



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

PORTI DI OLBIA E DI GOLFO ARANCI

1. INTRODUZIONE

1.1 Premessa generale

Il presente piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti di Olbia e di Golfo Aranci è redatto ai sensi dell'art. 5 del Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n.182. Dopo la definitiva approvazione del presente piano da parte dell'amministrazione regionale ai sensi del comma 2 del citato art. 5, si attiveranno le procedure per la formale adozione del regolamento locale e per la emanazione del bando di gara ai fini dell'individuazione del soggetto erogatore del servizio di raccolta dei rifiuti dalle navi che opererà in regime di concessione trattandosi di servizio di interesse generale da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale, così come definito e delineato dall'art. 6 comma 1 lett. b) della L. n. 84/94 e del D.M. 14.11.94.

Il piano sarà aggiornato ogni tre anni e, comunque, in presenza di significativi cambiamenti nella gestione del porto.

Il principio fondamentale a cui si ispira il piano è desumibile dall'art. 7 del Decreto, laddove è prescritto l'obbligo a carico del comandante della nave di "... conferire i rifiuti prodotti... all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto." questa disposizione implica il necessario rilascio da parte della nave al concessionario del servizio di tutti i rifiuti di bordo rientranti nelle definizioni di cui ai punti c) e d) del comma 1 dell'art. 2 del citato Decreto Legislativo, in prospettiva di una "bonifica integrale" della nave prima che intraprenda una nuova navigazione e ciò nell'interesse generale ad una maggior tutela dell'ambiente marino.

Si precisa che la L. n. 47/2004 ha introdotto un regime transitorio relativo al recupero e conferimento delle acque di lavaggio e di sentina. Uniche eccezioni possibili a tale obbligo sono:

a) esenzione per le navi " in servizio di linea con scali frequenti e regolari", in base al combinato disposto degli artt. 6 comma 4, e 7 commi 1 e 9 del Decreto;

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

1.2 Obiettivi del Piano

L'attuazione del presente piano, tenuto conto di quanto evidenziato in premesse, è preordinata ad assicurare il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- 1) fornitura di un servizio completo alle navi, che preveda tutto il ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali e pericolosi di ogni genere e tipo, sia solidi che liquidi: ritiro, sterilizzazione ove prevista, trasporto, trattamento, recupero o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso alla discarica in mare;
- 2) organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, ad un unico soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali;
- 3) attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti, prevedendo l'inserimento di una penale per le navi che non la effettuano;
- 4) approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio;
- 5) realizzazione di una riduzione della produzione dei rifiuti, massimizzazione del recupero di materia, minimizzazione della quantità e pericolosità del rifiuto destinato allo smaltimento finale e miglioramento delle prestazioni degli impianti esistenti conformemente ai principi del piano regionale.

Il presente piano è strutturato secondo un impianto "aperto" che nel contesto di scelte strategiche definite, demanda ad altri strumenti amministrativi più agili e celeri la definizione di elementi tecnico - normativi soggetti a veloci aggiornamenti (es. bando di gara e capitolato prestazionale del servizio, regolamento locale, Ordinanze tariffarie etc.).

1.3 Definizioni

Con riferimento all'art. 2 del D.Lgs. n° 182/03, si deve intendere per:

- a) **Nave:** unità di qualsiasi tipo, che opera nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti, nonché le unità di cui alle lettere d) ed e);
- b) **Nave di linea:** si intendono per "navi in servizio di linea" quelle "navi che effettuano scali in più porti con frequenza e con itinerari prestabiliti", a condizione che gli scali siano adeguatamente pubblicizzati e che la loro frequenza e regolarità nello stesso porto sia ricompresa in un arco temporale di 60 ore per le navi passeggeri e/o miste e di 120 ore per le altre tipologie;
- c) **Nave NON di linea:** si intendono per "Navi non di linea" tutte quelle navi che non possono farsi rientrare nella categoria "Navi di linea";
- d) **Peschereccio:** qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi;
- e) **Imbarcazione da diporto:** unità di qualunque tipo a prescindere dal mezzo di propulsione, che viene usata con finalità sportive o ricreative;
- f) **Rifiuti prodotti dalla nave:** i rifiuti, comprese le acque reflue e i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della Marpol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l'attuazione dell'allegato V della Marpol 73/78; I rifiuti prodotti dalla nave e i residui del carico sono considerati rifiuti ai sensi del D.Lgs. 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni;
- g) **Residui del carico:** i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a

bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slops) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui; tali resti comprendono eccedenze di carico - scarico e fuoriuscite;

i) **Ditta concessionaria del servizio di raccolta:** la ditta che svolge il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti provenienti da bordo delle navi, in virtù di concessione rilasciata dalla competente Autorità amministrativa;

h) **Porto:** un luogo o un'area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature tali da consentire l'attracco di navi, pescherecci ed imbarcazioni da diporto;

i) **Autorità competente:** l'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci;

Ai fini del presente piano, rinviando per quanto non espressamente richiamato alle disposizioni generali di cui alla normativa nazionale, con particolare riferimento al D.Lgs. n. 22/97 e al D.Lgs. n. 36/2003 si intende per:

1.3.1 **rifiuto:** qualsiasi sostanza od oggetto che rientra nelle categorie riportate nell'allegato A del D.Lgs. 22/97 e del D.Lgs. 182/2003 e di cui il detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi; sono in ogni caso rifiuti, al fine del presente piano, i rifiuti prodotti dalla nave ed i residui di carico;

1.3.2 **gestione:** raccolta, trasporto, recupero o smaltimento dei rifiuti, compreso il controllo di queste operazioni;

1.3.3 **gestore portuale:** impresa (o associazione d'impres) selezionata con procedura ad evidenza pubblica titolare della concessione del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle navi;

1.3.4 **impianto portuale di raccolta:** qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile all'interno del porto dove, prima del loro avvio a recupero o allo smaltimento, possano essere conferiti i rifiuti prodotti dalla nave ed i residui del carico;

1.3.5 **raccolta:** operazione di prelievo, cernita e raggruppamento dei rifiuti da bordo delle navi;

1.3.6 **trasporto:** l'operazione di trasferimento dei rifiuti con appositi mezzi dalla nave alla successiva fase di gestione dei rifiuti (stoccaggio, avvio al recupero o allo smaltimento in discarica)

1.3.7 **deposito temporaneo:** raggruppamento temporaneo dei rifiuti conferiti dai Comandanti delle Navi alle condizioni di cui all'art. 6 lett. m, del D.Lgs. 22/97;

1.3.8 **messa in riserva:** stoccaggio di rifiuti preliminarmente al loro avvio ad operazioni di recupero da R1 a R12 dell'allegato C del Dlgs 22/97.

1.3.9 **deposito preliminare:** stoccaggio di rifiuti preliminarmente al loro avvio ad operazioni di smaltimento da D1 a D14 dell'allegato B al D.lgs. 22/97.;

1.3.10 **smaltimento:** si intendono le operazioni previste nell'allegato B del Dlgs 22/97.

1.3.11 **sterilizzazione:** processo di trattamento dei rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri ed i loro residui sbarcati dalle navi provenienti da Paesi extra UE; la sterilizzazione che precede lo smaltimento in discarica, deve garantire l'abbattimento della carica microbica secondo le modalità tecniche di cui all'art. 3 comma 4 del D.l. 22 maggio 2001;

1.3.12 **detentore dei rifiuti:** si identifica nel soggetto gestore portuale (1.3.3), tenuto conto che il luogo di origine dei rifiuti è la nave, spesso di bandiera estera, al cui armatore è inapplicabile la normativa nazionale (c.d. Ronchi).

1.3.13 **MARPOL 73/78:** Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento marino causato da navi stipulata a Londra il 2 novembre 1973, come modificata dal protocollo del 1978 e successivi emendamenti, in vigore nell'Unione Europea alla data del 27 novembre 2000 e ratificata con legge 29 settembre 1980 n.662.

1.4 Settori esclusi

Per chiarezza espositiva si precisa che non fanno parte delle previsioni del presente piano le problematiche connesse alla:

a) gestione dei rifiuti derivanti dallo spazzamento delle strade ed aree pubbliche, appaltato dall'Autorità Portuale;

b) gestione di rifiuti provenienti dalle attività svolte all'interno delle aree in concessione a soggetti privati ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav., o dell'art. 18 L. n. 84/94, ovvero in consegna ex art. 34 Cod. Nav. ad Amministrazioni statali;

c) gestione di rifiuti provenienti dalle attività di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci per i quali la vigente normativa (art. 82 Reg. Cod. Nav.) prevede l'obbligo a carico di chi effettua operazioni portuali, di "*provvedere alla pulizia degli specchi acquei e delle banchine*", mentre il servizio di ritiro dei residui del carico di cui all'art. 2 lett. d) del D. Lgs. n. 182/2003 riguarda i resti di materiale che permangono a bordo delle navi.

2. IMPOSTAZIONE METODOLOGICA

La valutazione del fabbisogno presuppone e richiede una dettagliata analisi delle esigenze delle unità navali inquadrabili nella definizione di cui all'art. 2 comma 1 lett. a) del Decreto in premessa citato che ordinariamente scalano i porti di Olbia e di Golfo Aranci o che normalmente sono stanziali nel porto (unità in servizio locale, unità da pesca, da diporto etc.).

Tenuto conto delle funzioni portuali e della tipologia di traffico consolidatosi negli ultimi anni il quadro organizzativo di risposta al fabbisogno si può articolare in 6 sottosistemi:

- a) raccolta e gestione dei rifiuti dalle navi passeggeri;
- b) raccolta e gestione dei rifiuti dalle navi da carico;
- d) raccolta e gestione dei rifiuti proveniente dal naviglio minore in servizio locale (servizi tecnico - nautici etc.);
- e) raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dai motopescherecci;
- f) raccolta e gestione dei rifiuti provenienti da imbarcazioni e/o navi da diporto.

Sulla base invece della tipologia dei rifiuti prodotti, si possono articolare come segue le esigenze ecologiche delle navi. Occorre innanzitutto precisare che i rifiuti prodotti dalle navi sono classificati dalla MARPOL 73/78 rispettivamente in:

- oil (Annesso I) rifiuti oleosi, fanghi, slops (acque di lavaggio cisterne, residui dei carichi), residui oleosi di macchina (acque di sentina, morchie etc.);
- noxious liquid substances (Annesso II) sostanze liquide nocive trasportate da navi chimichiere comprendenti i residui provenienti dal lavaggio delle cisterne;
- harmful substances (Annesso III) sostanze nocive trasportate non alla rinfusa che potrebbero originare residui di carico;
- sewage (Annesso IV) acque nere;
- garbage (Annesso V);

Il garbage a sua volta si divide in 6 categorie:

- 1 plastica;
- 2 materiale di imballaggio, tessuti;
- 3 triturati di carta, di stracci, di vetro, di metallo, di bottiglie, di terracotta;
- 4 prodotti cartacei, stracci, metalli, bottiglie, terracotta;
- 5 rifiuti alimentari;
- 6 cenere proveniente da inceneritore.

Qualora i rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri siano ritirati da navi provenienti da Paesi extra – U.E., essi verranno smaltiti in impianti di incenerimento o, qualora non sia possibile la distruzione degli stessi in territorio regionale, verranno smaltiti in discarica, previa sterilizzazione ai sensi del D.I. 22 maggio 2001.

Si precisa che la L. n. 47/2004 ha introdotto un regime transitorio relativo al recupero e conferimento delle acque di lavaggio fino al 31/12/2005, e tenendo conto che i porti di Olbia e di

Golfo Aranci non sono interessati da navi chimichiere, e che non è pertanto necessario prevedere impianti di ricezione per le sostanze nocive dell'allegato II e III Marpol 73/78, i problemi gestionali affrontati nel presente piano sono i seguenti:

- 1) Gestione rifiuti *garbage* (assimilabili agli urbani, alimentari e altri **non** speciali e **non** pericolosi);
- 2) Gestione rifiuti speciali pericolosi e non;
- 3) Gestione altri rifiuti speciali pericolosi (rifiuti oil);
- 4) Gestione rifiuti sewage (acque nere);
- 5) Gestione rifiuti flottiglia minore e da pesca;
- 6) Gestione rifiuti naviglio da diporto.

