movimentazione di merci varie e alla rinfusa, cioè la Calata 1, il 1° Sporgente levante, il 1° Sporgente ponente, il 1° Sporgente testata e la Calata 2, il 4° sporgente operano le Imprese Portuali autorizzate ex art. 16 L. 84/94 e smi.

Le merci movimentate sono: alluminio, bobine di alluminio, cemento (Cementi Centrosud S.p.A.), carpenteria metallica, macchinari, impiantistica, componenti di aerogeneratori, minerale di ferro, clinker, fertilizzanti e merci varie.

Porto turistico

Il porto turistico ha sede presso il molo Sant'Eligio e, parzialmente, sulla calata 1. Il porto turistico, incastonato nella suggestiva cornice della Città Vecchia, ha disponibilità di pontili e piazzali per l'ormeggio ed il rimessaggio di 300 imbarcazioni circa, con acqua potabile ed energia elettrica in banchina. Progettato per accogliere barche fino ad un massimo di 40 metri, il suo specchio d'acqua ha una profondità variabile da 12 a 6 metri. Il molo S. Eligio è protetto anche nel caso di forti mareggiate. Nella tabella seguente è riportato il numero di posti barca presenti.

Località	Numero posti barca presenti		
	Fino a 10 m	Da 10,01 a 24 m	Oltre 24 m
Molo S. Egidio	178	72	-
Scivolo	120	30	-

I servizi che vengono forniti sono l'attracco, l'acqua, la luce, la vigilanza, le informazioni turistiche, i servizi igienici, il parcheggio, l'alaggio ed il ritiro dei rifiuti. La gestione degli stessi è in capo alla società concessionaria che ne deve garantire la corretta gestione.

Descrizione delle infrastrutture

Collegamenti stradali

Il Porto di Taranto si trova completamente fuori dal centro urbano e l'accesso alle maggiori vie di comunicazione è immediato.

L'autostrada Adriatica A14 Taranto – Bari - Bologna rappresenta per il Porto di Taranto il collegamento stradale strategico per il trasporto su lunga distanza, garantendo un rapido inoltro terrestre verso i mercati dell'Italia settentrionale e del Centro Europa.

Il bacino d'utenza di più corto raggio – l'arco ionico e la penisola salentina – è connesso a Taranto da una rete di strade statali tra cui la SS7 Taranto – Brindisi - Lecce e la SS106 che collega Taranto a Reggio Calabria, passando per la Basilicata.

L'apertura di un nuovo varco di ingresso al Porto Commerciale, il Varco Nord, garantisce una migliore accessibilità delle aree portuali rispetto alla grande viabilità e contribuisce a decongestionare il traffico cittadino in corrispondenza del Varco Est, più vicino alla città.

Collegamenti ferroviari

Sotto il profilo ferroviario il Porto di Taranto è collegato alla dorsale adriatica Bari – Bologna e alle direttrici per Potenza - Napoli, Brindisi - Lecce e Reggio Calabria: nel complesso la rete di trasporto ferroviario risulta adeguata all'obiettivo di raggiungere la massima celerità e il trasferimento di maggiori quote di traffico merci dalla strada alla ferrovia. Il Terminal contenitori del Porto di Taranto è dotato di un collegamento ferroviario diretto con la rete nazionale.

In data 18 giugno 2010 è stato sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Puglia, RFI SpA, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e Distripark Taranto, un Protocollo di intesa dal titolo "*Norme, condizioni ed obblighi per l'esecuzione ed il finanziamento dell'intervento di attrezzaggio infrastrutturale ferroviario nonché del collegamento del bacino logistico "Porto di Taranto" con la rete ferroviaria nazionale*".

Scali aeroportuali

Il Porto di Taranto dista rispettivamente 90 e 75 km dagli aeroporti di Bari e Brindisi, da cui partono e arrivano quotidianamente voli da/verso i principali scali italiani ed europei.

Inoltre, a circa 20 km di distanza si trova lo scalo aeroportuale Arlotta di Grottaglie, ove si è insediata di recente la società Alenia. L'aeroporto è collegato direttamente al porto grazie alla strada Porto (varco nord) – Grottaglie – Brindisi e potrebbe rappresentare un'opportunità di sviluppo per un'ulteriore modalità del trasporto delle merci mediante aerei cargo che possono usufruire di una pista di 3,2 Km.

Ciò anche in vista della realizzazione di una piattaforma logistica intermodale nell'area portuale.

L'inquadramento territoriale del Porto di Taranto

Il Porto di Taranto e l'economia regionale

L'attività del Porto – e in particolare – del Terminal contenitori di Taranto contribuisce in modo significativo allo sviluppo del sistema produttivo della Puglia e delle regioni limitrofe.

Per le aziende pugliesi e lucane c'è il vantaggio di trovarsi nelle immediate vicinanze di uno scalo attrezzato, da cui poter ricevere le materie prime e le merci necessarie per la propria attività e poter

spedire i prodotti finiti (mobili, pasta, scarpe, tessuti, ecc.) verso l'Estremo, il Vicino e il Medio Oriente, nonché gli Stati Uniti e il Nord Europa in tempi brevi e certi, con un servizio economico. Questa utilità è destinata a crescere ulteriormente con l'attuazione dei vari progetti di logistica integrata che prenderanno forma nei prossimi anni.

Un altro aspetto della dimensione regionale del Porto di Taranto è quello delle relazioni con gli altri scali marittimi pugliesi: in questa direzione si deve registrare un'iniziativa istituzionale, cioè un protocollo d'intesa del maggio 2007 tra le Regioni Puglia e Basilicata e le Autorità Portuali di Taranto, Bari e Brindisi, che mira a promuovere la specializzazione e la complementarietà dei tre maggiori porti pugliesi, superando la logica della competizione e realizzando un sistema portuale realmente integrato.

