

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

APPENDICE D

PORTO DI ORTONA

Documento redatto ai sensi del D.Lgs. 197/2021 e ss.mm.ii.
e della Legge 60/2022

Il Resp. del Procedimento	Ing. Mariantonietta Laganà
Il progettista redattore	Dott.ssa Maria Teresa Carella
Data redazione	Ottobre 2024



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

 **SIMAM**
Servizi Industriali Manageriali Ambientali

 **Qcea**
infrastructure



INDICE

D.1 DESCRIZIONE DEL PORTO DI ORTONA	3
D.2 TRAFFICO MARITTIMO E RIFIUTI PRODOTTI.....	5
D.2.2 DATI STORICI SU TIPOLOGIE E QUANTITATIVI DI RIFIUTI GESTITI	7
D.2.3 STIME PREVISIONALI	13
D.2.4 IMPIANTI E SERVIZI PORTUALI DI RACCOLTA – AREE LOGISTICHE (STATO ATTUALE)	13
D.2.5 REQUISITI MINIMI DELL’IMPIANTO PORTUALE DEL SOGGETTO GESTORE	13
D.2.5.1 Impianti rifiuti solidi	14
D.2.6 IMPIANTI DI SMALTIMENTO E RECUPERO DEI RIFIUTI	14
D.2.7 AUTORIZZAZIONI E ISCRIZIONI PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI	15
D.2.8 GESTIONE DEI RIFIUTI ACCIDENTALMENTE PESCATI.....	15

D.1 DESCRIZIONE DEL PORTO DI ORTONA

Il porto di Ortona ricade nel Comune omonimo, in Provincia di Chieti. Con Regio Decreto n.5477 del 1888 era stato inserito nei porti di II categoria e II classe, il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato dal CSLLPP con voto 187 del 21/05/1969. Ai sensi della Legge Regionale n.34 del 4/07/1978 era stato indicato come porto di rilevanza regionale ma più recentemente (2016) è stato condotto alla giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Vocato al traffico commerciale, fin dalle sue origini, questo porto rappresenta lo scalo abruzzese per eccellenza. Accoglie soprattutto il traffico marittimo delle rinfuse solide e liquide, ma anche quello passeggeri, la pesca e il diporto nautico. La banchina di riva è attualmente interessata dalle attività industriali del Gruppo Tosto e delle esigenze della logistica a mare per i gruppi SNAM, ENI e MICOPERI.

Il Porto di Ortona ricade nella Regione Abruzzo a sole 10 miglia nautiche a Sud-Est del Porto di Pescara e a circa 85 miglia nautiche a Sud - Est dal porto di Ancona.

Il porto sorge ai piedi della Città di Ortona che si sviluppa ad una quota di circa + 70 m sul l.m.m. su un promontorio roccioso che, insieme a quelli del Conero (Ancona), Vasto, Termoli e del Gargano, costituiscono le principali formazioni rocciose della fascia litoranea occidentale dell'Adriatico Centrale che si sviluppa per circa 300 km fra il Conero e il Gargano.

A Nord del porto la costa è prevalentemente rocciosa ed è protetta da difese di tipo "aderente" e, per un breve tratto, da opere di difesa parallele distaccate dietro alle quali sono presenti alcune piccole spiagge costituite in prevalenza da ghiaia e sabbia.

A Sud del porto è incastonata, tra la diga Sud e la costa rocciosa, una "pocket beach" (spiaggia a tasca), denominata Lido dei Saraceni, di natura sabbiosa che costituisce la spiaggia più vicina alla città di Ortona. Il Lido dei Saraceni è dal punto di vista morfologico stabile.

I fondali dove sorge il porto, nonostante che la costa sia rocciosa, sono costituiti da materiale incoerente (prevalentemente da sabbia e da peliti). In adiacenza al Porto la "profondità di chiusura" della "fascia attiva" ricade su fondali di circa -8,0 m s.l.m.m., per cui l'attuale imboccatura portuale, che si trova su fondali naturali di circa - 6,0 m ÷ - 6,5 m sul l.m.m. quindi inferiori alla profondità di chiusura, è soggetta a fenomeni di insabbiamento.