Dall'analisi delle tipologie di rifiuti prodotti riferibili a ciascun sottosistema, come sopra individuato, scaturisce la risposta organizzativa ed operativa della Amministrazione portuale.

3. I DATI STORICI: LE PRESTAZIONI EFFETTUATE NELL'ULTIMO TRIENNIO

3.1 Analisi di flusso dei traffici – Porto di Olbia

Nel porto di Olbia la nave traghetto rappresenta il vettore privilegiato mediante il quale vengono assicurati i servizi di linea con il Continente (vedasi la sottostante tabella).

Porto base	Linea
Olbia	Arbatax Civitavecchia Piombino Livorno Genova

Nell'anno 2003 su un totale di 3.692 navi scalanti il porto, ben 3.600 sono stati di tipo Ro-Ro.

Accosti navi Ro-Ro/miste

Anno	Accosti
2001	3.412
2002	3.536
2003	3.600

Accosti navi da carico

Anno	Accosti
2001	66
2002	49
2003	51

Accosti navi da crociera

Anno	Accosti
2001	56
2002	67
2003	41

3.2 Analisi di flusso dei traffici – Porto di Golfo Aranci

Analogamente a quanto evidenziato per il porto di Olbia, anche nello scalo di Golfo Aranci, la nave traghetto rappresenta il vettore privilegiato mediante il quale vengono assicurati i servizi di linea con il Continente (vedasi la sottostante tabella).

Porto base	Linea
Golfo Aranci	Civitavecchia
	Livorno
	Fiumicino
	Napoli *

(*) Nota: i dati relativi alla linea Golfo Aranci – Napoli, essendo la stessa stata attivata nel corso dell'anno 2004, non sono al momento disponibili; pertanto le sottoelencate tabelle non ne tengono conto.

Accosti navi Ro-Ro/passeggeri

Anno	Accosti
2001	1.484
2002	1.264
2003	1.243

3.3 Situazione attuale della raccolta dei rifiuti – Porto di Olbia

Ai sensi della Legge n° 84/94, i porti di Olbia e di Golfo Aranci sono classificati di II^a Categoria — II^a Classe.

Attualmente, per il porto di Olbia, la gestione dei rifiuti provenienti da bordo delle navi ed in genere da unità che scalano il porto di Olbia è disciplinata da Ordinanze dell’Autorità Marittima (Ordinanza N. 41/93 in data 22/12/93; Ordinanza N. 41/94 in data 13/10/94) e, in particolare, dall’Ordinanza n° 59/04 in data 28.10.2004, emanata proprio in attuazione del D.Lgs. n° 182/03.

Il servizio è svolto, in regime di privativa, sulla base di apposita concessione demaniale marittima, dalla EUROPA SERVIZI ECO RIFIUTI S.r.l. con sede legale in Porto Torres (SS).

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

Per quanto concerne, invece, la raccolta dei rifiuti solidi urbani e la pulizia delle aree portuali e delle banchine, in applicazione dell’art. 6, comma 1, lettera c), della Legge n° 84/94, il servizio è affidato in gestione dall’Autorità Portuale con gara ad evidenza pubblica, attualmente svolto dalla NUOVA ECOCITY S.r.l., con sede legale in Cagliari.

Obblighi diretti a provvedere alla pulizia delle aree demaniali marittime assegnate gravano anche sui rispettivi concessionari demaniali; in particolare, all’interno della Stazione Marittima dell’Isola Bianca, il servizio è svolto da ditta incaricata a cura della Società SINERGEST, concessionaria della struttura stessa.

Al momento, sono presenti i seguenti “impianti portuali di raccolta” che corrispondono alla definizione di cui al D.Lgs. n° 182/03:

- n° 15 cassonetti per il conferimento dei rifiuti solidi urbani, dislocati in varie zone del porto, delle sue vie d’accesso e delle relative adiacenze;
- n° 3 “isole ecologiche” realizzate congiuntamente dal C.O.O.U. e dal C.O.BAT., per il conferimento degli oli usati e delle batterie esauste, dislocati rispettivamente: 1) Porto Industriale (pressi recinzione lato nord-est); 2) Isola Bianca (pressi Stazione M.ma); 3) Molo B. Brin (pressi ingresso Circolo Nautico Olbia).
- n° 1 area recintata per il deposito dei cassonetti rimessati / non impiegati dalla NUOVA ECOCITY S.r.l. e dei relativi mezzi operatori (dislocata nei pressi della “pesa” portuale dell’Isola Bianca);
- n° 1 manufatto di facile rimozione per il ricovero dei mezzi della EUROPA SERVIZI ECO RIFIUTI S.r.l., ubicato nei pressi della testata del Molo B. Brin (Porto “vecchio”).

3.4 Situazione attuale della raccolta dei rifiuti – Porto di Golfo Aranci

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

Per quanto concerne, invece, la raccolta dei rifiuti solidi urbani e la pulizia delle aree portuali e delle banchine, in applicazione dell'art. 6, comma 1, lettera c), della Legge n° 84/94, il servizio è affidato in gestione dall'Autorità Portuale con gara ad evidenza pubblica, ed è attualmente svolto dalla Soc. NUOVA ECOCITY.

Al momento, sono presenti i seguenti "impianti portuali di raccolta" che corrispondono alla definizione di cui al D.Lgs. n° 182/03:

- n° 2 cassonetti per il conferimento dei rifiuti solidi urbani, dislocati in varie zone del porto, delle sue vie d'accesso e delle relative adiacenze;
- n° 1 "isola ecologica" realizzata congiuntamente dal C.O.O.U. e dal C.O.BAT., per il conferimento degli oli usati e delle batterie esauste, dislocata nel Porto Pescherecci.

3.5 Organizzazione attuale della raccolta dei rifiuti – Rifiuti conferiti dalle navi

Il servizio di ritiro da bordo delle navi è attualmente svolto dalla **EUROPA SERVIZI ECO RIFIUTI S.r.l.** con i seguenti mezzi e modalità:

1) n° mezzi utilizzati e loro tipologia: 14 così suddivisi:

- a) autocompattatore da Mc 15: 3
- b) autocompattatori scarrabili da Mc 12: 3
- c) autocompattatori da Mc 7: 3
- d) lava cassonetti ad acqua calda: 1
- e) autospazzatrice aspirante: 1
- f) autocarri: 3

2) n° 8 persone impiegate, le cui rispettive mansioni sono:

- a) n° 2 (DUE) autisti;
- b) n° 3 (TRE) operai;
- c) n° 2 (DUE) capi barca;
- d) n° 1 (UNO) manutentore.

3) orari di svolgimento del servizio:

Il servizio viene svolto in concomitanza con gli orari di arrivo delle navi.

4) modalità di svolgimento del servizio:

- **Rifiuti “Garbage”** (R.S.U. ed assimilabili): i rifiuti vengono conferiti ai mezzi della Società concessionaria all’arrivo della nave;
- **Rifiuti Speciali**: non risultano essere conferiti Rifiuti Speciali di alcun tipo;
- **Rifiuti Liquidi**: non risultano essere conferiti rifiuti liquidi di alcun tipo.

5) modalità di attestazione del ritiro / conferimento dei rifiuti:

I rifiuti vengono conferiti dalla nave ai mezzi della ditta concessionaria del servizio. Di tale operazione viene redatta nota riepilogativa vistata dal Comando di bordo.

I costi sostenuti per la gestione del servizio nel triennio precedente, secondo i dati forniti dalla Ditta che gestisce il Servizio, sono così ripartiti:

Descrizione Costo	Anno 2001	Anno 2002	Anno 2003
Spese smaltimento rifiuti	€ 34.118,42	€ 46.991,92	€ 52.950,53
Canoni concessione demaniale	€ 5.834,41	€ 1.578,78	€ 1.987,09
Personale dipendente:	€ 79.265,56	€ 85.084,61	€ 121.671,99
Altri costi relativi al personale (Viaggi, spese vitto, missioni etc.)	€ 2.658,00	€ 2.722,39	€ 2.808,59
Consulenze esterne	€ 39.809,84	€ 10.395,57	€ 10.539,92
Spese per funzionamento uffici (Energia elettrica, telefono, fitti passivi, cancelleria etc.)	€ 12.165,66	€ 4.965,23	€ 5.534,70
Materiali di consumo (carburanti, etc.)	€ 8.956,17	€ 10.227,48	€ 16.750,23
Manutenzioni e riparazioni	€ 8.439,16	€ 6.040,38	€ 14.193,71
Assicurazioni	€ 4.523,42	€ 6.929,01	€ 3.784,52

3.6 Organizzazione attuale della raccolta dei rifiuti – Rifiuti provenienti dalle aree portuali

Per quanto concerne invece la pulizia delle aree portuali, la **NUOVA ECOCITY S.r.l.** opera con i seguenti mezzi e modalità:

1) n° mezzi utilizzati e loro tipologia: 2 così suddivisi:

- a) camion per la raccolta: 1;
- b) motospazzatrice: 1.

2) n° 4 persone impiegate, le cui rispettive mansioni sono:

- a) n° 1 (UNO) autista;
- b) n° 3 (TRE) addetti alle pulizie;

3) orari di svolgimento del servizio:

Il servizio viene svolto ogni giorno dalle ore 06:00 alle ore 14:00.

4) modalità di svolgimento del servizio:

- **Rifiuti “Garbage”** (R.S.U. ed assimilabili): i rifiuti vengono conferiti ai cassonetti di raccolta situati nell’ambito portuale, i restanti rifiuti eventualmente presenti vengono raccolti manualmente o a mezzo della spazzatrice meccanica;
- **Rifiuti Speciali**: non risultano essere conferiti Rifiuti Speciali di alcun tipo;
- **Rifiuti Liquidi**: non risultano essere conferiti rifiuti liquidi di alcun tipo.

5) modalità di attestazione del ritiro / conferimento dei rifiuti:

- **Rifiuti “Garbage”** (R.S.U. ed assimilabili): all’atto della raccolta viene compilato, dagli addetti al servizio, il formulario di trasporto rifiuti;
- **Rifiuti Speciali**: non risultano essere conferiti Rifiuti Speciali di alcun tipo;
- **Rifiuti Liquidi**: non risultano essere conferiti rifiuti liquidi di alcun tipo.

I costi sostenuti per la gestione del servizio risultano essere così ripartiti:

	Anno 2003
Materiali di consumo (carburanti, ecc.)	€ 9.247,18
personale dipendente;	€ 69.256,65
Canoni di concessione demaniale marittima per impianti a terra.	0

Non sono disponibili informazioni relativamente al periodo precedente. avendo iniziato ad operare la predetta Ditta nell’anno 2003.

In via di approssimazione, tuttavia, è possibile ipotizzare — senza margini di errore rilevanti - identici valori relativi ai costi che sarebbero stati sostenuti nei due anni precedenti.

Statisticamente, i quantitativi di rifiuti raccolti nell’ambito portuale nell’anno 2003, limitatamente alla tipologia “Garbage”, sono da quantificarsi in circa 36 tonnellate.