Geologia

Nell'area di Taranto depositi clastici Plio - Pleistocenici poggiano in trasgressione sulla successione calcarea Mesozoica rappresentata dal Calcarea di Altamura. La successione delle formazioni è costituita principalmente, procedendo dal basso verso l'alto, da:

- calcarea di Altamura (Cretaceo superiore: Turoniano - Senoniano);
- calcareniti di Gravina (Pliocene medio - Pleistocene inferiore);
- argille Subappennine (Pleistocene inferiore);
- calcareniti di Monte Castiglione (Calabriano - Tirreniano);
- deposito marini terrazzati.

Il Calcarea di Altamura (Cretaceo superiore: Turoniano - Senoniano) è costituito da calcari compatti, biancastri e grigi, talvolta rossastri in superficie per via dei fenomeni di alterazione, con intercalati calcarei dolomitici e dolomie compatti generalmente di colore grigio scuro. La stratificazione è sempre evidente, ma lo spessore degli strati varia da 2 m sino a trasformarsi in una vera e propria laminazione, soprattutto nei livelli più bassi (a sud di Crispiano); la potenza massima presunta è di 300 m.

Le Calcareniti di Gravina, in discordanza angolare sul Calcarea di Altamura, sono costituite da biocalcareni e biocalciruditi in grossi banchi, con intercalazioni calcilutitiche. Sono in genere molto compatte, porose di colore bianco o giallastro ("tuffi"), associate a ghiaie e brecce calcaree. La potenza di tale unità è estremamente variabile in relazione all'andamento irregolare del substrato calcareo. Le Argille Subappennine (Argille del Bradano) poggiano in contatto stratigrafico ed eteropico sulla Calcarenite di Gravina, sono costituite da argille marnose a luoghi fittamente fratturate, marne argillose e siltose grigio-azzurro o grigio-verde talora con intercalazioni sabbiose. I litotipi più argillosi e plastici sono presenti nella parte bassa della formazione, mentre verso l'alto prevalgono i litotipi più marnosi. La stratificazione non è evidente e dà luogo a banchi di notevole spessore. La potenza massima è dell'ordine dei 100 m.

Le Calcareniti di M. Castiglione, sono per lo più grossolane, compatte o friabili di colore grigio giallastro con stratificazione sottile, in genere evidente. Lo spessore è sempre ridotto, con valori medi oscillanti tra 2 e 7 m. Esse poggiano stratigraficamente sulle Argille del Bradano o sulla Calcarenite di Gravina (essendo queste due ultime unità in parte eteropiche).

I Depositi terrazzati poggiano in trasgressione su superfici di abrasione poste a quote diverse.

Sono costituiti da conglomerati poligenici, ghiaie e sabbie di origine marina, alluvioni limosabbiose, depositi argillosi o limoso-argillosi di origine palustre.

Il basamento carbonatico è caratterizzato da un sistema di faglie a gradinate di direzione appenninica.

I depositi clastici sono stati interessati da un movimento di sollevamento ed hanno assunto un assetto monoclinatico con debole immersione NE.

Nell'area oggetto di indagine affiorano prevalentemente i depositi marini terrazzati: si tratta di sabbie da limose ad argillose a grana variabile, a luoghi cementate, di colore marrone chiaro e scuro in alternanza con limi sabbiosi e argillosi di colore grigio scuro.

Morfologia

Dal punto di vista morfologico nel territorio tarantino si possono distinguere da nord a sud tre zone:

a) zona murgiana o degli alti strutturali caratterizzata da discrete pendenze; b) zona intermedia a debole pendenza; c) zona costiera.

La fascia costiera, in cui è localizzato il sito oggetto di indagine, è caratterizzata da superfici terrazzate e antiche linee di costa. Le quote di massima ingressione del mare medio pleistocene (linea di costa di 35-55 m) diminuiscono procedendo da nord-ovest a sud-est di Taranto (si hanno quote di 35-40 m nei pressi di Lizzano; raggiungono i 55 m a nord-ovest del Mar Piccolo). L'attuale linea di costa si presenta molto articolata ed in particolare risulta disposta in direzione E-O ad oriente di Torre Zozzoli (o Torre Sgarrata), mentre segue l'andamento NO-SE ad occidente della stessa torre. Fra Capo San Francesco e Torre Zozzoli, prevale una linea molto irregolare costituita da una rapida successione di baie sabbiose della lunghezza di alcune centinaia di metri e poco profonde e di promontori rocciosi di varia ampiezza. Più ad est il paesaggio muta: compaiono arenili che si sviluppano per vari chilometri con formazioni di dune alte e penetranti varie centinaia.

Idrogeologia

Il territorio in esame, così come l'intera area pugliese, è caratterizzato dalla sostanziale carenza di idrografia superficiale attiva: infatti, ad esclusione delle "gravine" e di altre incisioni di minore entità ("lame"), mancano delle precise direttrici superficiali di deflusso.

Le caratteristiche del reticolo idrografico sono strettamente dipendenti dalla buona permeabilità delle unità litologiche presenti: le Calcareniti di Gravina, quelle di M. Castiglione e i depositi grossolani di età più recente risultano permeabili per porosità; il Calcare di Altamura presenta una permeabilità primaria, nei suoi termini a maggior contenuto fossilifero, e secondaria per fatturazione e carsismo. Le acque meteoriche vengono quindi completamente assorbite e viene a mancare una vera e propria

rete idrografica superficiale; solo in occasione di eventi meteorici rilevanti si creano corsi d'acqua effimeri a carattere torrentizio.

Di contro nell'area ha sede un'intensa circolazione idrica sotterranea. L'assetto geologico ed i caratteri di permeabilità concorrono all'esistenza di due acquiferi principali: uno profondo o di base che ha sede nei calcari mesozoici permeabili per fratturazione e carsismo e che rappresenta la risorsa idrica più cospicua, ed uno superficiale che ha sede nei depositi calcarenitici del Pleistocene medio e superiore nonché nei depositi permeabili più recenti.

Vengono considerate superficiali tutte le falde sostenute dai sedimenti impermeabili delle Argille del Bradano, mentre le sottostanti unità ospitano la cosiddetta "falda di base".

