SERVIZIO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO NEL PORTO DI BRINDISI

[CIG _____]

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

PREMESSA 3
ART. 1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE 3
ART. 2 – TREND DI TRAFFICO 4
ART. 3 – IL SERVIZIO 6

PREMESSA

Il presente documento contiene la descrizione del Porto di Brindisi gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, all'interno del quale si rende necessario predisporre un progetto relativo all'affidamento in concessione del "Servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel Porto di Brindisi".

Al fine di definire al meglio le esigenze connesse all'espletamento del suddetto servizio, si evidenza che, alla luce della classificazione prevista dall'art. 4, comma 1, della Legge 28.01.1994, come modificata dal d.lgs. 169/2016 e ss.mm.ii., il Porto di Brindisi rientra, tra i Porti di categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale.

ART. 1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La destinazione d'uso del Porto di Brindisi, in linea con le previsioni del comma 3 del citato art. 4 L. 84/94 e ss.mm.ii., comprende le seguenti categorie:

- Commerciale;
- Industriale e petrolifera;
- Servizio passeggeri;
- Turistica e da diporto.

Il traffico mercantile è essenzialmente costituito da carbone, olio combustibile, gas naturale e prodotti chimici.

Il Porto si articola su tre bacini: interno, medio ed esterno:

- Il porto Esterno: i cui limiti sono a sud la terraferma, a est le isole Pedagne, a ovest dall'isola di Sant'Andrea e dal molo di Costa Morena e, a nord, dalla diga di Punta Riso;
- Il porto Medio è formato dallo specchio di mare che si trova prima del canale Pigonati, l'accesso al porto interno, il bacino a nord forma le Bocche di Puglia;
- Il porto Interno è formato da due profonde insenature che abbracciano il centro storico di Brindisi sia a nord che ad est, essi sono il "seno di ponente" e "seno di levante".

Complessivamente l'area del Porto occupa un'estensione territoriale complessiva di ca. 88,00 ha.

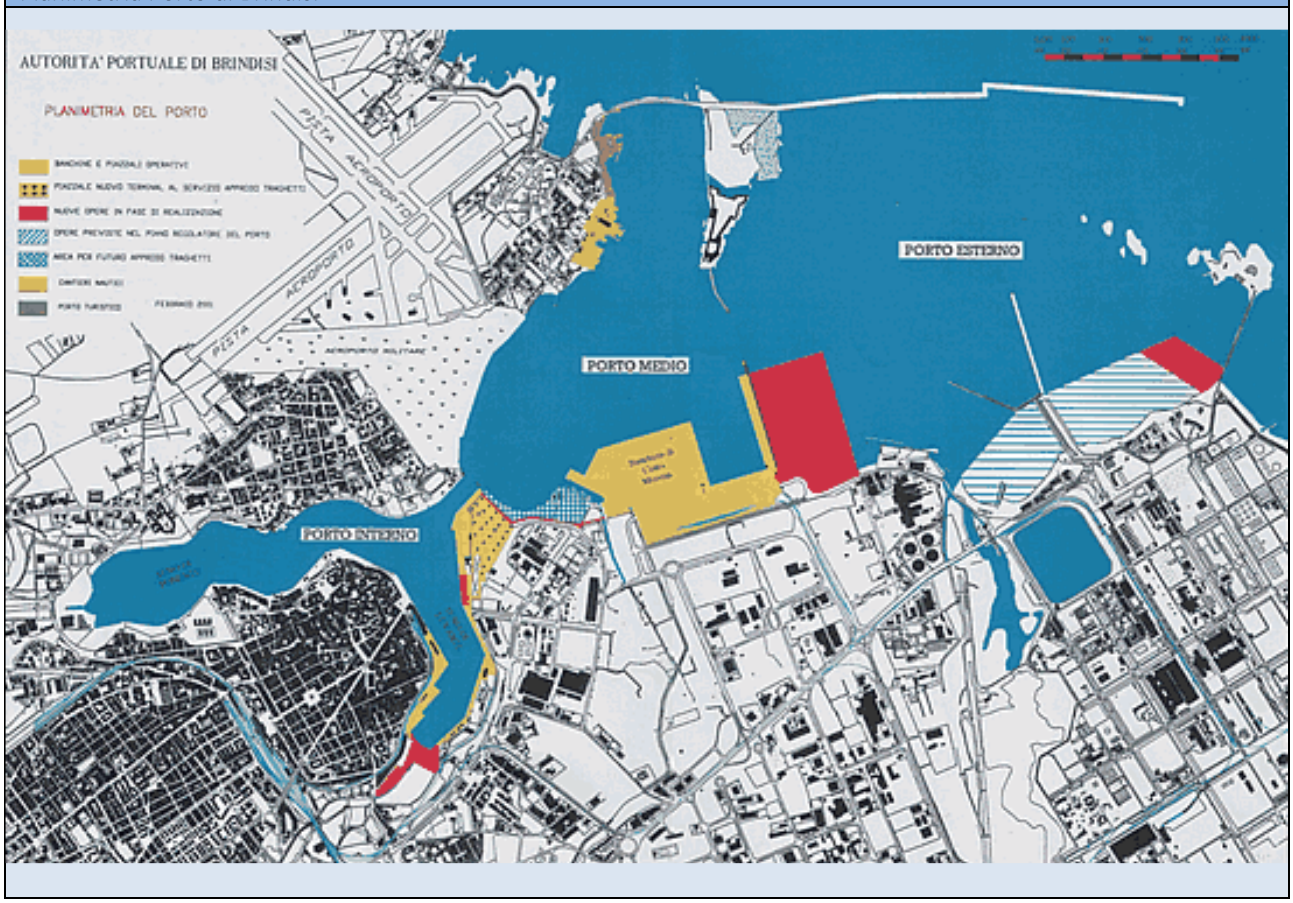
Brindisi è da sempre la porta d'accesso verso i principali scali passeggeri verso le principali località turistiche greche e albanesi. La sua conformazione geografica naturale ha permesso l'attracco delle navi traghetto sia nel porto interno (fino al 2010 con i traghetti per l'Albania) sia nel porto medio.