3.7. Analisi dei quantitativi - I rifiuti conferiti dalle navi.

Per individuare in modo analitico il fabbisogno di impianti e servizi è indispensabile calcolare la “domanda” globale derivante dall’applicazione delle vigenti disposizioni, sulla base della erogazione dei servizi prestati negli ultimi anni e alla luce delle prospettive stimate di traffico dei prossimi anni, e ciò con separata articolazione per ciascun sottosistema. Non sono purtroppo disponibili dati storici per quanto attiene ad alcune tipologie di rifiuti quali i rifiuti pericolosi e le acque reflue in quanto le prestazioni nel passato effettuate sono state occasionali ed i dati non sono attendibili. Per quanto attiene ai dati storici è stato possibile ricostruire quanto segue in ordine ai rifiuti raccolti dalle navi (espressi in mc) ed alle operazioni di ritiro effettuate, sulla base degli elementi forniti dall’impresa concessionaria del servizio:

TIPOLOGIA RIFIUTO	2001 (Mc)	2002 (Mc)	2003 (Mc)
RIFIUTI ASSIMILABILI AGLI URBANI (peso specif. medio 300 kg al mc)	2.910	3.030	3.152,4
RIFIUTI “OIL” (acque di sentina, fanghi, etc.) (peso specif. Medio 1.000 Kg al Mc)	4.780	4,801	4.987,6
RIFIUTI PERICOLOSI (peso specif. medio 200 kg al mc)	0,0	0,0	0,0
OLI USATI (dalle isole ecologiche) (peso specif. medio 925 kg al mc)	97	102	114,8
ACQUE NERE (peso specif. medio 1000 kg al mc)	0,0	13	200
FARMACEUTICI o SANITARI	0,0	0,0	0,0
RIFIUTI STERILIZZATI (peso specif. medio 300 kg al mc)	0,0	0,0	0,0

4. QUADRO RIEPILOGATIVO DELLA QUANTITA' E TIPOLOGIA DEI RIFIUTI CHE GLI IMPIANTI PORTUALI DOVRANNO GESTIRE NEL QUINQUENNIO DI VALIDITA' DEL PRESENTE PIANO

Sulla base dei dati raccolti e delle informazioni acquisite è possibile ipotizzare la “domanda globale” di servizi attinenti il conferimento da parte delle navi che scalano i porti di Olbia e di Golfo Aranci e ciò alla luce delle prospettive dei traffici che interesseranno i medesimi porti valutate dagli studi economici più recenti.

DOCUMENTO RIASSUNTIVO FABBISOGNO GESTIONE RIFIUTI

(Quinquennio 2005 – 2009)

TIPOLOGIA RIFIUTO	2005 (Mc)	2006 (Mc)	2007 (Mc)	2008 (Mc)	2009 (Mc)
GARBAGE (Rifiuti assimilabili agli urbani, plastica, etc.) (peso specif. medio 300 kg al mc)	3.200	3.400	3.600	3.800	4.000
RIFIUTI “OIL” (acque di sentina, fanghi, etc.) (peso specif. Medio 1.000 Kg al Mc)	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400
RIFIUTI PERICOLOSI (peso specif. medio 200 kg al mc)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
OLI USATI (dalle isole ecologiche) (peso specif. medio 925 kg al mc)	120	130	140	150	160
ACQUE NERE (peso specif. medio 1000 kg al mc)	200	220	240	260	280
FARMACEUTICI o SANITARI	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RIFIUTI STERILIZZATI *(peso specif. medio 300 kg al mc) * (avviati all'inceneritore se presente)	300	320	340	360	380

Nota: si considera un aumento annuo tra il 5% ed il 10% in relazione alle previsioni di traffico che si ipotizzano sulla base degli studi di settore;

5. IMPIANTO PORTUALE FISSO DI RACCOLTA DEI RIFIUTI

Il D. Lgs. n° 182/04 fa onere all'Autorità competente di adottare, nei termini e con le procedure di cui all'art. 5, un "piano" per la raccolta e la gestione dei rifiuti.

Viceversa, l'art. 4 del medesimo decreto stabilisce che "in attuazione del piano previsto all'articolo 5, il porto è dotato, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adeguati in relazione alla classificazione dello stesso porto, laddove adottata ovvero in relazione al traffico registrato nell'ultimo triennio, al fine di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti e residui, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili.

Per garantire tali risultati, lo stesso art. 4 del decreto stabilisce altresì che "la capacità degli impianti portuali di raccolta realizzati, siano essi strutture fisse, mobili o galleggianti, è commisurata alla tipologia ed al quantitativo di rifiuti prodotti da navi e di residui del carico provenienti dalle navi che in via ordinaria approdano nel porto, tenuto conto delle esigenze operative degli utenti dello scalo, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni del porto, della tipologia delle navi che vi fanno scalo, nonché delle esenzioni di cui all'articolo 7, comma 1."

Va tenuto altresì presente che, secondo lo stesso D.Lgs. n° 182/04, per "impianto portuale di raccolta" deve intendersi "qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile all'interno del porto dove, prima del loro avvio al recupero o allo smaltimento, **possono** essere conferiti i rifiuti prodotti dalla nave ed i residui del carico.

Orbene, tenuto conto delle caratteristiche dei Porti di Olbia e Golfo Aranci per quanto riguarda le Quantità dei rifiuti gestiti, le caratteristiche fisiche dei due porti, la viabilità di accesso / deflusso dai medesimi, la tipologia di navi che li scalano, si ritiene opportuno, allo stato attuale, **non realizzare alcun impianto fisso di raccolta in alcuno dei due porti.**

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

- a) **parere degli operatori:** Da apposite discussioni in merito alla problematica, tutti gli operatori portuali si sono dichiarati non favorevoli alla realizzazione di un impianto fisso di raccolta dei rifiuti;
- b) **dimensioni degli scali di Olbia e di Golfo Aranci:** Le dimensioni dei due scali non sono tali da rendere possibile l'individuazione di un'area specifica da destinare allo stoccaggio dei rifiuti;
- c) **tipologia delle unità che approdano nel porto di Olbia e di Golfo Aranci:** considerato la tipologia prevalente di traffico dei porti in esame (navi passeggeri e Ro-Ro), la quale non dà seguito alla produzione di particolari tipologie di rifiuto (Es. rifiuti speciali e/o pericolosi) tali da non essere facilmente conferite alle normali strutture che servono il territorio;
- d) **quantitativo e tipologia di rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico da gestire:** in merito ai quantitativi, non si reputano tali da non poter essere smaltiti nelle competenti strutture già presenti sul territorio, analogamente, si ritiene che possa valere lo stesso per la loro tipologia;
- e) **fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze:** le esigenze attuali non appaiono tali da richiedere la predisposizione di un impianto di raccolta in ambito portuale;
- f) **procedure di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico implementate e da implementare:** le attuali procedure si sono dimostrate funzionali e non hanno dato adito a particolari problematiche, in occasione dell'implementazione del presente piano è intenzione privilegiare la raccolta differenziata (carta, plastica, etc.);
- h) **stima di massima dei costi di un impianto portuale di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico:** la stima per la realizzazione di un tale impianto è difficilmente realizzabile, si può comunque sostenere che, anche in considerazione del relativamente limitato volume di rifiuti da raccogliere, lo stesso si troverebbe ad operare con costi di gestione insostenibili per ogni tonnellata di rifiuto;

6. ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI RACCOLTA RIFIUTI

6.1 Premessa

Sulla base delle informazioni e dei dati raccolti è possibile ora ipotizzare l'organizzazione portuale che assicuri con la massima flessibilità ed economicità, un efficace soddisfacimento delle esigenze ecologiche delle navi in materia di eliminazione dei rifiuti secondo gli intendimenti della Direttiva Comunitaria n. 2000/59/CE e della normativa nazionale di recepimento. Per poter ottemperare al Decreto "Ronchi", il gestore portuale (identificato quale "detentore" dei rifiuti che ritira dalla nave – luogo di origine – al cui armatore, in genere straniero, è inapplicabile la normativa Ronchi) deve provvedere alla codifica degli stessi allo scopo di facilitare il lavoro e gli adempimenti degli organi di controllo e di vigilanza.

Di seguito vengono riportati alcuni codici CER (Catalogo Europeo dei Rifiuti) corrispondenti ad alcune tipologie più diffuse e meglio rappresentative delle prestazioni normalmente erogate; gli elenchi riportati non sono in alcun modo da ritenersi esaustivi e non precludono la gestione di tipologie di rifiuti distinte da altri codici.

L'organizzazione si articola per tipologia dei rifiuti e provenienza degli stessi, alla luce dei "problemi gestionali" già evidenziati nella parte finale del paragrafo 2 e più precisamente:

- 1) Gestione rifiuti *garbage* (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi);
- 2) Gestione rifiuti speciali pericolosi e non;
- 3) Gestione altri rifiuti speciali pericolosi (rifiuti *oil*);
- 4) Gestione rifiuti sewage (acque nere);
- 5) Gestione rifiuti flottiglia minore;
- 6) Gestione rifiuti naviglio da diporto.

6.2 Gestione rifiuti garbage (assimilabili agli urbani, alimentari e altri non speciali e non pericolosi).

codici:

- CER 200101: carta e cartone (PAPER);
- CER 200102: vetro (GLASS);
- CER 200108: rifiuti biodegradabili di cucina e mensa (FOOD WASTE);
- CER 200125: olii e grassi commestibili (VEGETABLE OIL WASTE);
- CER 200139: plastica (PLASTIC);
- CER 200140: metallo (METAL);
- CER 190113/190114: ceneri leggere di legno non trattato provenienti da inceneritore;
- CER 200301: rifiuti urbani non differenziati.

Si deve ritenere che verosimilmente tutte le navi continueranno a fruire di tale servizio di raccolta che dovrà essere pertanto così organizzato:

a) RITIRO RIFIUTI GARBAGE DA NAVI IN PORTO

servizio continuativo dalle 0800 alle 24.00 (16 h) più 8 ore di reperibilità;

- Squadra terra ordinaria composta da 2 addetti per la raccolta in due turni di 8 ore dotati di 2 mezzi di trasporto rifiuti con capacità non inferiore a 20 mc* ;
 - 2 addetti a rotazione per sostituzione, coperture periodi di riposo e ferie;
- Totale personale operativo: 6 unità per copertura mensile totale ore 960.

Fasi lavorative:

- le squadre prima dell'inizio del servizio controllano le notifiche pervenute all'Autorità marittima da parte delle navi entrate in porto per pianificazione attività;
- le squadre si recano sottobordo per accertarsi preliminarmente del quantitativo e della tipologia dei rifiuti da ritirare;
- esecuzione del ritiro dei sacchetti dei rifiuti - il capo-squadra provvede a far sottoscrivere il "buono di prestazione" al Comandante della nave beneficiaria del servizio;
- ultimate le operazioni di ritiro, i mezzi rientrano alla base operativa;
- separazione tra rifiuti da avviare al recupero (plastica, vetro, carta, metalli etc.) con quelli da conferire a centro di smaltimento finale (discarica);
- trasporto in giornata dei rifiuti non recuperabili presso la discarica individuata;
- stoccaggio dei rifiuti recuperabili in idonei cassoni presso la sede operativa con successivo periodico conferimento a centro di recupero, in relazione alla saturazione dei cassoni medesimi.

b) RITIRO RIFIUTI GARBAGE DA NAVI IN RADA.

Il gestore provvede alla raccolte dei rifiuti garbage da navi in rada a mezzo motobarca dalle 8 alle 20.