L'alimentazione della falda superficiale è legata unicamente alle precipitazioni. Gli accumuli sono sempre modesti a causa della scarsità delle precipitazioni e del modesto spessore del serbatoio.

Alla falda superficiale sono associate numerose piccole sorgenti che sorgono lungo le lame e le gravine che incidono aree pianeggianti e piccoli bacini secondari.

La falda di base rappresenta la maggiore risorsa idrica del territorio ed è generalmente di tipo freatico, risulta in pressione solo nelle aree costiere dove può dar luogo a sorgenti di trabocco.

Nell'area di Taranto la falda carsica risulta suddivisa da uno spartiacque sotterraneo passante per l'abitato di Statte in direzione Nord-Sud che separa il bacino delle Murge dal cosiddetto bacino del Salento. Ad est di tale linea le acque tendono a raggiungere l'area del Mar Piccolo. Mentre nell'area ad ovest di Taranto il deflusso della falda di base si manifesta in modo tale che dalle zone di alimentazione le acque fluiscono al di sotto della piana costiera verso il Mar Ionio. La falda carsica è sostenuta alla base da acque di intrusione marina.

Nell'area di indagine il deflusso della falda avviene verso il Mar Ionio, in direzione N-S e la superficie piezometrica si attesta circa a 2,50 – 3,00 m da p.c..

Climatologia

Presso il Comune di Taranto è presente una stazione meteorologica.

La stazione meteorologica si trova nel comune di Taranto, a 3 metri s.l.m. e alle coordinate geografiche 40°27' Nord 17°18' Est.

In base alle medie di riferimento trentennale (1961-1990), la temperatura media del mese più freddo, gennaio, si attesta attorno ai +9 °C, mentre quella dei mesi più caldi, luglio e agosto, si aggira sui +25,5 °C. Le precipitazioni medie annue, piuttosto scarse, fanno registrare un valore appena superiore ai 400 mm, con un marcato minimo estivo ed un moderato picco autunnale.

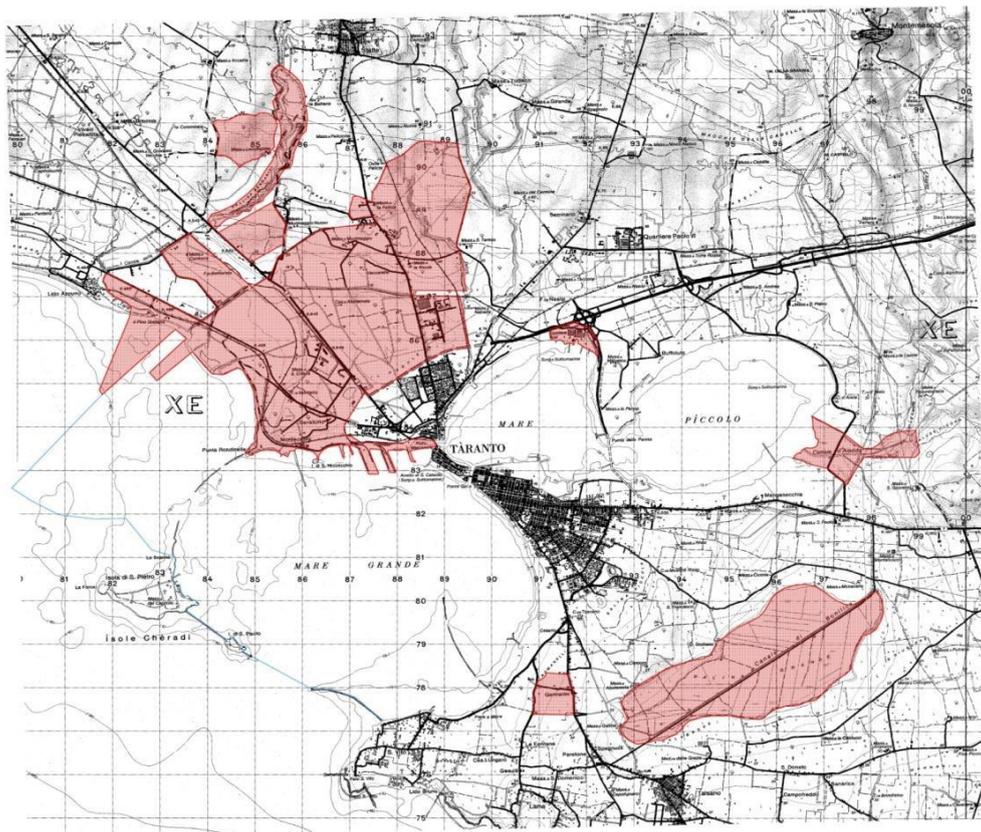
Sito di Interesse Nazionale (SIN)

Con la Legge n. 426/98 "Nuovi interventi in campo ambientale" i territori di Brindisi e Taranto, già ricadenti nell'area dichiarata ad "elevato rischio ambientale" (di cui alle leggi n. 349/86 e n. 305/89), sono stati riconosciuti tra i 14 siti di interesse nazionale destinati alla realizzazione dei primi urgenti interventi di bonifica i cui ambiti sono stati perimetrati, sentiti i comuni interessati, dal Ministero

dell'Ambiente con DM del 10.01.2000.

Tale perimetrazione, per il sito di Taranto, comprende aree industriali e specchi acquei marini e salmastri, con superfici interessate agli interventi di caratterizzazione, bonifica e ripristino ambientale pari a circa: 22 km² di aree private, 10 km² di aree pubbliche, 22 km² nel Mar Piccolo, 51,1 km² nel Mar Grande e 9,8 km² nella Salina Grande. Lo sviluppo costiero è di circa 17 km.

Nel corso degli ultimi anni sono state realizzate numerose campagne di caratterizzazione ambientale, allo scopo di definire lo stato di contaminazione, di aree pubbliche e private sia a terra che a mare interne al perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Taranto (SIN).



Inquadramento del SIN

1. Per le aree a terra di competenza del porto sono state eseguite attività di caratterizzazione da parte della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Amministrazioni pubbliche e/o privati concessionari.