Nel porto medio, destinato principalmente alle attività commerciali, vi sono le banchine di Costa Morena Ovest ed Est che si sviluppano per un totale di 1.170 metri, con profondità di 14 metri, e piazzali per 300.000 metri quadrati.

A Punta delle Terrare sono operativi 270 metri di banchine per il traffico ro-ro. La zona di Costa Morena Ovest, nella quale insiste il Terminal Brindisi oggetto del servizio di cui al presente documento, ricade nel Porto Medio, funzionalmente dedicato ai traffici RO-RO e RO-RO PAX da e verso la Grecia e l'Albania.

L'area di Costa Morena Est, invece, è dedicata prevalentemente ai traffici commerciali di rinfuse mentre nella zona del Porto esterno, si concentrano le attività industriali legate all'approvvigionamento di carbone per la Centrale ENEL, attualmente non più in essere in considerazione della prevista dismissione operativa della citata Centrale Termoelettrica, nonché all'impianto petrolchimico.

Planimetria Porto di Brindisi



Il servizio in oggetto, pertanto, dovrà essere svolto nei confronti di una pluralità di unità navali distinte per tipologia di traffico e secondo la prevalente localizzazione delle attività da svolgere.

ART. 2 – TREND DI TRAFFICO

Nella tabella che segue sono indicate le statistiche relative al traffico, passeggeri e merci, del Porto di Brindisi per gli anni 2023 e 2024:

MODELLO ESPO - PORTO DI BRINDISI

DESCRIZIONE			gennaio - dicembre 2023			gennaio - dicembre 2024			Differenza	
			IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
A1		TOTALE TONNELLATE	5.230.157	2.977.398	8.207.555	4.129.881	3.104.759	7.234.640	972.915	-11,9%
A2		RINFUSE LIQUIDE	1.568.518	376.911	1.945.429	1.474.722	317.603	1.792.325	153.104	-7,9%
		di cui:								
	A21	Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	0	--
	A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	890.794	265.694	1.156.488	810.129	214.632	1.024.761	131.727	-11,4%
	A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	436.899	103.597	540.496	401.028	102.971	503.999	36.497	-6,8%
	A24	Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	--
	A25	Altre rinfuse liquide	240.825	7.620	248.445	263.565	0	263.565	15.120	6,1%
A3		RINFUSE SOLIDE	1.656.287	313.914	1.970.201	453.088	255.033	708.121	1.262.080	-64,1%
		di cui:								
	A31	Cereali	21.484	0	21.484	6.600	0	6.600	14.884	-69,3%
	A32	Derrate alimentari / mangimi / oleaginosi	157.504	40.466	197.970	185.047	132.197	317.244	119.274	60,2%
	A33	Carboni fossili e ligniti	1.276.273	0	1.276.273	0	0	0	1.276.273	-100%
	A34	Minerali / Cementi / Calci	13.583	0	13.583	32.241	4.856	37.097	23.514	173,1%
	A35	Prodotti metallurgici	103.765	63.375	167.140	137.373	110.510	247.883	80.743	48,3%
	A36	Prodotti chimici	24.551	0	24.551	30.908	0	30.908	6.357	25,9%
	A37	Altre rinfuse solide	59.127	210.073	269.200	60.919	7.470	68.389	200.811	-74,6%
A4		MERCI VARIE IN COLLI	2.005.352	2.286.573	4.291.925	2.202.071	2.532.123	4.734.194	442.269	10,3%
		di cui:								
	A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	0	0	0	0	0	0	0	--
	A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	2.000.561	2.258.833	4.259.394	2.196.803	2.524.184	4.720.987	461.593	10,8%
	A43	Altre merci varie	4.791	27.740	32.531	5.268	7.939	13.207	19.324	-59,4%
B1		Numero toccate			1.795			1.762	33	-1,8%
B12		Stazza lorda			47.594.348			50.408.432	2.814.084	5,9%
B2		Numero di passeggeri locali e traghetti (B21 + B22)	302.751	297.276	600.027	302.756	294.611	597.367	2.660	-0,4%
		di cui:								
	B21	Passeggeri locali (viaggi <20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	--
	B22	Passeggeri traghetti	302.751	297.276	600.027	302.756	294.611	597.367	2.660	-0,4%
B3		Numero di passeggeri crociera			73.639			117.064	43.425	59,0%
		di cui:								
	B31	"Home Port"	7.574	8.166	15.740	9.871	10.441	20.312	4.572	29,0%
	B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			57.899			96.752	38.853	67,1%
B4		Numeri di container in TEU (B41 + B42)	0	0	0	0	0	0	0	--
B41		"Hinterland" (B411 + B412)	0	0	0	0	0	0	0	--
		di cui:								
	B411	Vuoti	0	0	0	0	0	0	0	--
	B412	Pieni	0	0	0	0	0	0	0	--
B42		"Transshipped" (B421 + B422)	0	0	0	0	0	0	0	--
	B421	Vuoti	0	0	0	0	0	0	0	--
	B422	Pieni	0	0	0	0	0	0	0	--
B5										
	B51	Numero unità Ro-Ro	71.923	69.282	141.205	74.544	71.710	146.254	5.049	3,6%
	B52	Numero veicoli privati	65.591	67.410	133.001	66.672	69.392	136.064	3.063	2,3%
	B53	Numero veicoli commerciali	0	0	0	0	0	0	0	--