- La motobarca è equipaggiata con 2 addetti: un Com/te ed un motorista;
- Sulla base delle notifiche trasmesse alla Autorità marittima il gestore pianifica il servizio inviando il mezzo nautico sottobordo alle navi interessate;
- Dopo aver accertato quantità e tipologia dei rifiuti da trabordare, gli stessi sono ritirati con sottoscrizione del "buono di prestazione" da parte del Comandante della nave beneficiaria del servizio;
- I rifiuti da camera e cucina di navi provenienti da navi extra U.E. sono collocati in contenitori dedicati esclusivamente a tale servizio (*);
- Il mezzo nautico, ultimato il ritiro, rientra nel porto e consegna i rifiuti alla squadra di terra secondo modalità concordate;

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

* *Il mezzo per il ritiro di rifiuti destinati alla sterilizzazione in quanto conferiti da navi provenienti da Paesi extra comunitari deve essere dotato di appositi contenitori in modo di evitare contaminazioni tra i diversi rifiuti prima dell'avvio all'inceneritore o alla sterilizzazione.*

c) LA STERILIZZAZIONE

In base al Decreto Interministeriale 22 maggio 2001 (Ministeri Sanità e Ambiente)i rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri e i loro residui sbarcati da mezzi di trasporto commerciali, nazionali ed esteri, provenienti da Paesi extra U.E. devono essere smaltiti in impianti di incenerimento o, smaltiti in discarica, previa sterilizzazione da effettuarsi secondo le modalità tecniche indicate nell'art. 4 comma 3 del citato Decreto. L'impianto in argomento dovrà essere autorizzato ai sensi degli artt. 27 e 28 del D.Lgs n. 22/97. Attualmente i traffici effettuati da mezzi di trasporto commerciali, nazionali ed esteri, provenienti da Paesi extra U.E. risultano costanti non in aumento quindi le esigenze ed i traffici attuali non appaiono tali da richiedere la predisposizione di un impianto di autoclavaggio poiché si dovrebbe operare con costi di gestione insostenibili per ogni tonnellata di rifiuto. Pertanto fino a quando le condizioni operative e la situazione logistica e legislativa consentiranno l'invio diretto ad un impianto di incenerimento, con un mezzo appositamente dedicato, non verrà attivato l'impianto di sterilizzazione.

Nel momento che i traffici a portuali extra U.E. dovessero subire un aumento consistente tale da rendere necessaria la presenza dello sterilizzatore, questo dovrà funzionare secondo le seguenti direttive operative:

a) dopo il prelievo dei rifiuti contenuti in sacchi di plastica dalle navi e il trasferimento all'impianto di sterilizzazione, gli operatori scaricano i rifiuti in appositi contenitori che vengono a loro volta inseriti nell'impianto di autoclavaggio;

b) il responsabile dell'autoclave provvede a controllare il corretto svolgimento del ciclo di sterilizzazione secondo il manuale d'uso e le prescrizione autorizzative;

c) alla fine del periodo di sterilizzazione il responsabile accerta l'avvenuta sterilizzazione con documento cartaceo emesso dalle apparecchiature dell'impianto;

d) i rifiuti vengono caricati su autocarro idoneo e trasportati (CER 200301) al polo di smaltimento finale;

e) ai sensi dell'art 4 del D.l 22 maggio 2001 la vigilanza relativa all'attività di sbarco e raggruppamento di detti rifiuti e dell'attività di sterilizzazione, all'interno del sedime portuale, è esercitata dagli Uffici di Sanità Marittima ed Area e dagli Uffici Veterinari di Porto.

6.3 Gestione rifiuti speciali pericolosi e non

Codici:

- CER 150110: recipienti contenenti residui pitture;
- CER 160601*,160602*, 160603*: batterie/accumulatori al piombo,nichel,cadmio, mercurio;
- CER 160604: batterie ed accumulatori alcalini;
- CER 180103: rifiuti medicali;

- CER 180108/180109: medicinali citotossici e citostatici;
- CER 200133*: batterie e accumulatori di cui alle voci 160601, 160602 e 160603 nonché batterie e accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie.

Non si esclude che la nave possa produrre ulteriori tipologie di rifiuti identificabili tra i codici CER contrassegnati con l'asterisco; a tal fine si prevede, comunque, che il concessionario sia abilitato a gestire tutti i rifiuti, evitando la pedissequa indicazione dei codici CER.

L'organizzazione del servizio per i rifiuti speciali pericolosi e non si basa sull'occasionalità del conferimento che deriva da una espressa richiesta della nave al gestore, quando la nave intenda servirsi del servizio.

Il gestore ad ogni modo, tenuto conto delle notifiche trasmesse all'Autorità marittima, invia il mezzo attrezzato specificatamente abilitato con un autista per il ritiro del rifiuto dalla nave.

Dopo il ritiro, il rifiuto viene trasportato al polo di smaltimento finale o stoccaggio intermedio più vicino.

Previo rilascio di apposita autorizzazione regionale è possibile dotare la base operativa anche di una modesta area per la messa in riserva di rifiuti pericolosi. In tal caso tale struttura potrà consentire di evitare il trasferimento immediato dei rifiuti pericolosi ritirati dalle navi.

Per i rifiuti speciali pericolosi e non il servizio si svolge utilizzando un autocarro autorizzato con idoneo cassone. I rifiuti, conformi a quelli precedentemente dichiarati dalla nave da voler smaltire, se non correttamente confezionati, saranno messi in sicurezza in big bags o idonei contenitori forniti dalla ditta concessionaria dall'operatore e caricati nell'autocarro;

Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il Buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave specificando gli esatti metri cubi ritirati;

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

I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- Nome della nave;
- Banchina;
- Tipo di rifiuto;
- Metri cubi conferiti;
- Orario;
- Data;
- Firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).

6.4 Gestione altri rifiuti speciali pericolosi (rifiuti oil)

Codici:

- CER 130403: olii di sentina della navigazione CER 130506 morchie di macchina o prodotti da separazione (OIL SLUDGE);
- CER 150202 : assorbenti, stracci imbevuti, filtri (RAGS, LINING);
- CER 070703: solventi organici alogenati, soluzioni di lavaggio (DRY CLEANIN);

- CER090101: soluzioni di sviluppo e attivanti a base acquosa;
- CER 090103: soluzioni di sviluppo a base di solventi;

Si rimanda a quanto già detto nel precedente paragrafo per i rifiuti speciali non pericolosi in merito all'occasionalità del servizio.

- a) Il servizio si svolge utilizzando un autocarro con cisterna scarrabile.
- b) I liquidi possono essere pompati direttamente dal bordo della nave o dalla ditta concessionaria. Quando i liquidi sono pompati direttamente dal bordo della nave, gli operatori della ditta devono prendere in consegna la manichetta o le manichette e collocarla/e al bocchettone della cisterna.
- c) Una volta che la cisterna si è riempita, gli operatori addetti al controllo del livello del liquido nella cisterna fanno interrompere le operazioni di pompaggio a bordo della nave, riconsegnano la/e manichetta/e e chiudono il bocchettone della cisterna;
- d) Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il Buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave specificando gli esatti metri cubi asportati.
- e) Quando i liquidi sono pompati dai mezzi della ditta concessionaria, l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'utilizzo di una motopompa con manichetta/e per aspirare i rifiuti liquidi dalla nave.
- f) L'operatore dovrà stendere la/e manichetta/e fino al punto di raccolta della nave e collegarla/e al bocchettone della cisterna, accendere la motopompa, controllare le operazioni di carico e, una volta riempita la cisterna, spegnere la motopompa e togliere la/e manichetta/e dal bocchettone;
- g) Anche in questo caso, al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave specificando gli esatti metri cubi asportati;
- h) Al riempimento della cisterna, sia nel caso che i rifiuti siano pompati dal bordo che dalla ditta concessionaria, l'operatore-autista si recherà, con apposito F.I.R., al Centro autorizzato per lo scarico dei rifiuti liquidi;
- i) I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:
 - Nome della nave;
 - Banchina;
 - Tipo di rifiuto;
 - Metri cubi conferiti;
 - Orario;
 - Data;
 - Firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).

6.5 Gestione rifiuti sewage (acque nere)

Codice:

- CER 200304 (acque reflue).

a) Il servizio si svolge utilizzando un autocarro con cisterna scarrabile;

b) I liquidi possono essere pompati direttamente dal bordo della nave o dalla ditta concessionaria. Quando i liquidi sono pompati direttamente dal bordo della nave, gli operatori della ditta devono prendere in consegna la manichetta o le manichette e collocarla/e al bocchettone della cisterna;

d) Al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il Buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave specificando gli esatti metri cubi asportati.

e) Quando i liquidi sono pompati dai mezzi della ditta concessionaria, l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'utilizzo di una motopompa con manichetta/e per aspirare i rifiuti liquidi dalla nave.

f) L'operatore dovrà stendere la/e manichetta/e fino al punto di raccolta della nave e collegarla/e al bocchettone della cisterna, accendere la motopompa, controllare le operazioni di carico e, una volta riempita la cisterna, spegnere la motopompa e togliere la/e manichetta/e dal bocchettone;

g) Anche in questo caso, al termine delle operazioni, l'operatore fa compilare il buono dal Comandante o 1° Ufficiale o Delegato della nave specificando gli esatti metri cubi asportati;

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

i) I buoni devono contenere, tassativamente, le seguenti informazioni:

- Nome della nave;
- Banchina;
- Tipo di rifiuto;
- Metri cubi conferiti;
- Orario;
- Data;
- Firma (Comandante / 1° Ufficiale / Delegato).

6.6 Gestione rifiuti flottiglia minore e naviglio da pesca

Attualmente il solo porto pescherecci è quello di Golfo Aranci.

Tale porto non è chiuso ed è integrato nell'antico borgo dei pescatori. E' allo studio da parte dell'Autorità portuale la possibilità di affidare ad una società di gestione l'intero porto in concessione demaniale marittima ex. Art 36 del C.d.N. In tal caso la gestione dei rifiuti verrà affidata al concessionario che organizzerà il servizio di raccolta. Allo stato attuale è possibile prevedere che le società e cooperative di pesca possano continuare a conferire i rifiuti *garbage* (urbani ed assimilabili) e le attrezzature marinarie da pesca di scarto come per gli anni passati previa convenzione con la società che gestisce i rifiuti urbani per il Comune di Golfo Aranci con indicazione:

1. del progetto descrittivo dell'organizzazione preposta alla gestione dei rifiuti
2. la statistica annuale dei rifiuti raccolti suddivisi per categoria

In tal caso il servizio di gestione di tali rifiuti, pur essendo parte del seguente piano, non costituirà oggetto di affidamento al soggetto privato che sarà selezionato.

b) per quanto attiene ai rifiuti speciali pericolosi quali:

CER 130208: olii per motori, ingranaggi e lubrificazione

CER 160107: filtri dell'olio

CER 160601: batterie al piombo

Per tali tipologie di rifiuto verrà predisposto, laddove occorrente, un punto di raccolta (c.d. "Isola ecologica"). Le prescrizioni gestionali dell'impianto dovranno ovviamente far carico al soggetto gestore che provvederà alla custodia dell'area, all'apertura del centro di raccolta per minimo 8 ore settimanali con orari da concordare con i soggetti utenti, alla pulizia e alla manutenzione degli impianti, al conferimento gratuito all'impresa mandataria dei Consorzi obbligatori, nonché all'espletamento delle incombenze amministrative connesse alla gestione dei rifiuti in questione.

Il servizio di gestione del punto centralizzato di raccolta dei rifiuti non sarà oggetto dell'affidamento del servizio generale di ritiro dei rifiuti dalle navi ma sarà curato da soggetto debitamente autorizzato (iscrizione all'Albo Nazionale Smaltitori 6B classe F) previa stipula di un'apposita convenzione con le cooperative ed associazioni di pesca, nella quale saranno definiti aspetti tecnici, operativi e tariffari del servizio.

6.7 Gestione rifiuti naviglio da diporto

Per quanto attiene ai rifiuti prodotti dalle unità da diporto, si è tenuto conto della particolare realtà caratterizzata dalla concentrazione di gran parte di esse negli approdi turistici delle aree di Olbia e Golfo Aranci i quali, in base agli atti di concessione, si sono impegnati ad organizzare la raccolta differenziata di tutti i rifiuti prodotti dai propri utenti.