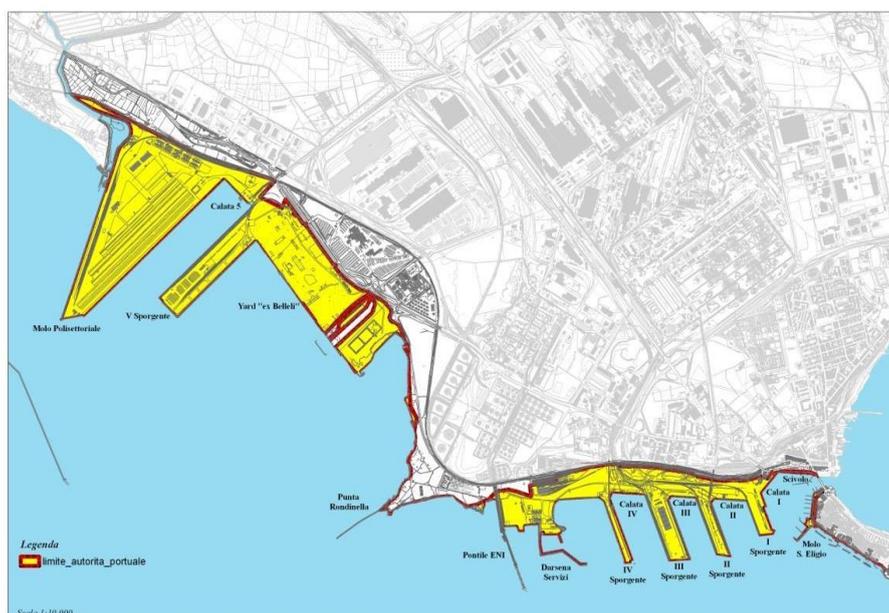
In particolare si segnalano le caratterizzazioni ambientali delle aree strada dei moli, piattaforma logistica e yard ex Belleli, nonché le aree libere del porto in rada. Le attività di bonifica della strada dei moli e della piattaforma logistica sono inserite nel cd. progetto di piastra logistica, in istruttoria, per l'approvazione del CIPE, da parte della struttura tecnica di missione del Ministero infrastrutture. Le operazioni di bonifica dello yard ex Belleli, a carico del Commissario delegato per l'emergenza ambientale in Puglia, sono state avviate nell'ambito del Protocollo di Intesa sottoscritto nel novembre 2009.

2. Per le aree a mare di competenza del porto è stata eseguita l'attività di caratterizzazione da

parte della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e/o Amministrazioni pubbliche.

In particolare si segnalano le caratterizzazioni ambientali dei fondali di pertinenza delle opere portuali relative all'ampliamento del 4° sporgente, alla vasca di contenimento in area adiacente lo yard ex Belleli ed alla darsena molo Polisettoriale (eseguite dalla Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio). Le prime due opere sono inserite nel procedimento di approvazione da parte del CIPE del cd. progetto di piastra logistica. L'intervento di dragaggio e bonifica della darsena polisettoriale è, come la Piastra Logistica, inserito tra quelli individuati dal DPCM 17/02/2012 con cui è stato nominato il Commissario Straordinario del Porto di Taranto.

Sviluppo Italia AP, per conto del Commissario delegato per l'emergenza ambientale in Puglia, ha eseguito la caratterizzazione ambientale della cd. area vasta antistante il porto di Taranto. Le risultanze sono state approvate dal Ministero dell'Ambiente in conferenza dei servizi.



Qualità dell'aria

Tra febbraio ed aprile 2009 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha fatto eseguire dall'ARPA Puglia – Sezione di Taranto un'indagine conoscitiva sullo stato della qualità dell'aria in ambito portuale.

Detta indagine è stata effettuata mediante l'istallazione del laboratorio mobile e di n. 2 campionatori per il prelievo ad alto volume delle polveri PM10.

Il laboratorio mobile è stato posizionato in zona "Varco Nord" (fronte Calata 4) ed accanto è stato installato un campionario ad alto volume, mentre il secondo campionario è stato posizionato nella zona della Calata 2.

Considerando gli standard di riferimento per la qualità dell'aria non si sono registrate criticità per gli inquinanti gassosi, mentre si sono riscontrate possibili criticità per il PM10.

L'analisi dei dati chimici incrociati con i dati meteorologici di vento hanno indicato la presenza di

numerose e differenti fonti emissive. Le rose dell'inquinamento per gli inquinanti monitorati sono molto diverse tra loro: ad esempio il benzene proviene principalmente dall'area dei serbatoi della raffineria, l'SO₂ sia dalla zona industriale sia dall'area portuale (traffico navale), l'NO₂ e CO (ben correlati) dalla zona industriale (ad indicare tipicamente i processi di combustione), le polveri sia dall'area industriale sia da quella portuale.

Per un maggior dettaglio si rimanda alla “*Relazione tecnica*” elaborata dall'ARPA Puglia – Sezione di Taranto nel 2009.

Allo stato attuale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha intrapreso un percorso di collaborazione volto alla stipula di una convenzione con l'Arpa Puglia al fine di creare un monitoraggio continuo della qualità dell'aria e dell'acqua in ambito portuale.