Un punto di forza del porto di Ortona è costituito dal fatto che è fisicamente separato dalla città in quanto quest'ultima, come detto, è posta sul pianoro che sovrasta lo stesso porto.

Attualmente le banchine localizzate lungo la diga Nord e nel Mandracchio sono le più sicure da punto di vista nautico poiché sono quelle maggiormente protette dal moto ondoso incidente, mentre la banchina di riva, che, come detto, risulta direttamente esposta al moto ondoso proveniente da Levante che penetra liberamente nell'imboccatura portuale, è la banchina meno sicura.

La principale criticità che attualmente affligge il porto di Ortona è costituita dall'insabbiamento dell'imboccatura portuale e dello specchio d'acqua interno dovuta al fatto che non è stato ancora realizzato il prolungamento della diga Sud.

Le statistiche sui traffici marittimi redatte dall'Autorità di Sistema evidenziano che il porto di Ortona registra la movimentazione di merci sia in sbarco sia in imbarco. In particolare, il traffico commerciale è risultato nel 2020 pari a circa 1.040.000 tonnellate di cui circa 403.000 tonnellate di rinfuse liquide



e 637.000 tonnellate di rinfuse solide e veicoli. Mentre questa componente relativa ai veicoli in export è di entità ridotta, tra le rinfuse solide si deve segnalare il traffico di cereali (circa 300.000 tonnellate), di prodotti metallurgici (circa 150.000 tonnellate) e di minerali grezzi e manufatti (oltre 60.000 tonnellate). Negli ultimi anni l'entità dei traffici commerciali è risultata costante con modeste oscillazioni.