Per quanto sopra, si ritiene opportuno conservare l'attuale organizzazione lasciando facoltà al concessionario di individuare il soggetto idoneo e debitamente autorizzato per la raccolta, il trasporto, il recupero e il conferimento a discarica di tutti i rifiuti prodotti; pertanto tale aspetto, pur doverosamente inserito nel presente piano, non costituirà oggetto di affidamento al

gestore del servizio generale portuale. In relazione a quanto sopra il regolamento locale attuativo del piano dovrà prevedere l'obbligo del concessionario del porto turistico e degli altre strutture minori adibite all'ormeggio di unità da diporto a depositare all'Autorità portuale:

- a) il contratto con l'erogatore del servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle imbarcazioni da diporto;
- b) il progetto descrittivo dell'organizzazione preposta alla gestione dei rifiuti;
- c) la statistica annuale dei rifiuti raccolti suddivisi per tipologia.

7. AUTORIZZAZIONI VARIE E FORMULARI

Per la gestione del servizio così come descritto nei capitoli precedenti risultano necessari i seguenti titoli di legittimazione:

a) il soggetto gestore deve essere in possesso di iscrizione all'Albo Nazionale Smaltitori nelle categorie 1B (raccolta e trasporto rifiuti urbani e assimilati), 3D (raccolta e trasporto rifiuti pericolosi individuati ai sensi dell'art. 33 del D. Lgs. n. 22/97, avviati a recupero in modo effettivo ed obiettivo), 4D (raccolta e trasporto di rifiuti speciali non pericolosi), 5D (raccolta e trasporto rifiuti pericolosi), 6B classe F (gestione impianti fissi di titolarità di terzi nei quali si effettuano le operazioni di smaltimento e di recupero di cui agli allegati "B" e "C" del Dlgs 5 febbraio 1997 n.22), 9D (trattamento fisico-chimico di rifiuti);

b) Il soggetto gestore deve possedere/conseguire la prevista autorizzazione per la messa in riserva dei rifiuti raccolti destinati al recupero;

c) lo sterilizzatore deve essere autorizzato, se ritenuto necessario, ai sensi dell'art.27 e 28 del D. Lgs. n. 22/97 entro 150 giorni dalla richiesta dell'Autorità portuale;

d) il soggetto gestore se in possesso della certificazione ISO 9001 (qualità aziendale) ed ISO 14001 (qualità ambientale) usufruirà di un maggior punteggio nella fase di gara;

e) i mezzi terrestri utilizzati per la raccolta e il trasporto dei rifiuti devono soddisfare le pertinenti norme fissate dalla legislazione vigente:

- autorizzazione rilasciata dall'Albo Nazionale delle imprese di gestione dei rifiuti;
- dotazione di vano chiuso o sponde alte che lo separano dalla cabina di guida;

f) i mezzi nautici utilizzati per la raccolta e il trasporto dei rifiuti devono soddisfare le pertinenti norme fissate dalla legislazione vigente:

- abilitazione alla navigazione e certificazione di sicurezza rilasciata dalla Capitaneria di Porto;
- autorizzazione al trasporto dei rifiuti ed al trasporto di merci pericolosi in colli della classe 6.2 (art. 13 DPR n. 1008/68) da parte del registro di Classificazione;
- per i rifiuti liquidi, autorizzazione al trasporto in cisterne strutturali di prodotti petroliferi con punto d'infiammabilità superiore a 60°;
- dotazione di apparato radio VHF.

Per quanto attiene ai formulari, in linea con le disposizioni generali vigenti, per tutte le operazioni di trasporto dei rifiuti garbage, che consistono in rifiuti urbani ed assimilabili non pericolosi, sia per quanto attiene al trasferimento dalla nave alla base operativa del gestore, sia per la spedizione dalla base operativa al centro finale di recupero/smaltimento, non va redatto alcun formulario.

Analogo discorso va fatto per i rifiuti sterilizzati, tenuto conto che essi rientrano nella categoria dei rifiuti urbani e si classificano con il codice CER 200108.

E' in ogni caso prevista una ricevuta identificativa del soggetto dal quale è effettuato il ritiro da parte del soggetto gestore, anche a mezzo di "buono di prestazione" il cui modello sarà precisato nella regolamentazione locale attuativa del presente Piano.

Per tutti i rifiuti speciali pericolosi e non, il formulario di identificazione va redatto, fatta eccezione nei casi di movimentazione all'interno dell'area portuale (es: trasporto di oli dal Com.te di un Motopesca al centro di raccolta, trasporto di un rifiuto dalla nave alla base operativa portuale del gestore, qualora venga autorizzato un punto di raccolta), potendosi

intendere tali movimentazione come effettuate in un'area delimitata in cui più soggetti provvedono alla gestione tramite un terzo autorizzato (interpretazione analogiche della lett. n della Circolare Ministero dell'Ambiente 4 agosto 1998).

In tutti gli altri casi il FIR va redatto da parte del soggetto gestore che assume la detenzione del rifiuto.

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

8. SISTEMA INFORMATIVO INTEGRATO

In seguito all'approvazione del presente Piano l'Autorità Portuale provvederà ad assicurare le informazioni adeguate al Comandante della nave e a tutti i soggetti interessati, tramite la distribuzione di un "documento informativo" contenente:

- a) una sintesi dell'organizzazione sulla gestione dei rifiuti provenienti dalle navi con richiami alla normativa pertinente;
- b) l'ubicazione degli impianti e dei servizi portuali di gestione dei rifiuti;
- c) l'indicazione dei punti di contatto per l'erogazione dei servizi offerti e delle procedure di conferimento;
- d) l'indicazione delle tariffe;
- e) le procedure per le segnalazioni di disfunzioni, disservizi e inadeguatezze rilevati in occasione dell'erogazione dei servizi di gestione dei rifiuti provenienti dalle navi.

Per assicurare la massima tempestività nello scambio di informazioni verrà attuato il seguente processo:

ALLA PARTENZA DAL PORTO DI PROVENIENZA

Alla partenza dal porto di provenienza, la nave, o la sua agenzia, provvede a comunicare all'agenzia del porto di destinazione i dati di cui all'Allegato III del D. Lgs. n. 182/2003 da trasmettere alla locale Autorità Marittima.

ALL'ARRIVO NEL PORTO DI APPRODO

All'arrivo nel porto di approdo, la nave trasmette per via telematica l'Allegato III alla locale Autorità Marittima per il seguito di competenza di quest'ultima.

ALL'ORMEGGIO NEL PORTO DI APPRODO

- a) Conferimento a terra dei rifiuti:

All'ormeggio nel porto di approdo, la nave consegna all'agenzia il modello informativo di cui all'Allegato III da trasmettere al concessionario del servizio di raccolta per il richiesto espletamento delle operazioni previste.

L'Autorità Marittima si riserva il diritto di ispezione per attendere ai compiti di vigilanza assegnatigli.

- b) Trattenimento dei rifiuti a bordo

All'ormeggio nel porto di approdo, la nave non consegna l'Allegato III.

L'Autorità Marittima, avvalendosi anche di altre strutture pubbliche o istituzionali, verifica se alla nave sono state concesse particolari deroghe, registrandone gli estremi per la prevista successiva comunicazione annuale all'Autorità centrale.

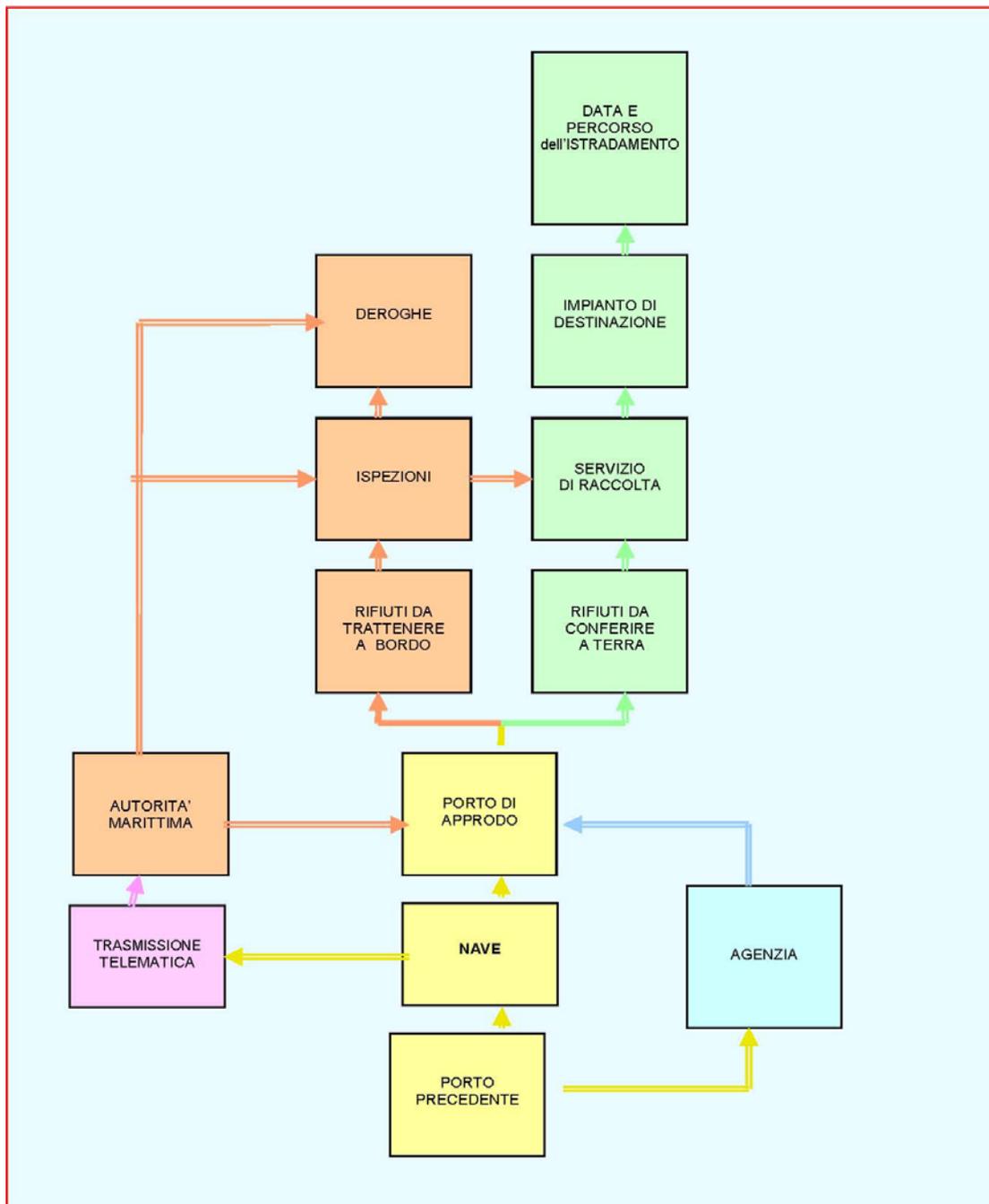
ALLA PARTENZA DAL PORTO DI APPRODO

Alla partenza della nave dal porto di approdo, l'Autorità Marittima informa quella del porto nazionale di successiva destinazione sulla necessità che la nave ammessa alla deroga al conferimento, conferisca i rifiuti quando questi saturino potenzialmente la sua capacità di stoccaggio disponibile.

ATTIVITA' DI COORDINAMENTO

L'Autorità Portuale, provvede alla raccolta di tutta la certificazione emessa per le finalità statistiche e di collegamento con tutte le altre Amministrazioni e Organismi interessati, concorrendo alla elaborazione dei piani portuali e degli altri documenti la cui predisposizione prevede la partecipazione congiunta e speculare dei diversi soggetti coinvolti.