La Regione Puglia, nel corso del 2012, ha emanato il Piano contenente le prime misure di intervento per il risanamento della Qualità dell'aria nel Quartiere Tamburi (TA) per gli inquinanti PM₁₀ e Benzo(a)Pirene ai sensi del D.lgs.155/2010 art. 9 comma 1 e comma 2 che ha interessato anche le aree portuali in quanto è stato ritenuto contributo non trascurabile quello proveniente dalle emissioni di polveri inquinanti attribuibili al funzionamento del porto industriale e di quello commerciale, sulla base dei dati dell'inventario regionale delle emissioni, ed è stata attribuita la fonte principale di emissione alle fasi di stazionamento (in maggior misura) e manovra di attracco delle navi all'interno del porto. Inoltre, a dimostrazione che l'Autorità di Sistema Portuale pone da sempre la massima attenzione alle tematiche ambientali, cercando di realizzare tutti gli interventi di infrastrutturazione nel pieno rispetto dell'ambiente, è stata bandita a fine marzo la procedura per l'affidamento del servizio di realizzazione e gestione pluriennale di una rete di monitoraggio d'area, al fine di controllare lo stato qualitativo complessivo del sistema terra-mare del porto. L'obiettivo, infatti, è quello di realizzare il monitoraggio dell'intera area portuale attraverso una rete di stazioni/punti di misura omogeneamente distribuiti, mediante cui rilevare in modo sistematico nel tempo un set definito di parametri relativi a tutte le matrici ambientali di interesse (acqua marina e sotterranea, aria, rumore, sedimenti, suolo, flora e fauna, organismi filtratori e benthos). In questo modo sarà possibile disporre di un quadro esaustivo e multi-temporale dello stato di qualità del sistema terra-mare in esame, sulla base del quale verificare gli eventuali impatti delle attività portuali/degli interventi di infrastrutturazione e misurare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate, garantendo sempre l'assoluta tutela dell'ambiente in cui operiamo. Nello specifico, è previsto il monitoraggio della qualità dell'aria mediante 3 stazioni di monitoraggio fisse, ovvero cabine per il controllo della qualità dell'aria, comprendenti anche una centralina per la determinazione dei parametri meteo-climatici (direzione e velocità del vento, temperatura, umidità, pressione atmosferica e precipitazioni atmosferiche, radiazione solare globale). In corrispondenza delle stazioni di monitoraggio saranno misurati i seguenti parametri:

- PM₁₀ e PM_{2,5}, SO₂, NO/NO₂/NO_x, CO, O₃ e BTEX in continuo mediante analizzatori automatici;

- PTS-PM10-PM2.5 con analisi gravimetrica con frequenza trimestrale;
- IPA e Metalli (Pb, Cd, As e Ni) su PM10 e PM2.5 con frequenza trimestrale;
- Parametri meteorologici in continuo.

Risorse idriche

Alla fine del 2010 l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha affidato ad una società di ingegneria la progettazione preliminare e definitiva inerente alla “Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del Porto di Taranto”. Ad oggi è presente soltanto il progetto preliminare per la rete idrica nella zona di levante del porto, in quanto in seguito ad incontri programmatori con la Regione Puglia, con l’ATO Puglia, con l’Autorità Idrica di Bacino, con AQP e con Taranto Logistica spa, l’Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio ha ritenuto di dover stralciare provvisoriamente dal progetto la realizzazione della rete idrica, in attesa che venissero chiariti, da parte degli enti competenti, i piani definitivi di approvvigionamento idrico. L’area portuale che si affaccia lungo la Darsena Taranto è, comunque, servita dalla rete idrico-potabile AQP.

La restante area portuale - in particolare dalla zona varco nord fino al Molo Polisettoriale - è servita dalla rete idrico potabile realizzata nell’ambito delle opere di infrastrutturazione della Strada dei Moli. Detta rete idrica è alimentata da acqua potabile fornita al Porto da AQP per il tramite di ASI.

Scarichi idrici

Alla fine del 2010 l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha affidato ad una società di ingegneria la progettazione preliminare e definitiva inerente alla “Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del Porto di Taranto”. Sulla scorta del PE di che trattasi questa Amministrazione ha esperito la gara per l’affidamento dei lavori *de quo*, che sono stati consegnati dal Direttore dei Lavori in data 05.03.2021 e sono attualmente in fase di esecuzione.

Al momento non sono presenti condotte gestite dall’Acquedotto Pugliese ma si rappresenta, inoltre, che qualora per la realizzazione del Piano di raccolta di cui sopra fossero previste opere che potrebbero interferire/interessare le condotte idriche/fognanti gestite dall’Acquedotto Pugliese, si provvederà a fornire allo stesso elaborati di dettaglio esecutivo per l’esame propedeutico degli stessi ai fini del rilascio della conseguenziale autorizzazione.

Contenuti ed obiettivi del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Taranto

Il Piano oggetto della presente valutazione contiene le procedure afferenti la gestione dei rifiuti prodotti nell’ambito portuale di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Il Piano in oggetto scaturisce da un adempimento ex Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n° 197 che recepisce la direttiva 2019/883/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE ed abroga la direttiva 2000/59/CE.

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

Il suddetto piano è stato elaborato ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. che prevede come iter procedurale da applicare al documento in esame al comma 1 che *“entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente decreto le Autorità competenti predispongono, approvano e rendono operativo il piano di raccolta e gestione dei rifiutiè assicurata la consultazione di tutte le parti interessate, tra cui, gli utenti del porto o i loro rappresentanti, le autorità locali, gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile.”*

Detto piano deve essere altresì, ai sensi del comma 2 del predetto articolo, *“tempestivamente comunicato alla Regione competente che ne valuta la coerenza con il piano regionale di gestione dei rifiuti esprimendosi entro sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione.*

Il documento è stato redatto oltre che ai sensi della predetta normativa anche ai sensi del D. Lgs. 152/06 e nel rispetto della vigente normativa locale emanata dalla Capitaneria di Porto e dalla stessa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Taranto ha un ambito Territoriale di interesse Comunale in quanto la circoscrizione territoriale di competenza di questa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio va dalla foce sinistra del fiume Tara fino al confine del molo di ponente del Castello Aragonese, giusto il combinato disposto dei DD.MM. 06.04.1994 e 23.06.2004.

Il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti presenta il seguente indice così come previsto dalla normativa vigente:

- Premessa
- Introduzione
- Normativa di riferimento
- Definizioni
- piano di raccolta e di gestione dei rifiuti raccolti dalle navi
- Conclusioni
- Elenco allegati

Si tratta di un documento descrittivo della gestione dei rifiuti applicata dai concessionari dei servizi di ritiro di rifiuti da bordo delle navi ed in rada e di quelli che svolgono il servizio nelle aree in comune di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Sono stati analizzati la gestione ed il trattamento di tutte le diverse tipologie di rifiuti prodotti e raccolti nell'ambito portuale.