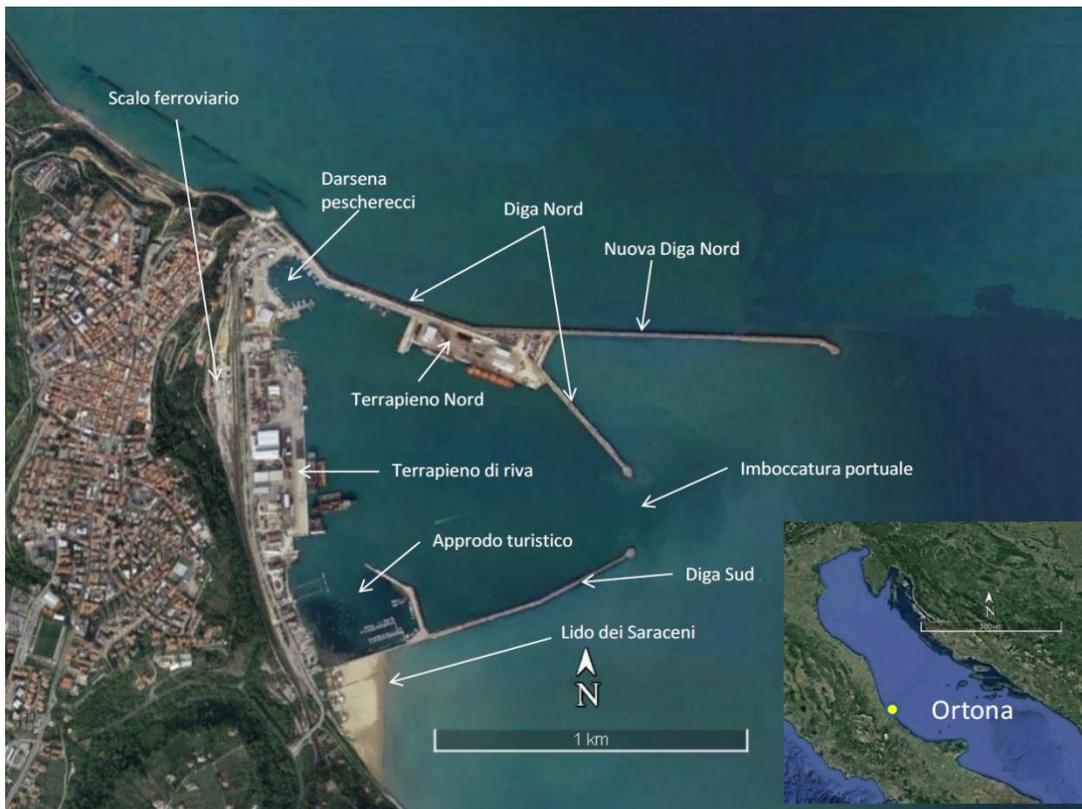


Figura d.1: Porto di Ortona denominazione delle aree portuali

Il porto di Ortona ha registrato negli ultimi anni anche un traffico passeggeri. In particolare, lo scalo registrava, prima della pandemia, circa 20 toccate l'anno di un servizio di crociere che scalava anche il porto di Pesaro producendo un numero di passeggeri in transito di poco inferiore alle 1.000 unità annuali. Nel 2020 e nel 2021, in conseguenza della pandemia, questi traffici non sono stati effettuati per poi riprendere nei primi 6 mesi del 2022. I dati aggiornati sono riportati nella tabella di seguito.

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene al termine di via del Porto e di via Cervana. Mentre la prima collega il porto con il centro storico di Ortona, via Cervana rappresenta il percorso d'accesso al porto per i mezzi pesanti legati al traffico commerciale del porto che attraverso un sovrappasso supera la linea ferroviaria Adriatica e raggiunge la strada statale SS16.

Questa strada, a differenza di quanto avviene in molti altri centri lungo la costa, viaggia tangenziale al centro abitato di Ortona. Il collegamento con l'Autostrada A14 (E55) risulta non particolarmente agevole in quanto dalla SS16 non è permesso ai veicoli pesanti, in particolare a quelli con massa a pieno carico superiore alle 6,5 t, raggiungere la SS538 e quindi il casello di Ortona. I veicoli pesanti sono quindi costretti a raggiungere lo svincolo successivo in corrispondenza dell'Ospedale di Ortona

per poi seguire la strada provinciale Santa Liberata. Molti dei veicoli pesanti diretti a Pescara e Chieti e ad altre aree industriali di una qualche importanza utilizzano la SS16 e non la parallela A14. Questo fenomeno è dovuto da una parte alla vicinanza di queste aree, distanti non molto più di una ventina di km, e dall'altra dalla relativa lontananza del casello di Ortona sulla A14 dal porto. Attraverso l'Autostrada A14 il porto è collegato sia al Nord Italia sia al Molise e alla Puglia in direzione opposta.

Il Porto di Ortona è situato a poca distanza dalla stazione ferroviaria di Ortona ed è dotato di un binario di raccordo che unisce il molo nord con la stazione ferroviaria. Il binario di raccordo è lungo qualche centinaio di metri e si raccorda al quarto binario della stazione che, in questi casi, funge da binario di arrivo/partenza.

D.2 TRAFFICO MARITTIMO E RIFIUTI PRODOTTI

Nel presente capitolo vengono sintetizzate le informazioni di base utili alla definizione del sistema di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, ovvero, i dati storici (periodo 2020 ÷ 2023), relativi a:

- a) Traffico portuale (n. approdi per tipologia di imbarcazione);
- b) Tipologie e quantitativi di rifiuti gestiti.

Si tratta di informazioni fondamentali per verificare l'attuale organizzazione del servizio e definire le dotazioni necessarie, adeguate al traffico portuale. A partire da questi dati verrà effettuata un'analisi statistica previsionale delle quantità di rifiuti che verranno prodotti in relazione agli sviluppi del traffico portuale.