SCHEMA PROCESSO INFORMATIVO



9.ORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

Per consentire lo svolgimento dei servizi secondo l'organizzazione descritta nel Cap. 6., è necessario disporre di adeguate risorse umane che di seguito si descrivono:

1) SETTORE OPERATIVO

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

Servizio dalle ore 8 - alle ore 24,00

ore servizio giorno	n. operatori servizio	gg. Anno	tot. Ore servizio anno	ore lavoro persona	forza lavoro necessaria
16	2	365	11.680	1800	6,5

(*) personale utilizzato per servizi accessori al ritiro rifiuti: gestione impianto di sterilizzazione, differenziazione rifiuti, conferimento alle discariche, gestione isola ecologica, etc.

Qualifiche: 6 Autisti 3 Liv. Super.

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

Servizio dalle ore 8 - alle ore 16,00

ore servizio giorno	n. operatori servizio	gg. Anno	tot. Ore servizio anno	ore lavoro persona	forza lavoro necessaria
8	2	365	5.840	1800	3,2

Qualifiche: Comandante Mezzo Nautico;
Macchinista
Mozzo.

Tenuto conto che annualmente le navi ormeggiate in rada sono poche decine è in corso di studio la possibilità di utilizzare il personale navale anche per i servizi a terra con la conseguente riduzione di due unità lavorative per l'esercizio del piano. Appare per chi scrive utile e necessaria la presenza di un settore navale ma non si ritiene necessaria la presenza di nr 03 unità lavorative per i soli interventi navali costituendo un costo fisso insostenibile per gli operatori portuali.

2) SETTORE AMMINISTRATIVO

1 Addetto Amministrazione / segreteria

Qualifica: impiegato 2 liv.

1 Addetto Amministrazione / segreteria

Qualifica: impiegato 3 liv. Part time

1 Addetto Responsabile Tecnico Gestione Servizio/normativa rifiuti.

Qualifica: impiegato 2 liv.

10. LE RISORSE MATERIALI

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

STRUTTURA TECNICA:

Valori di Mercato

FABBISOGNO EVENTUALE STRUTTURA DI RACCOLTA (Da realizzarsi all'esterno delle aree portuali)		
1000 mq coperti per uffici deposito autoclave etc.		€ 500.000,00
1000 mq scoperti per Lavaggio Rifiuti recuperabili deposito ricovero mezzi ed attrezzature		€ 20.000,00
	Totale	€520.000,00
VALORE LOCATIVO EURO 13.000,00		
Percentuale Ammortamento annuo	3,00%	

MEZZI TERRESTRI		
5 autocarri di cui:		
2 Scarrabili per rifiuti RSU o assimilabili		€ 100.000,00
1 Autocarro per rifiuti da sterilizzare		€ 40.000,00
1 Autocarro cisterna		€ 50.000,00
1 Autocarro per rifiuti pericolosi		€ 45.000,00
	Totale	€235.000,00
Percentuale Ammortamento annuo	10,00%	

MEZZI NAUTICI		
1 Motobarca per raccolta rifiuti liquidi/solidi		€ 300.000,00
	Totale	€300.000,00

Percentuale Ammortamento annuo	7,50%	
--------------------------------	--------------	--

IMPIANTI		
Autoclave per sterilizzazione		€ 150.000,00
Lavaggio		€ 20.000,00
Carrello Elevatore/Trattore		€ 15.000,00
	Totale	€185.000,00
Percentuale Ammortamento annuo	10,00%	

ATTREZZATURE		
Ragno con Polipo		€ 25.000,00
N° 5 Cassoni Scarrabili da mc 7		€ 15.000,00
N° 3 Cisterne Scarrabili da mc 13		€ 20.000,00
Bob cat		€ 15.000,00
	Totale	€ 75.000,00
Percentuale Ammortamento annuo	15,00%	

11. IL QUADRO DEI COSTI DI GESTIONE E DEGLI IMPIANTI

Tenuto conto delle risorse umane e delle attrezzature necessarie per l'erogazione dei servizi, secondo l'organizzazione operativa descritta nel cap. 9. si può redigere il seguente quadro dei costi:

		Costo Unitario	Quantità	Totale
Sub.COSTI DIRETTI				
a Costo Variab.	Smaltimento :			
	Liquidi: (Mc)			
	Acque di Sentina	€ 72,00	5200	€ 374.400,00
	Acque Nere	€ 44,00	280	€ 12.320,00
	Altro			€ -
	Solidi:(Mc)			€ -
	Rsu/a	€ 45,00	3.600	€ 162.000,00
	Pericolosi	€ 770,00	0	€ -
b Costo Fisso	Personale Operativo	€ 38.000,00	6,5	€ 247.000,00
	comand. Mezzo nautico + macchinista (se previsto)	€ 40.000,00	2	€ 80.000,00
	marinaio (se previsto)	€ 30.000,00	1	€ 30.000,00
c Costo Variab.	Gasolio Automezzi Euro/lt	1,2	40.000	€ 48.000,00
d Costo Variab.	Gasolio Autoclave (se presente) Euro/lt	1,2	15.800	€ 18.960,00
e Costo Variab.	Validazione Autoclave (biennale se presente)			€ 1.100,00
f Costo Variab.	Gasolio Motobarca	1,2	4.000	€ 4.800,00
g Costo Fisso	Assicurazioni mezzi terrestri			€ 12.950,00
h Costo Fisso	Assicurazione mezzo nautico			€ 6.000,00
i Costo Fisso	Vigilanza			€ 600,00
j Costo Fisso	Manutenzioni e Riparazioni mezzi terrestri			€ 25.000,00
k Costo Fisso	Manutenzione, Riparazione mezzo nautico, RINA			€ 15.000,00
l Costo Variab.	Contratto manutenzione e Riparazione autoclave (se presente)			€ 6.000,00
m Costo Variab.	Polizza fideiussoria sterilizzatore (quinquennale se presente)	€ 4.000		€ 800,00
n Costo Variab.	Materie Prime Funz. Sterilizzatore (se presente)			€ 3.000,00
o Costo Variab.	Forza Motrice			€ 4.000,00
p Costo Variab.	Smaltimento rifiuti provenienti dai servizi			€ 2.000,00
q Costo Variab.	Acqua			€ 3.000,00
				€ 1.056.930,00
COSTI TECNICI				
r Costo Fisso	Fitti e Noli			€ 14.000,00
s Costo Fisso	Personale Tecnico	€ 25.000,00	1	€ 25.000,00
t Costo Variab.	Materiali di Consumo			€ 3.000,00
u Costo Fisso	Ammort. e Leasing mezzi Terrestri			€ 70.350,00
v Costo Fisso	Ammort. e Leasing mezzi Marittimi			€ 22.500,00
				€ 134.850,00
COSTI AMMINISTRATIVI				
W Costo Fisso	Consulenze			€ 10.000,00
X Costo Fisso	Personale amministrativo	26000	1,6	€ 41.600,00
Y Costo Variab.	Telefonia fissa e mobile			€ 7.900,00
Z Costo Variab.	Spese Generali			€ 5.000,00
				€ 64.500,00
REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO				
% Inflazione + Tasso medio di Remunerazione Base Oneri Finanziari (2,3% + 3%)				
	€	1.315.000,00		
	(2,3% + 3%)	€ 30.245,00	€ 39.450,00	€ 69.695,00
Totale Costi Gestione Servizio				€ 1.325.975,00

Note:

COSTI DIRETTI

- a) Costo Smaltimento medio per il conferimento agli enti di raccolta autorizzati, diviso tra le varie tipologie di rifiuti prodotti dalle navi.
- b) Costo Medio annuo del Personale operativo, direttamente impiegato, per la raccolta e trasporto sia in Mare

che in Terra, così determinati:

Personale operativo:

Qualifica Media - CCNL trasporti 3 liv. Super.

Importi di Riferimento: Costo Dipendente Euro 25.500,00; Oneri Previdenziali Euro 10.900,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.600,00.

Personale marittimo (se previsto vedi nota a pag. 29):

Qualifica Media -CCNL naviglio minore

Importi di Riferimento: Costo Dipendente Euro 27.000,00; Oneri Previdenziali Euro 11.300,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.700,00.

- c) Spesa gestione carburante automezzi per raccolta in area portuale e conferimento ai vari centri autorizzati e viaggi diretti all'inceneritore per i rifiuti provenienti extra U.E.
- d) Spesa gestione annuo carburante per autoclavaggio rifiuti (circa 40 l / ciclo)
- e) spese manutenzione straordinaria sterilizzazione biennale (qualifica fisica – UNI 10384)
- f) Spesa gestione annuo carburante per Motobarca
- g) Spesa gestione annua assicurazione mezzi terrestri
- h) Spesa gestione annua assicurazione mezzo nautico
- i) vigilanza
- j) Spese manutenzione ordinaria riparazione automezzi terrestri (Ricambi, Gomme, Olio, meccanico, carrozziere, ecc.) circa 8% del valore
- k) Spese manutenzione riparazione e RINA mezzo nautico circa 5% del valore ordinaria,
- l) spese manutenzione ordinaria sterilizzatore (revisioni periodiche, contratto di assistenza, validazione annuale termometro)
- m) polizza fideiussoria sterilizzatore
- n) Materiale impiegato per funzionamento sterilizzatore
- o) Spesa annuo impianti di Forza Motrice
- p) costi trasporto e smaltimento per rifiuti prodotti riferibili all'espletamento dei servizi (acque di scarico sterilizzatore, acque provenienti dal lavaggio)
- q) Spesa annuo impianto acqua

COSTI TECNICI

- r) Locazione immobili e o canoni demaniali

Costo annuo personale tecnico funzionamento struttura

funzionamento struttura e Gestione Normativa "R" così determinati:

Qualifica Media - CCNL trasporti impiegato 2 liv.. Importi di Riferimento:

- s) Costo Dipendente Euro 17.300,00; Oneri Previdenziali Euro 6.500,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.200,00.
- t) Materiale Vario di Consumo gestione Struttura
- u) Ammortamento e leasing impianti e mezzi terrestri
- v) Ammortamento e leasing mezzi nautici

COSTI AMMINISTRATIVI

- w) Spese per consulenze esterne (rientrano quelle per normativa rifiuti, legali, amministrative e certificazioni ISO)

Costo annuo Personale Amministrativo così determinati: Qualifica Media - CCNL trasporti

- x) impiegato 2 liv.. Importi di Riferimento: Costo Dipendente Euro 19.000,00; Oneri Previdenziali Euro 5.500,00; Quota Acc. Tfr Euro 1.500,00.
- y) Spese gestione Rete Aziendale Mobile e Telefoni fissi
- z) Altre Spese Ordinarie Generali (Cancelleria e stampati, Postali, abbonamenti, tributi vari, costo annuo certificazioni ISO 9001 14001, polizza fideiussoria per messa riserva rifiuti pericolosi (isola ecologica), polizza antinquinamento, ecc.)

12. CAPACITA' DEGLI IMPIANTI PORTUALI

Sulla base dei traffici medi previsti e considerate possibili situazioni di punta, si è organizzato il servizio e le conseguenti capacità degli impianti portuali che possono così essere sintetizzate:

	max giornaliera	max annuale
Garbage	11 mc	4.015 mc
Garbage sterilizzati	1 mc	365 mc
Oil	14 mc	5.110 mc
Sewage	1 mc	365 mc
Rifiuti pericolosi	1 mc	365 mc
Recuperabili non pericolosi	4 mc	1.460 mc

Sono state ipotizzate le capacità in conformità alle risorse materiali dichiarate e alla capacità di sfruttamento ininterrotto nell'arco delle 24 ore (max giornaliera) e su un utilizzo continuo nei 365 gg. (max annuale):

- **Garbage:** possibilità di utilizzare n. 4 cassoni da 7 mc giorno;
- **Garbage sterilizzati:** come da potenzialità massimo dell'impianto;
- **Oil:** 3 cisterne da 13 mc c.u. utilizzabili in linea per un max di 3 servizi giornalieri c.u.+ bettolina da 100 mc;
- **Sewage:** 3 cisterne da 13 mc c.u. utilizzabili in linea per un max di 4 servizi giornalieri c.u. .+ bettolina da 100 mc;
- **Rifiuti pericolosi:** possibilità di utilizzare n. 1 cassone da 7 mc giorno;
- **Recuperabili non pericolosi:** come da potenzialità massima autorizzata.

