

# Report T1.1.6



## Sommario

1.	Linee generali sull'impostazione della tariffa e sull'affidamento del servizio di gestione .....	3
2.	Determinazione della tariffa .....	4
2.1.	Tariffe massime di riferimento .....	4
2.2.	Quote fisse per navi che non conferiscono .....	4
2.3.	Differenziazione delle tariffe .....	5
2.3.1.	Categorie di rifiuti .....	5
2.3.2.	Tipologia di navi .....	5
2.4.	Prospetti tariffari .....	6
3.	Considerazioni finali .....	8

# SISTEMA DI TARIFFAZIONE PER IL PORTO DI GENOVA

## 1. Linee generali sull'impostazione della tariffa e sull'affidamento del servizio di gestione

L'attuale *Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico* (di seguito denominato Piano) dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito denominata AdSP) è stato redatto in ottemperanza all'art. 5 comma 1 del D.Lgs.182/2003<sup>1</sup> e costituisce una revisione di aggiornamento dei piani precedenti già approvati per Genova e Savona-Vado. E' stato elaborato sulla base delle misure integrative e correttive che sono state introdotte dal D.Lgs. N.232 del 13/12/2017<sup>2</sup> al D.Lgs. N.169 del 04/08/2016<sup>3</sup>, ossia la normativa relativa alla riforma dei Porti, così come delle disposizioni contenute nella Direttiva UE 2019/883<sup>4</sup>, del parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019.

Nel porto di Genova, fino ad ora, non si è ricorso all'individuazione di un gestore unico da selezionare a mezzo di gara pubblica, ma si è scelto di mantenere il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti all'interno di un sistema di libero mercato. Una pluralità di soggetti privati, autorizzati dall'AdSP ad operare nello scalo portuale per la raccolta dei rifiuti delle navi, effettua la gestione in libera concorrenza così da mantenere un livello dei prezzi concorrenziale. Infatti sono state individuate esclusivamente "tariffe massime dei servizi" sottoposte alla libera trattativa tra i gestori e le compagnie armatoriali.

Il *Piano* interessa tutte le navi che fanno scalo nel porto. Tuttavia le imbarcazioni da diporto, indipendentemente dalle dimensioni e dal numero di passeggeri, sono ormeggiate in banchine date in concessione a società e circoli privati (marine) che effettuano direttamente la gestione dei servizi di raccolta attraverso ulteriori società private in possesso delle necessarie autorizzazioni ambientali. Le marine sono dotate, inoltre, di isole ecologiche atte al recupero di batterie, olii esausti, filtri olio ed altro rifiuto speciale.

Caso a parte è la gestione dei rifiuti negli ormeggi dedicati alla flotta pescherecci, costituita da un numero limitato di imbarcazioni ormeggiate in specchi acquei di titolarità comunale, pertanto in aree non di

<sup>1</sup>Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n. 182. "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico".

<sup>2</sup> Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232. *Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali.*

<sup>3</sup> Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169. *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124.*

<sup>4</sup> Direttiva (UE) 2019/883 del 17 aprile 2019 *relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE.*

competenza dell'AdSP. I rifiuti ivi prodotti vengono ritirati dall'azienda municipalizzata locale.

## 2. Determinazione della tariffa

### 2.1. Tariffe massime di riferimento

In una logica di tutela della concorrenza, l'AdSP, con proprio Decreto 1383 del 21/12/2012, ha definito delle tariffe massime di riferimento per i servizi di raccolta dei rifiuti delle Navi da parte dei Concessionari. Le tariffe tengono conto della remunerazione dei servizi che rientrano nei parametri di contrattazione tra i Concessionari ed i rappresentanti delle Navi ed è stato previsto che vengano aggiornate esclusivamente in considerazione dell'indice di rivalutazione ISTAT.

La tariffa applicata in libera concorrenza dai diversi soggetti gestori del servizio, che deve risultare inferiore alla tariffa massima di riferimento, varia a seconda delle condizioni contrattuali (quantità e frequenza del servizio e dei rifiuti raccolti e trattati) oltre che dalla struttura di costi delle diverse aziende concessionarie (i costi dei servizi sono stati analizzati nel report T.1.1.5).