Le attività previste nel piano sono attuate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e dalle Società incaricate della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi.

In particolare l'Ente ha affidato a società autorizzate la gestione dei rifiuti presenti nell'area portuale che derivano:

- dai punti di raccolta (cassonetti) presenti in vari punti dell'area portuale e dalla pulizia delle strade;
- dalle n. 2 isole ecologiche;
- dal servizio di raccolta a bordo nave.

Attualmente i rifiuti raccolti nelle parti comuni sono gestiti dalla società Castiglia S.p.A.; i rifiuti presenti nelle n. 2 isole ecologiche sono gestiti dalla società Ecologica Sud S.p.A.; i rifiuti derivanti dai servizi di raccolta a bordo nave sono gestiti dalla società Nigromare S.r.l; infine il servizio di ritiro delle acque di sentina, delle acque di lavaggio, delle morchie e delle acque di zavorra dalle navi in sosta nel Porto di Taranto viene svolto in regime di art. 68.

Per quanto riguarda la differenziazione dei rifiuti, che rappresenta una parte fondamentale della gestione dei rifiuti, occorre precisare che in ambito portuale avviene principalmente già nel processo di raccolta dei rifiuti. Infatti, dato che a bordo delle navi è previsto che ci siano dei contenitori di colore diverso a seconda del tipo di rifiuti che possono contenere, gli operatori addetti provvedono già nella fase di raccolta ed accettazione ad una prima cernita e differenziazione dei rifiuti stessi.

Nella raccolta dei rifiuti a terra, è stato previsto che la raccolta dei rifiuti avvenga in maniera differenziata tramite i cassonetti di colore differenti posizionati *ad hoc*. La raccolta differenziata ha come obiettivo non solo la diminuzione della produzione dei rifiuti ma anche la diminuzione degli sprechi in quanto la trasformazione del rifiuto stesso, in centri specializzati, fa in modo che essi possano essere riutilizzati in nuovi cicli produttivi. È stato previsto a tal fine un colore diverso per ogni cassonetto a seconda del tipo di rifiuto. E' stata realizzata una campagna informativa di sensibilizzazione mediante la distribuzione di opuscoli all'utenza portuale per rendere noto il posizionamento di 50 cassonetti per la raccolta del vetro, della carta e cartone, della plastica e di un contenitore specifico per il conferimento dei rifiuti in alluminio.

I mezzi di trasporto nautici e terrestri trasferiscono i rifiuti direttamente agli impianti di recupero e/o di smaltimento che provvedono a comunicare all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per i rifiuti prodotti a terra ed alle Società concessionarie per quelli prodotti a mare i quantitativi ritirati portati a recupero e/o a smaltimento.

Gli obiettivi che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio si prefigge di realizzare con l'attuazione del piano sono principalmente:

- la fornitura di un servizio completo alle navi, che preveda tutto il ciclo di gestione dei rifiuti urbani di natura domestica e speciali di ogni genere e tipo, sia solidi che liquidi: ritiro, trasporto, recupero e/o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso alla discarica in mare;
- l'organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed

economicità, attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, ad un soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, nell'ambito delle attività per migliorare le proprie prestazioni ambientali e di conseguenza quelle del Porto, utilizza anche:

- un sistema di gestione certificato secondo la norma ISO 14001:2015;
- Piano Operativo Triennale 2020 – 2022 nel quale sono stati riportati obiettivi in materia ambientale quali la riqualificazione del water front, avviamento di un processo di riqualificazione ambientale; avviamento di un processo che consenta il ricorso a fonti di energie rinnovabili in tutto il porto.

Nell'ambito della presente verifica di assoggettabilità, sono individuati i seguenti soggetti coinvolti, ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006:

- Autorità Procedente: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio;
- Autorità Competente: Ufficio Programmazione, Politiche Energetiche, VIA e VAS della Regione Puglia.

Nell'ambito della consultazione di cui all'art.12 co. 2 i soggetti che si ritiene essere coinvolti in materia ambientale sono:

1. Servizi Regionali con compiti di tutela ambientale, paesaggistica e territoriale, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
2. Servizi Provinciali con compiti di tutela ambientale, paesaggistica e territoriale, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
3. Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente della Puglia;
4. ASL competente per territorio;
5. Autorità Marittima;
6. Circoscrizione Doganale;
7. Ufficio Veterinario –PIF;
8. Ministero della Salute - Ufficio di Sanità Marittima;
9. Operatori portuali e Concessionari dei servizi.

Analisi impatti ambientali

Occorre ricordare che la città di Taranto, da 50 anni circa, ospita attività industriali di grande impatto, concentrando in un territorio tutto sommato contenuto, industrie pesanti quali:

- stabilimento siderurgico (la più grande acciaieria europea comprensiva di due centrali elettriche);
- raffineria;
- cementificio;
- zincheria;
- arsenale militare con cantieri navali;
- discariche di varie categorie.

Questi insediamenti sono inseriti in uno scenario cittadino che ha subito un incremento demografico che nel giro di alcune decine di anni ha raggiunto circa 250.000 abitanti senza che essa fosse urbanisticamente pronta a recepire tale popolazione. Le conseguenze sono state inquinamento atmosferico, del suolo e sottosuolo, inquinamento delle acque marine.

In questa evoluzione, le attività portuali hanno avuto ovviamente una parte di responsabilità richiedendo, per il loro sviluppo, sacrifici soprattutto in termini di sottrazione di ampie fasce costiere. Non di minore importanza le attività militari, che hanno portato alla realizzazione di una nuova Base Navale nel Mar Grande, quelle turistiche diportistiche che hanno avuto un ulteriore incremento con la costruzione di un approdo per barche da diporto nel vecchio molo di S. Eligio, l'attività di mitilicoltura che, risentendo direttamente della qualità delle acque marine, rischia di entrare in conflitto con eventuali sviluppi del bacino che dovessero comportare un ulteriore degrado delle stesse acque.