13. GLI ASPETTI TARIFFARI

13.1 Linee generali sull'impostazione della questione tariffaria

L'art. 8 del D.lgs. n. 182/2003 prevede che gli oneri relativi agli impianti ed ai servizi portuali di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi devono essere coperti da tariffa a carico delle navi che approdano nel porto. Per le navi mercantili i criteri di strutturazione tariffaria sono riportati nell'Allegato IV al Decreto medesimo, laddove si stabilisce la seguente articolazione:

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

L'Allegato IV aggiunge che, **nel caso di conferimento dei residui del carico, la tariffa è posta a carico esclusivamente delle navi che utilizzano gli impianti.**

Sono poi stabiliti indirizzi per la riduzione delle tariffe se la gestione ambientale, le attrezzature ed il funzionamento della nave sono tali da assicurare una produzione ridotta di rifiuti.

Allo scopo di scongiurare comportamenti opportunistici degli operatori commerciali marittimi e per incentivare l'utilizzo degli impianti di raccolta portuali, in linea con gli obiettivi della Direttiva Europea recepita con il D.Lgs. n. 182/2003 che intende perseguire il contenimento degli scarichi in mare, è necessario strutturare il tariffario prevedendo una tariffa standard obbligatoria per tipologia e caratteristica delle navi che consenta il conferimento di un quantitativo predeterminato di rifiuti, prevedendo:

- a) una riduzione del 20% alle navi che non si avvalgono del servizio in quanto beneficiarie di esenzioni o deroghe dell'Autorità Marittima;
- b) maggiorazione per conferimenti di quantitativi maggiori di quelli predeterminati, in proporzione ai medesimi quantitativi effettivamente conferiti maggiori di quelli predeterminati.

Tale soluzione è sicuramente in linea con gli intendimenti del legislatore comunitario e nazionale, in quanto consente di non penalizzare eccessivamente le navi che hanno quelle "capacità di stoccaggio" adeguate e che, non avvalendosi del servizio portuale, sono tenute a corrispondere una quota fissa che - si propone - venga calcolata attraverso una riduzione in percentuale sulla tariffa standard per tipologia e caratteristica delle navi.

Tale quota fissa essendo nettamente superiore al limite minimo del 35% di copertura dei costi del servizio risponde pienamente a quel criterio impartito dagli organi comunitari allo scopo di incentivare il ricorso al conferimento, così come peraltro suggerito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con circolare prot. RAM/0676/C/2004 del 9 marzo 2004, con l'indubbio vantaggio di non sovradimensionare l'*a/lea* d'impresa del soggetto gestore in funzione del numero delle navi ammesse al regime di deroga. Peraltro in situazioni di erogazione di servizi pubblici universali, o meglio, secondo la nozione del diritto comunitario, in situazione di erogazione del servizio di interesse generale, il costo per beneficiare del servizio è tanto più contenuto, quanto sono più le richieste di erogazione degli utenti ed è pertanto opportuno incentivare l'utilizzo del servizio medesimo. Tale impostazione è sicuramente congrua per i

servizi di ritiro di rifiuti che ordinariamente vengono conferiti ad ogni porto di approdo, quali i rifiuti "garbage".

Per i rifiuti di tipologie diverse (oil, altri speciali pericolosi, sewage), i quali storicamente e funzionalmente sono caratterizzati dall'occasionalità del conferimento, tenuto conto che prevedibilmente vi saranno richieste di deroghe al conferimento ad ogni approdo, soprattutto da navi di linea, il diritto fisso sarà commisurato alla tariffa standard ridotta di una percentuale maggiore di quella ipotizzata del 20% per i rifiuti garbage. Per questi ultimi la quota fissa viene differenziata secondo la tipologia di imbarcazione e precisamente:

- per le navi passeggeri viene conteggiata in funzione dei metri cubi prodotti in base ai passeggeri e personale imbarcato trasportato;
- per le navi mercantili ormeggiate in porto secondo la stazza lorda;

Per i rifiuti oil la quota fissa è uguale per tutti i vettori marittimi e contempla il costo della raccolta, la sosta del mezzo terrestre o navale ed il trasporto del rifiuto presso idoneo impianto; nel caso di servizio in mare si deve aggiungere l'addizionale del servizio motobarca applicata con la stessa logica vista per i rifiuti garbage.

La quota fissa per i rifiuti pericolosi e le sewage include gli stessi costi dei rifiuti "oil"; vista la sporadicità del servizio non si applica la maggiorazione della motobarca.

Alla quota fissa per i rifiuti oil, sewage e pericolosi si deve imputare il costo di smaltimento a metro cubo.

Per quanto attiene ai costi specifici dell'impianto di autolavaggio, se presente, si ritiene opportuno applicare il principio mutualistico di ripartire gli oneri tra tutte le navi, piuttosto che appesantire notevolmente i costi a carico delle navi provenienti da paesi extracomunitari.

13.2 Criteri di formazione delle tariffe

In base alle linee-guida sopra delineate, si può entrare nel dettaglio della formazione tariffaria, separando le quattro seguenti fondamentali categorie di rifiuti e il problema specifico del naviglio minore stanziale e da pesca, ricordando che per il diporto, tenuto conto delle soluzioni organizzative ipotizzate nel cap. 6.7, non vi è la necessità di una previsione tariffaria.

- garbage;
- oil;
- sewage;
- altri speciali pericolosi;

a) Garbage

a.1) navi passeggeri.

Per i rifiuti garbage provenienti dalle navi passeggeri si prevedono 2 fasce:

- quelle che hanno trasportato un numero di persone (equipaggio e passeggeri) inferiore a 600 per le quali si prevede una tariffa standard parametrata alla produzione media di 2 (DUE) Mc di rifiuti, alla quale si aggiunge un'eventuale maggiorazione per ogni Mc conferito in eccedenza rispetto al

quantitativo medio di 2 (DUE) Mc.

- Per le navi che hanno trasportato più di 600 persone si prevede una tariffa standard parametrata alla produzione media di 4 (QUATTRO) Mc, alla quale si aggiunge un'eventuale maggiorazione per le eccedenze.

- Per le unità che effettuano viaggi di durata inferiore a 6 ore e di durata inferiore alle 12 ore sarà prevista una riduzione rispettivamente del 50% e del 20%, purchè dimostrino di aver conferito rifiuti dal punto di provenienza.

- Le unità navali che otterranno deroga e non usufruiranno del servizio portuale, saranno tenute a corrispondere un diritto fisso pari all'80% della tariffa standard commisurata alla durata del viaggio per ciascuna categoria di nave.

a.2) navi da carico

La divisione secondo la stazza per quello che riguarda le navi mercantili in porto ed in rada sono fissate in 3 classi, così divise:

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

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

b) oil

Considerata l'omogeneità del servizio, si preferisce non diversificare la quota fissa tralasciando la diversità (in termini di stazza e tipologia) delle navi. Il valore della quota fissa comprende la raccolta, ed il trasporto con sosta del mezzo terrestre per 1 ora.

Nel caso in cui le navi si avvalgano di deroghe o esenzioni la quota da pagare per il servizio in terra o in mare è calcolata in percentuale sulla quota fissa e per le passeggeri scaglionate in proporzione al tempo di viaggio.

c) Sewage – altri rifiuti pericolosi

Si adotta la stessa logica seguita per gli "OIL" con una unica quota fissa, indipendentemente dal tipo di vettore marittimo e dal suo stazionamento inserendo quando dovuto l'addizionale motobarca; nel caso in cui le navi si avvalgano di deroghe o esenzioni la quota da pagare è calcolata in percentuale sulla quota fissa del servizio.

13.3 Prospetti tariffari

Si ipotizza conseguentemente il seguente tariffario:

1.a) Passeggeri (*)

	Garbage			Oil			Sewage			Rifiuti pericolosi		
Fino a 600 passeggeri compreso equipaggio	Quota fissa fino a 2 Mc	Eccedenze oltre 2 Mc (a Mc)	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga
	€ 160,00	€ 60,00	€ 130,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 50,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00
Oltre a 600 passeggeri compreso equipaggio	Quota fissa fino a 4 Mc	Eccedenze oltre 4 Mc (a Mc)	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga
	€ 260,00	€ 60,00	€ 202,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 50,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00

(*) Per le unità che effettuano viaggi di durata fino a 12 ore, le tariffe sono ridotte del 20%; per quelle che effettuano viaggi di durata inferiore a 6 ore, le tariffe sono ridotte del 50%. Le riduzioni si applicano solo per la quota fissa e deroghe "garbage" ed "oil". I tempi di viaggio si intendono calcolati in condizioni meteo marine normali.

1.b) Carico

	Garbage			Oil			Sewage			Rifiuti pericolosi		
	Quota fissa 1 Mc	Eccedenza oltre 1 Mc (a Mc)	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga
0 - 3.000 T.S.L.	€ 45,00	€ 50,00	€ 28,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 20,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00
3.000 - 6.000 T.S.L.	€ 50,00	€ 50,00	€ 40,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 30,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00
Oltre 3.000 T.S.L.	€ 90,00	€ 50,00	€ 72,00	€ 160,00	€ 90,00	€ 40,00	€ 160,00	€ 55,00	€ 7,00	€ 200,00	€ 770,00	€ 7,00

1.c) servizi per navi ormeggiate in rada

Il servizio, facoltativo, eseguito a richiesta dalla nave prevede l'applicazione delle tariffe per le navi ormeggiate in porto con un addizionale per l'uso della motobarca pari ad € 300,00 (TRECENTO/00); le deroghe non vengono applicate.

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

		Garbage			Oil			Sewage			Rifiuti pericolosi		
		Quota fissa 1 Mc	Eccedenza oltre 1 Mc (a Mc)	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga	Quota fissa servizio	Smaltimento Mc	Deroga
0 - 3.000 T.S.L.		€ 35,00	€ 50,00		€ 160,00	€ 90,00		€ 160,00	€ 55,00		€ 200,00	€ 770,00	
	Addizionale motobarca	€ 150,00			€ 150,00								
3.000 - 6.000 T.S.L.		€ 50,00	€ 50,00		€ 160,00	€ 90,00		€ 160,00	€ 55,00		€ 200,00	€ 770,00	
	Addizionale motobarca	€ 150,00			€ 150,00			€ 150,00			€ 150,00		
Oltre 3.000 T.S.L.		€ 90,00	€ 50,00		€ 160,00	€ 90,00		€ 160,00	€ 55,00		€ 200,00	€ 770,00	
	Addizionale motobarca	€ 150,00			€ 150,00			€ 150,00			€ 150,00		

13.4 Disposizione tariffarie transitorie

La ristrutturazione tariffaria secondo quanto delineato dalla normativa europea e dalla normativa di attuazione introduce una minore certezza sulle previsioni dei ricavi dell'erogatore del servizio ad una maggiore alea sull'andamento economico della gestione, rispetto ai tariffari applicati in base alla precedente normativa, sostanzialmente articolati su base forfetaria, e ciò in quanto: - da un lato viene introdotto l'elemento variabile tariffario proporzionato alla quantità dei rifiuti effettivamente conferiti dalla nave; - dall'altro vengono previste "deroghe" ed "esenzioni" che legittimano la nave a non avvalersi del servizio portuale.

In particolare, nonostante la previsione di tariffa fissa elevata – allo scopo di incentivare il ricorso al servizio – il rilascio di un elevato numero di deroghe da parte dell'Autorità marittima, potrebbe compromettere l'equilibrio economico dell'erogatore del servizio. Cosa peraltro possibile in quanto i porti di Olbia e Golfo Aranci hanno prevalentemente solo traffico di navi Ro-Ro con la penisola.