### 2.2. Quote fisse per navi che non conferiscono

L'AdSP, sempre con il proprio Decreto 1383 del 21/12/2012, ha stabilito quote fisse, differenziate per tipologia di rifiuto e imbarcazione, per le navi che non conferiscono, così come previsto dall'allegato IV del DLgs 182/2003 in modo da coprire almeno il 35% dei costi di investimento e di esercizio del servizio stesso indipendentemente dall'effettivo utilizzo degli impianti di raccolta.

E' previsto che le quote fisse siano aggiornate in funzione della percentuale di quota, fissata al 50% , della tariffa massima di riferimento come riportato di seguito:

$$T_{max} * Coeff. K * 0.5$$

dove:

$T_{max}$ = tariffa massima di riferimento di cui sopra;

Coeff.K= coefficiente di potenziale di produzione.

## 2.3. Differenziazione delle tariffe

Le tariffe massime e le quote fisse sono diversificate in funzione della tipologia di nave (mercantili, passeggeri, traghetti) e del tipo di rifiuti (acque di sentina, acque reflue, rifiuti da cucina).

### 2.3.1. Categorie di rifiuti

I rifiuti prodotti dalle navi e gestiti con il *Piano* sono quelli rientranti nell'ambito di applicazione degli allegati alla convenzione MARPOL, in particolare:

- Idrocarburi;
- Acque reflue;
- Rifiuti domestici, plastica, imballaggi, stracci, vetro, carta, stoviglie, ceneri;
- Residui del carico.

L'elenco completo dei rifiuti (dettagliato per codice CER) è disponibile in allegato.

### 2.3.2. Tipologia di navi

Per i rifiuti quali **le acque di sentina, le acque reflue e i rifiuti di cucina urbani assimilabili**, le tariffe massime di riferimento sono differenziate, indipendentemente dalla stazza e/o dal numero di passeggeri, per le seguenti tipologie di navi:

- le navi mercantili;
- le navi passeggeri;
- i traghetti.

Mentre, sempre per le stesse tipologie di rifiuti, la quota fissa per le navi che non conferiscono è differenziata anche in base al numero di persone di equipaggio/passeggeri:

- le navi mercantili:
  - fino a 15 persone di equipaggio;
  - maggiori di 15 sino a 30 persone di equipaggio;
  - maggiori di 30 persone di equipaggio;
- le navi passeggeri:
  - sino a 500 persone equipaggio-passeggeri;
  - maggiori di 500 sino a 1100 persone equipaggio-passeggeri;
  - maggiori di 1100 sino a 3000 persone equipaggio-passeggeri;
- i traghetti:
  - merci Ro-Ro con compattatore;
  - passeggeri di linea con produzione sino a 4 m<sup>3</sup>;

- passeggeri di linea con produzione sino a 10 m<sup>3</sup>.

## 2.4. Prospetti tariffari

Visto i criteri tariffari sopra definiti, si riportano i prospetti relativi alle tariffe massime di riferimento (Tab.1) e alle quote fisse per navi che non conferiscono (Tab.2) suddivisi per tipologia di nave e rifiuto.

Tipologie	Rifiuti di cucina urbani assimilabili [€/m <sup>3</sup> ] (A)	Rifiuti di cucina urbani assimilabili extra CE [€/m <sup>3</sup> ] (maggiorazione 25% di A)	Rifiuti di cucina urbani assimilabili [€/m <sup>3</sup> ] (sconto 15% da A per conferimento differenziato)	Acque di sentina [€/m <sup>3</sup> ] (B)	Acque reflue [€/m <sup>3</sup> ] (C)
<b>Mercantili</b>	169,92	212,40	144,43	90,83	78,91
<b>Passeggeri</b>	165,40	206,75	140,59	88,95	77,28
<b>Traghetti</b>	144,22	180,28	122,59	88,95	77,28