Impatto sulla componente aria

La qualità dell'aria nel Comune di Taranto è fortemente influenzata dalla presenza del polo industriale. In particolare il polo siderurgico ILVA, la raffineria ENI ed il cementificio Cementir contribuiscono in modo rilevante alle emissioni, in particolar modo di polveri.

Nell'area in esame, il monitoraggio della qualità dell'aria, avviene attraverso una rete di misura gestita dal Comune di Taranto.

Il quadro generale di qualità dell'aria è così riassumibile:

- l'inquinamento atmosferico non è limitato alla sola area urbana principale, ma si estende con una certa omogeneità all'intero territorio di riferimento, per la presenza della zona industriale, del tasso generale di urbanizzazione e dell'elevata mobilità di persone e merci;
- il settore di territorio che presenta livelli di concentrazione relativamente minori è quello meridionale, contraddistinto da una minore densità abitativa e da un regime di brezze che lo pone sopravento rispetto all'area urbana principale e alla zona industriale;
- gli inquinanti per cui si riscontrano valori significativi di concentrazione sono le Polveri Totali Sospese e il PM10.

L'impatto sulla qualità dell'aria da parte del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è rappresentato in particolare dagli eventuali spostamenti dei camion e delle motobarche adibiti alla raccolta all'interno della area portuale (a terra e a mare) per la raccolta dei rifiuti. Tale impatto risulta irrilevante dato che gli spostamenti avvengono in maniera limitata nel tempo e per un percorso comunque breve data la distanza da percorrere per il raggiungimento degli impianti di smaltimento.

Al fine di incentivare la riduzione delle emissioni si provvederà a valutare come elemento migliorativo per lo svolgimento del servizio di gestione dei rifiuti da bordo nave anche mezzi di tipo elettrico o alimentati con fonti energetiche alternative.

Impatto sulla componente paesaggio

Per quanto concerne la componente paesaggistica, l'analisi già svolta per il piano regolatore portuale ha evidenziato una qualità paesaggistica medio bassa in considerazione dei numerosi detrattori presenti quali gli stabilimenti industriali (ACCIAIERIE DI ITALIA, ENI, CEMENTIR ecc.) e dall'assenza nell'ambito portuale di elementi di naturalità a causa della forte antropizzazione subita. Nel nostro caso, il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti non prevede la realizzazione di alcuna nuova opera all'interno dell'area portuale e pertanto lo stesso non produce impatti sulle componenti paesistico-ambientali, non modificando l'assetto paesaggistico complessivo.

Sono collocati all'interno dell'area portuale:

- Un impianto di autoclavaggio per il trattamento dei rifiuti di provenienza U.E. gestito dalla Società Nigromare concessionaria del servizio di ritiro dei rifiuti da bordo delle navi;
- Due isole ecologiche per il deposito temporaneo degli oli esausti. Sono, all'interno dell'ambito portuale di competenza, posizionate in due luoghi che risultano essere di facile accesso per l'utenza portuale. Sulle isole sono affissi cartelli informativi per l'utenza e il conferimento avviene mediante accesso controllato da parte delle GPG al Varco Est e da parte della Società Ecotaras in Darsena Servizi.

Impatto sulla componente acqua

Per quanto riguarda l'analisi già svolta sulla componente acqua – l'impatto sull'ambiente marino viene riportato più avanti – ha evidenziato un impatto legato allo sfruttamento delle risorse idriche (aspetto quantitativo). Ciò tenendo conto del fatto che l'approvvigionamento di acque potabili avviene dall'esistente rete dell'AQP.

Per quanto riguarda la fogna nera, si prevede l'allacciamento alla rete esistente, con potenziamento del sollevamento ed adeguamento del collettore di mandata fino all'impianto di depurazione. Allo stato attuale non essendo ancora stato realizzato l'allacciamento per lo smaltimento delle acque reflue vengono utilizzate delle fosse imhoff e il successivo smaltimento presso impianti autorizzati. Con l'allacciamento alla rete esistente l'impatto sulla componente, che già risulta di poco conto, potrà essere considerato irrilevante dal momento che verrà eliminata la fase relativa alla gestione delle fosse imhoff e dello smaltimento. Tale tipologia non è afferente la produzione dei rifiuti da bordo delle navi.

Impatto sulla componente suolo e sottosuolo

Non sono previste costruzioni di impianti nuovi all'interno dell'area portuale, pertanto l'impatto nei confronti del suolo rimane ininfluente. Qualora dovessero essere implementati ulteriori progetti, pianificazioni e programmi che potrebbero influenzare tale aspetto si provvederà ad effettuare una analisi degli aspetti coinvolti.

Impatto sulla componente rumore

In considerazione delle attività analizzate nel piano di che trattasi non sono presenti impatti significativi legati al rumore.

Impatto sull'ambiente marino

Gli impatti sull'ambiente marino sono positivi dal momento che viene svolta la raccolta dei rifiuti in ambito portuale a bordo delle navi proprio per evitare il fenomeno di inquinamento delle acque marine. Il piano in questione si è sviluppato infatti a tutela dell'ambiente conformemente alla politica dell'Unione Europea caratterizzata essenzialmente da tre principi: l'accesso pubblico alle informazioni, la partecipazione al processo decisionale ed il principio di "chi inquina paga".

I principi enunciati sono stati sanciti mediante diverse direttive emanate dall'Unione Europea. Tali norme sono state, poi, recepite dal nostro paese con l'emanazione di leggi afferenti alla suddetta materia.

Il piano si preoccupa di ribadire che la gestione dei rifiuti costituisce un'attività di pubblico interesse ed ha l'obiettivo di indicare come priorità la riduzione della produzione degli stessi. In quest'ottica il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti persegue la valorizzazione dei rifiuti prodotti spingendo al recupero, al riciclaggio ed al riutilizzo dei rifiuti rispetto al loro smaltimento. Preme sottolineare che l'impatto che ne consegue dalla corretta applicazione del piano di raccolta nella gestione dei rifiuti risulta essere positivo dal momento che viene applicato il "divieto di gettare o abbandonare i rifiuti e/o materiali di qualsiasi natura nelle aree demaniali di giurisdizione del Circondario Marittimo di Taranto" e vengono individuate le procedure di corretta gestione dei rifiuti raccolti.