Prima di avviare il procedimento selettivo per l'individuazione dell'erogatore del servizio sulla base di livelli stimati di prestazioni e di ricavi che potrebbero successivamente non trovare conferma nella realtà dei fatti, in relazione alle decisioni delle più importanti compagnie di navigazione, risulta quanto mai opportuno un ulteriore approfondimento con le parti interessate nelle more dell'approvazione regionale del presente Piano. Vista la circolare n. GAB/2004/2181/B01 in data 9 marzo 2004, con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha fornito alcuni chiarimenti in merito all'applicazione delle disposizioni introdotte con il Decreto Legislativo n.182/2003 sopraccitato e con la Legge n. 47 del 27 febbraio 2004, ferma restando nelle linee essenziali l'impostazione della questione tariffaria già delineata, **i prospetti indicati nel paragrafo precedente non sono definitivi**. Ne tantomeno potranno esserlo fino a quando a piano approvato, l'Autorità portuale si sostituirà all'Autorità marittima che ad oggi regola il servizio in virtù delle citate ordinanze. Neanche i costi possono ritenersi definitivi. Per questo basta citare la possibilità di non attivare lo sterilizzatore ed inviare direttamente i rifiuti all'inceneritore o reperire all'interno della Sardegna una ditta che tratti i rifiuti "OIL" con fissi sicuri paragonabili a quelli della Penisola.

In relazione a quanto a quanto sopra con il presente Piano si prefigurano le seguenti azioni:

a) dopo l'adozione formale del Piano e nelle more della definitiva approvazione da parte della Regione Sardegna, con decorrenza indicativa del 1° gennaio 2006 si introduce con Ordinanza transitoria la quantificazione dei diritti fissi che devono essere corrisposti dalle navi beneficiarie di deroghe ed esenzioni per il conferimento dei rifiuti di tipologia "garbage", con il consenso del soggetto attualmente concessionario; tali diritti fissi non saranno inferiori all'80% della tariffa attualmente vigente, al fine di assicurare l'economicità del servizio e l'equilibrio gestionale tra costi e ricavi, stante altresì l'incidenza indicativa pari a circa l'80% dei costi fissi sui costi totali, posto che, peraltro, al momento non viene prevista l'applicazione di diritti fissi per i rifiuti di tipo *oil*, *sewage*, e di altri pericolosi.

b) nelle more dell'approvazione del piano l'Autorità Portuale con le parti interessate curerà un ulteriore approfondimento degli aspetti tariffari, con particolare riferimento all'entità dei diritti fissi apportando gli eventuali opportuni aggiustamenti;

c) le rimodulazioni relative agli aspetti meramente tariffari non determineranno la reiterazione dell'iter approvativo del presente Piano, ma saranno comunicati ai soggetti pubblici e privati interessati; le variazioni sostanziali dell'aspetto organizzativo del servizio darà luogo invece alla modifica del Piano;

d) nel periodo transitorio, il servizio continuerà ad essere assicurato dall'attuale concessionario, al quale la concessione, in scadenza al 31 dicembre 2005, potrà essere prorogata per l'espletamento delle procedure di gara.

14. LINEE GUIDA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

L’art. 6, comma 1, lett. c) della L. n. 84/94 prevede che i servizi di interesse generale individuati con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), siano affidati in concessione mediante gara pubblica.

Per quanto riguarda il ritiro dei rifiuti dalle navi, il D.M. 14.11.94 (applicativo dell’ art. 6, comma 1 lett. c) della L. n. 84/94) inserisce tra i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso agli utenti portuali la raccolta ed il conferimento a discarica dei rifiuti provenienti dalle navi.

Si aggiunge inoltre che attribuendo il Decreto “Ronchi” alla Autorità Portuali la competenza esclusiva in materia di rifiuti dalle navi, la medesima Autorità può organicamente disciplinare il settore con atti di regolamentazione e organizzazione, sia stabilendo i capitolati per le imprese erogatrici del servizio, sia emanando apposite Ordinanze regolanti facoltà, diritti ed obblighi degli utenti e dei prestatori dei servizi.

Il sistema normativo si completa con la previsione dell’art.4, comma 5 del D. Lgs. n. 182/2003 laddove si prescrive che l’affidamento del servizio di raccolta dei rifiuti avviene mediante gara ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente.

Prima di entrare nel merito della individuazione delle procedure e dei criteri di affidamento del servizio è necessario un chiarimento concettuale per un corretto inquadramento della fattispecie in argomento. In primo luogo il rapporto tra Autorità portuale e soggetto gestore è regolato da un atto di concessione e pertanto è necessario evidenziare la distinzione tra concessione di servizi ed appalto di servizi.

Il criterio distintivo più convincente è quello relativo all’oggetto dei due istituti: l’appalto di servizi concerne prestazioni rese in favore dell’amministrazione, mentre la concessione di servizi riguarda sempre un articolato rapporto trilaterale che interessa l’amministrazione concedente, il concessionario e gli utenti del servizio; ciò comporta, di regola, ulteriori conseguenze sull’individuazione dei soggetti tenuti a pagare il corrispettivo dell’attività svolta: nella concessione di pubblico servizio il costo del servizio normalmente grava sugli utenti, mentre nell’appalto di servizi spetta all’amministrazione l’onere di compensare l’attività svolta dal privato. Tale criterio peraltro assume un rilievo apprezzabile solo quando il servizio pubblico è divisibile tra gli utenti che ne beneficiano direttamente. La sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI ,n. 2634 del 2002 ha altresì chiarito che l’elemento distintivo è la traslazione dell’alea inerente l’attività in capo ad un soggetto privato: quando l’operatore privato si assume i rischi di gestione del servizio, rifacendosi sull’utente mediante la riscossione di una tariffa, allora si ha la concessione.

In considerazione del fatto che la concessione del servizio di ritiro rifiuti dalle navi rientra pienamente nella categoria delle concessioni di servizio non è applicabile a tale istituto la normativa sugli appalti di servizio ed in particolare le disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 157/95.

Tuttavia come riconosciuto dalla giurisprudenza nazionale (decisione 17 gennaio 2002, n. 253, IV Sez. Cons. Stato), dalla Corte di Giustizia U.E. (Sent., Sez. VI, 7 dicembre 2000, causa C-324/98) e dalla “comunicazione interpretativa della Commissione europea del 29 aprile 2000”, pur non richiedendosi l’applicazione del D.Lgs. n. 157/95, il ricorso all’istituto concessorio non rende libera la scelta del soggetto a cui affidare la concessione, restando la scelta dell’erogatore assoggettata ai principi generali del Trattato U.E. costitutivo (in particolare agli art.43 e 49), nonché ai principi generali che governano la materia dei contratti pubblici (*par condicio* dei concorrenti, pubblicità dei bandi, trasparenza delle procedure, segretezze delle offerte economiche).

Tenuto conto di quanto sopra, la procedura selettiva di affidamento non necessariamente deve prevedere tutti gli adempimenti di cui al D.Lgs. n. 157/95, ma è sufficiente che siano

pienamente soddisfatti i principi di parità di trattamento, di trasparenza, di non discriminazione, di proporzionalità.

Si stabiliscono pertanto le seguenti linee guida per la procedura selettiva:

- massima divulgazione dell'Avviso di gara il cui estratto andrà pubblicato su almeno due quotidiani a diffusione nazionale;
- possibilità ampia di partecipazione a livello comunitario senza discriminazione di nazionalità;
- individuazione preventiva dei requisiti che i candidati devono soddisfare durante la fase selettiva;
- scelta del candidato in base a criteri obiettivi, nel rispetto delle regole e dei requisiti inizialmente stabiliti.

Per la definizione dei requisiti di capacità tecnica, economica e finanziaria dei partecipanti dovrà ovviamente tenersi conto del principio di proporzionalità, evitando di fissare requisiti professionali o finanziari sproporzionati rispetto all'oggetto della concessione.

Ad ogni modo potranno partecipare alla gara le imprese provviste del certificato di iscrizione all'Albo Nazionale Gestori secondo le categorie indicate al paragrafo 7.

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

Per garantire idonea capacità finanziaria sarà richiesto un capitale sociale ed un patrimonio netto rispettivamente non inferiori a € 40.000,00 e a € 200.000,00 e ciò in base al bilancio dell'ultimo anno o a successiva documentazione legale, oltre ad una referenza bancaria di solvibilità ed a fidejussioni il cui importo sarà stabilito dal bando di gara.

Per assicurare che i candidati abbiano un'esperienza qualificata nel settore, quale requisito tecnico per lo svolgimento ottimale del servizio, sarà legittimamente inseribile la clausola che limiti l'ammissione ai soli concorrenti che abbiano svolto servizi identici a quelli oggetto della concessione nei tre anni precedenti (in conformità, Consiglio di Stato, Sez. V, Sent. 15 febbraio 2002, n. 919) e che abbiano realizzato nel triennio precedente un fatturato minimo, per ciascun esercizio finanziario, che verrà stabilito in fase di delibera del bando di gara.

Completeranno il quadro i requisiti di moralità e di onorabilità e ciò secondo le consuete verifiche dei casellari, della certificazione antimafia e dell'assenza di procedure concorsuali, nonché il rispetto dei livelli minimi retributivi, assicurativi e previdenziali stabiliti dalla legge e dalla contrattazione collettiva di riferimento e ciò a tutela dei lavoratori e della par condicio delle imprese concorrenti.

L'aggiudicazione del servizio sarà poi effettuata a favore dell'"offerta economicamente più vantaggiosa" (in linea con l'art. 23, comma 1, lett. b) del D.Lgs. n. 157/95 in materia di appalti di servizi) da valutare sulla base dei seguenti elementi, attribuendo a ciascuno di essi il punteggio che indicativamente si riporta:

- ribasso sulla tariffa posta a base di gara, indicata nel tariffario: 50 punti;
- possesso di certificazione di qualità ISO 9001 ed ISO 14001: 10 punti;
- proposta tecnico-operativa migliorativa per l'espletamento del servizio: 10 punti;
- anni di esperienza per prestazioni identiche: 3 punti per ogni anno: max. 30 punti;

per un totale di 100 punti.

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

15. IL RAPPORTO DI CONCESSIONE

Lo schema del rapporto concessorio in linea generale prevederà:

- una durata quadriennale;
- l'affidamento delle aree demaniali funzionali allo svolgimento del servizio e previsione del relativo canone;
- disposizioni sugli obblighi del concessionario, sulla cauzione e sulle garanzie assicurative;
- disposizioni sull'efficienza degli impianti;
- previsioni di apposite penali per disservizi ed inefficienze riscontrate nell'espletamento del servizio;
- previsioni delle cause di decadenza della concessione;
- obbligo da parte del concessionario di istituire apposita contabilità separata ove andranno rilevati i costi e i ricavi del servizio, qualora il concessionario svolga altre attività economiche oltre quelle relative all'esercizio della concessione.
- obblighi statistici periodici sulla quantità e tipologia.
- possesso dell'autorizzazione per lo sterilizzatore entro 150 giorni dall'aggiudicazione del servizio, che dovrà essere comunque garantito, anche per i rifiuti che necessitano di sterilizzazione, a cura dell'aggiudicatario.

16. PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PERIODICA

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

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

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

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

- Autorità Marittima;
- Gestore del servizio;
- Armatori operanti nel porto;
- Agenzie e Raccomandatari Marittimi regolarmente operanti;
- Imprese portuali;
- Concessionario della Stazione Marittima di Olbia;

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

In ogni caso, anche al di fuori delle predette riunioni, potranno essere fatte pervenire segnalazioni e proposte all'Autorità Marittima, nonché richieste di convocazioni di riunioni straordinarie per urgenti questioni che dovessero emergere. Analoga facoltà, ovviamente, la stessa Autorità Portuale potrà attuare di propria iniziativa.

Olbia, 02/08/2005

IL Presidente
Dott. Paolo PIRO