D.2.1 Tipologia e quantificazione del traffico

Per individuare in modo analitico il fabbisogno di impianti e servizi è indispensabile identificare le navi approdate nel porto e la consistenza della flotta stanziale. Nelle tabelle seguenti sono riportati i dati relativi agli approdi nel porto di Ortona negli ultimi quattro anni (Periodo di Riferimento 2020-2023)

Abitualmente il porto di Ortona è scalato da navi mercatili, che trasportano principalmente merci solide alla rinfusa (sale, vergella, gesso, cemento, ecc.) e da navi cisterna, che accostano al terminal petrolifero ENI. Mediamente la lunghezza di tali unità navali (ad eccezione delle navi cisterna) è di circa 100 metri.

Ponendo il predetto parametro quale unità di misura e in considerazione delle minime distanze di sicurezza tra navi all'ormeggio, la ricettività contemporanea del porto di Ortona è di otto navi, di cui ormeggiate alla banchina Nord Nuova, e alle banchine di Riva e Riva Nuova.

I traffici più consistenti sono riferiti al cabotaggio nazionale, ovvero ai traffici commerciali tra porti del Mar Mediterraneo, tutti su tratte di navigazione di solito non superiore a 3-5 giorni. Per quanto riguarda il traffico peschereccio, all'interno del porto di Ortona trovano ormeggio circa 106 unità da pesca stanziali, dedite alla pesca costiera locale e ravvicinata, ormeggiate alla banchina Commerciale, alla banchina Mandracchio e sul lato interno del molo omonimo, oltre a una quota considerevole di unità da pesca in transito delle marinerie limitrofe.

In relazione al settore diportistico, al molo turistico e sul prospiciente specchio acqueo trovano ormeggio natanti e piccole imbarcazioni da diporto, all'interno degli spazi assentiti in concessione alla Sezione di Ortona della "Lega Navale Italiana", al "Circolo Nautico Ortona", al "Circolo Velico

Ortona” e alla “Marina di Ortona”. Il 10% degli spazi assentiti in concessione è destinato all’ormeggio in transito di natanti e piccole imbarcazioni da diporto, oltre a un’ulteriore porzione di banchina a uso pubblico per la medesima finalità.

Infine, in merito al traffico del naviglio in servizio locale, dei servizi tecnico-nautici e simili, sulla banchina Mandracchio, adiacente i punti di ormeggio delle motovedette della Guardia Costiera, e sul lato esterno del molo Mandracchio, trovano ormeggio le unità dei servizi tecnico nautici portuali, di cui due rimorchiatori portuali destinati al servizio di rimorchio in concessione, un’unità adibita ai servizi di pilotaggio e due unità adibite al servizio di ormeggio e battellaggio.

Tabella d.1: Unità approdate nel porto di Ortona nel periodo di riferimento 2020 - 2021 – 2022 – 2023

Legenda I: Imbarchi – S: Sbarchi

	2020			2021			2022			2023		
	I	S	Totale	I	S	Totale	I	S	Totale	I	S	Totale
A - Nave per merci varie, non specializzato	23	23	46	56	56	112	53	54	107	60	61	121
B - Altre navi	24	24	48	29	29	58	15	15	30	19	20	39
C - Trasportatore Specializzato	3	3	6	3	3	6	6	6	12	5	5	10
D - Nave Portarinfuse Secche	97	97	194	81	81	162	94	94	188	60	60	120
E - Nave per attività off-shore	2	2	4	3	3	6	1	1	2	5	5	10
F - Nave Portarinfuse Liquide	40	40	80	43	43	86	42	42	84	37	37	74
G - Nave Passeggero	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0
H - Nave da crociera	0	0	0	6	6	12	12	12	24	10	10	20
TOTALE NAVI			378			444			447			394