Tabella 1. Tariffe massime di riferimento

Tipologie	Rifiuti di cucina urbani assimilabili			Acque di sentina			Acque reflue		
	Coeff. K [m <sup>3</sup> ]	T <sub>max</sub> [€/m <sup>3</sup> ]	Quota fissa [€]	Coeff. K [m <sup>3</sup> ]	T <sub>max</sub> [€/m <sup>3</sup> ]	Quota fissa [€]	Coeff. K [m <sup>3</sup> ]	T <sub>max</sub> [€/m <sup>3</sup> ]	Quota fissa [€]
Mercantili < 15 persone	0,40	169,92	33,98	7,00	90,83	317,91	13,90	548,42	78,91
Mercantili da 15 a 30 persone	0,80	169,92	67,97	17,10	90,83	776,60	35,80	1412,49	78,91
Mercantili > di 30 persone	1,33	169,92	113,00	29,0	90,83	1317,04	57,12	2253,67	78,91
Passeggeri sino a 500 persone	12,00	168,89	1013,34	7,00	90,83	317,91	13,90	548,42	78,91
Passeggeri da 500 a 1100 persone	23,00	168,89	1942,24	17,10	90,83	776,60	35,80	1412,49	78,91
Passeggeri da 1100 a 3000 persone	60,00	168,89	5066,70	29,00	90,83	1317,04	57,12	2253,67	78,91
Traghetti merci Ro.Ro con compattatore	1,00	147,26	73,63	7,00	90,83	317,91	13,90	548,42	78,91
Traghetti passeggeri di linea con produzione sino a 4 m <sup>3</sup>	4,00	147,26	294,52	17,10	90,83	776,60	35,80	1412,49	78,91
Traghetti passeggeri di linea con produzione sino a 10 m <sup>3</sup>	10,00	147,26	736,30	29,00	90,83	1317,04	57,12	2253,67	78,91

Tabella 2. Quote fisse per navi che non conferiscono

### 3. Considerazioni finali

Tra gli obiettivi principali che l'AdSP intende perseguire con l'adozione del *Piano* vi è quello di sostenere e supportare il programma nazionale per la differenziazione dei rifiuti nell'ottica dell'impostazione prevista nell'economia circolare.

Tuttavia il raggiungimento di questo obiettivo dipende anche dalla tipologia di raccolta e gestione dei rifiuti a bordo nave. Ad esempio per quanto concerne la frazione umida, la differenziazione non viene effettuata su tutte le navi. Solo le compagnie che hanno adottato un sistema di raccolta differenziato per i rifiuti da cucina, attraverso l'utilizzo di cassoni specifici, permettono che tali rifiuti vengano raccolti dai Concessionari attraverso un servizio dedicato, e siano avviati agli impianti di recupero. Le compagnie che non adottano tale procedura conferiscono i rifiuti in forma indifferenziata caricando l'attività di differenziazione sul Concessionario stesso. L'AdSP, per questo, sta studiando una forma incentivante verso le compagnie attraverso l'introduzione di una tariffa mirata nei confronti di chi effettua il procedimento di differenziazione.

In linea generale, la scelta di affidare i servizi ai diversi Concessionari aventi titolo in un mercato libero non monopolista, che ha individuato esclusivamente "tariffe massime dei servizi" sottoposte alla libera trattativa delle parti, ha consentito di sviluppare i traffici dello scalo portuale genovese mantenendo tariffe concorrenziali al di sotto dei livelli di media nazionali ed europei, ma nello stesso tempo può essere una limitazione agli investimenti da parte dei Concessionari per rendere più efficiente ed efficace il sistema di differenziazione e riciclo dei rifiuti in una prospettiva di economia circolare e di riduzione degli impatti ambientali.

Un possibile meccanismo di premialità potrebbe prevedere la ri-distribuzione (anche parziale) della quota fissa a sostegno degli investimenti dei concessionari più virtuosi in termini di economia circolare. In tale prospettiva, si potrebbe inoltre immaginare che gli stessi concessionari, riscuotano anche la quota fissa (per le navi che non conferiscono) per conto di AdSP, garantendone la tracciabilità, e riversandola periodicamente ad AdSP. Affinché questo meccanismo possa funzionare efficientemente è necessario che AdSP, concessionari e Capitaneria di Porto condividano informazioni e dati. I benefici di un tale sistema consistono nel:

- disporre di informazioni e dati certi ed aggiornati rispetto a: quantitativi di rifiuti trattati ed avviati a riciclo, quote riscosse;
- poter definire obiettivi di economia circolare e monitorarne il raggiungimento;
- poter introdurre meccanismi incentivanti a supporto del raggiungimento di obiettivi di economia circolare attraverso, per esempio: l'ampliamento degli spazi in concessione, la redistribuzione parziale delle quote riscosse ai concessionari meritevoli, etc...