Impatto sulla vegetazione

Il territorio interessato dall'estensione dell'area portuale di Taranto comprende differenti unità ambientali con diversa valenza floristico-vegetazionale: l'area degli sporgenti, gli incolti all'interno dell'area portuale, l'area di Punta Rondinella, l'area del nuovo Molo Polisettoriale con i terminal containers e l'area della foce del Tara, sebbene quest'ultima sia al di fuori dell'ambito portuale ma a contatto con esso.

L'area degli sporgenti è del tutto priva di vegetazione mentre le aree incolte presentano una vegetazione di tipo ruderale ed infestante. Tutta l'area dei terminal containers risulta occupata da infrastrutture e mancano spazi per consentire l'insediamento di una vegetazione spontanea. Nessun habitat di importanza prioritaria o comunitaria è presente nel sito d'intervento né sono state rinvenute specie vegetali riportate negli allegati della Direttiva Habitat e nelle Liste rosse nazionali o regionali. In conclusione l'impatto sulla vegetazione è irrilevante dal momento che nessun intervento progettuale è previsto dal piano di raccolta e di gestione dei rifiuti.

Impatto sulle componenti fauna ed ecosistemi

L'ambito portuale, considerato l'elevato grado di antropizzazione, risulta quasi del tutto privo di vegetazione naturale, né sono presenti habitat di particolare interesse per la fauna. All'interno dell'ambito portuale soltanto "Punta Rondinella" riveste una grande importanza per la fauna, per la presenza di un contesto ambientale ancora non completamente antropizzato ma anzi in via di rinaturalizzazione.

Pertanto, poiché non sono previsti alcun tipo di intervento, non sono ravvisabili impatti sulle componenti in questione.

Conclusioni

Appaiono evidenti anche i benefici per l'ambiente derivanti dall'applicazione del piano in questione. Gli stessi sono notevoli in quanto la pianificazione di un servizio che è indispensabile per la salvaguardia della salute e dell'ambiente produce altresì effetti positivi non solo sullo specifico ambito dei rifiuti ma anche:

- l'organizzazione derivante dal piano riduce il transito giornaliero dei mezzi di trasporto che i km percorsi e benché in maniera poco significativa riduce anche l'inquinamento atmosferico derivante;
- sulla qualità delle acque in quanto orienta al conferimento dei rifiuti da parte delle navi; infatti, conformemente alle normative nazionali e comunitarie di riferimento, le stesse sono obbligate a contribuire ai costi del servizio sia che ne usufruiscano sia che ne siano esonerati dall'Autorità marittima;
- non sono previste interferenze con il suolo ed il sottosuolo;
- non viene modificato l'assetto paesaggistico in quanto non è prevista alcuna realizzazione di nuove opere;
- sensibilizza l'utenza portuale al corretto utilizzo delle strutture presenti per la riduzione della produzione dei rifiuti, incentivando la raccolta differenziata;
- consente la valutazione del servizio in base alle eventuali segnalazioni di gestione non corretta dei rifiuti.

In base a quanto precede occorre specificare che l'applicazione del piano, così come indicato nel piano stesso, riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi nel porto di Taranto la cui gestione è in capo al concessionario che deve rispettare i principi della normativa e deve favorire azioni di sensibilizzazione e riduzione della produzione dei rifiuti stessi.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, il corrispettivo è a carico dell'utenza portuale il cui pagamento va a contribuire a quanto previsto dalla normativa stessa. La AdSP non interviene con risorse finanziarie proprie ma provvede ad incamerare un canone per la concessione del servizio di che trattasi.

Appare positivo anche considerare che il conseguimento della certificazione ambientale secondo

le norme UNI EN ISO 14001 dimostra il raggiungimento, da parte dell'Ente, di comportamenti sostenibili e di un adeguato livello di attenzione alle problematiche ambientali in ambito portuale. Ciò avviene, come disposto dalle predette norme, mediante il controllo - previsto in specifiche procedure - degli impatti ambientali connessi alle proprie attività, ai prodotti ed ai servizi forniti nell'ambito portuale e rientranti nella sfera di propria competenza.

L'AdSP mediante l'implementazione del sistema predetto in un'ottica di miglioramento continuo ha redatto una politica ambientale nella quale sono presenti gli impegni che l'Ente si è prefissato.

L'ente ha svolto campagne di sensibilizzazione verso gli utenti portuali e ha in programma attività di sensibilizzazione verso gli stessi al fine di favorire la raccolta differenziata.

Anche nella gestione delle gare in materia di gestione dei rifiuti grande rilievo è stato dato alla raccolta differenziata e al recupero dei rifiuti. Ai partecipanti sono stati chiesti fra gli elementi qualificanti dell'organizzazione del servizio proposto anche quelli finalizzati al miglioramento della sostenibilità ambientale del servizio in conformità al sistema di gestione ambientale, certificato ai sensi della ISO 14001:2015, adottato dall'Ente. Le società che si sono aggiudicate il servizio hanno dato molta rilevanza a questo aspetto puntando ad aumentare la raccolta differenziata per i rifiuti solidi ed al recupero per quelli liquidi con attività di sensibilizzazione e coinvolgimento dell'utenza portuale oltre che del loro impegno.

In relazione a quanto precedentemente riportato si precisa che per la procedura di valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i., secondo quanto previsto dall'allegato G del medesimo DPR, le caratteristiche del piano non provocano effetti negativi né vi è la possibilità di alcuna interferenza tra quanto previsto dal piano e le risorse tutelate dai siti Natura 2000.

Ciò in relazione al fatto che le caratteristiche del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del porto di Taranto è stato sviluppato in relazione alla:

- tipologia delle opere presenti nell'ambito portuale di competenza;
- dimensione dell'ambito portuale;
- complementarietà con il piano regolatore portuale;
- utilizzo di risorse naturali non presente;
- produzione dei rifiuti;
- inquinamento eventualmente prodotto.