Stampato il 28/01/2025 alle ore 12:19 ed elaborato a cura dell'Ufficio Innovazione Tecnologica

Dall'analisi del flusso mensile di passeggeri e merci, flusso mensile di navi, distinto per tipologia, è stato possibile orientare la progettazione dei servizi in appalto con particolare rifermento alle aree presso dove il servizio sarà attivo.

Il calcolo del valore della concessione ha tenuto conto non solo del fatturato specifico relativo al biennio precedente all'indizione della gara, ma è stato anche calmierato in ragione della presenza di alcuni traffici particolari che potrebbero non ripetersi nel corso di validità della concessione in affidamento.

ART. 3 – IL SERVIZIO

In linea generale, il ritiro ed il trasporto dei rifiuti agli appositi impianti di smaltimento/recupero/termodistruzione dovrà avvenire giornalmente e il ritiro dalle navi dovrà essere eseguito anche a mezzo natanti, debitamente abilitati, nel rispetto della vigente normativa in materia.

Di seguito si riporta un elenco esemplificativo, ma non esaustivo, delle prestazioni incluse nel servizio da affidare in concessione:

- raccolta e trasporto allo smaltimento dei rifiuti di origine alimentare provenienti da attività di cucina, ristorazione e camera prodotti dalle navi commerciali e passeggeri provenienti da Paesi extra-UE;
- raccolta, anche in maniera differenziata, e trasporto allo smaltimento e/o centri di recupero dei rifiuti prodotti dalle navi, diversi da quelli di cui al punto precedente;
- raccolta e trasporto allo smaltimento e/o recupero di rifiuti associati al carico quali paglioli, puntellamenti, rivestimenti, materiale da imballaggio, legno compensato, carta, cartone etc., non prodotti dalle navi in senso stretto e provenienti comunque dall'attività di imbarco e sbarco delle merci;
- ritiro, trasporto all'impianto portuale di raccolta e conferimento ad apposito impianto di recupero e/o smaltimento di rifiuti liquidi oleosi prodotti dalle navi, comprese le acque di sentina e gli *sludge*, nonché delle acque nere (*sewage*);
- raccolta di rifiuti speciali pericolosi (batterie, pile, materiale fotografico, neon, scarti di attività sanitaria, etc.) e non (carta, plastica, vetro, etc.);
- raccolta e trasporto allo smaltimento e/o recupero del contenuto degli impianti mobili (isole ecologiche) degli oli usati, dei filtri olio e delle batterie al piombo, che dovranno essere realizzati/forniti e gestiti dalla ditta aggiudicataria del servizio;
- ritiro, trasporto all'impianto portuale di raccolta e conferimento ad apposito impianto di recupero e/o smaltimento dei rifiuti costituenti residui del carico, ovvero resti di qualsiasi materiale solido e/o liquido contenuti a bordo della nave nella stiva o in cisterna e che permangono al termine delle operazioni di scarico e pulizia;

- lavaggio, pulizia e disinfezione degli impianti mobili di raccolta in dotazione o forniti dalla ditta aggiudicataria del servizio almeno una volta al mese, con intensificazione dei lavaggi e disinfezioni durante i mesi estivi;
- raccolta e trasporto allo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle unità da diporto e da pesca nonché da quelle addette ai servizi portuali (rimorchiatori, piloti, ormeggiatori, etc.).

Una descrizione più dettagliata delle modalità di esecuzione del servizio è inserita nel C.S.A.

IL RUP
Avv. Giuseppe Moro
(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Firmato digitalmente da
Giuseppe Moro
CN = Giuseppe Moro
C = IT