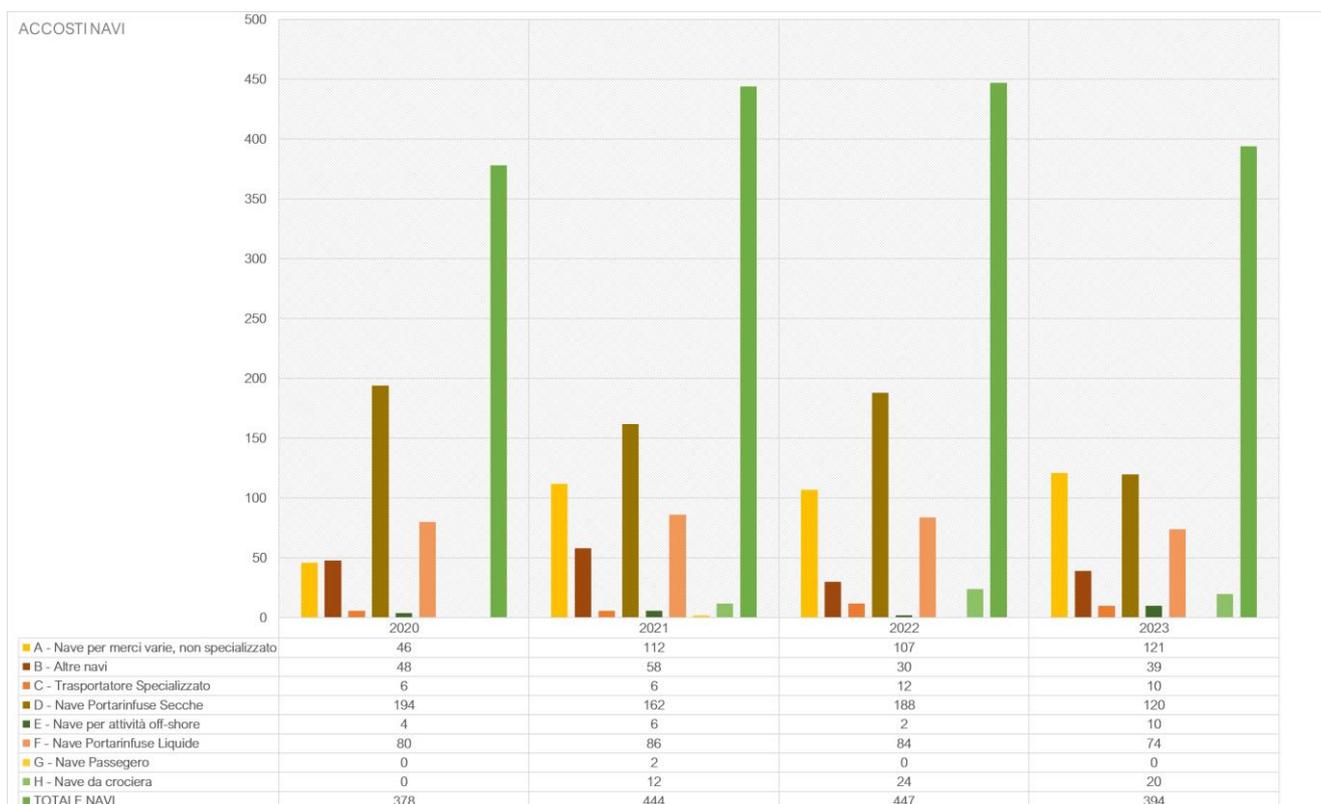


Figura d.2 Grafico relativo agli accosti nel periodo 2020-2023

D.2.2 DATI STORICI SU TIPOLOGIE E QUANTITATIVI DI RIFIUTI GESTITI

Come già descritto, sulla base di quanto definito alla lettera c), art. 2, D. Lgs. 197/2021, si intendono come “rifiuti delle navi” *“tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, le acque di sentina e le acque reflue prodotti durante le operazioni di servizio o durante le operazioni di carico, scarico e pulizia, e che rientrano nell’ambito di applicazione degli allegati I, II, IV, V e VI della convenzione MARPOL nonché i rifiuti accidentalmente (e volontariamente) pescati”*.

I riferimenti normativi relativi alla classificazione dei rifiuti prodotti dalle navi già dettagliati in precedenza, si possono riassumere come di seguito:

- Classificazione secondo la Convenzione MARPOL
- Classificazione secondo la parte IV del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.
- Classificazione dei rifiuti alimentari e di origine animale da tragitti internazionali.

In accordo con gli obiettivi del presente Piano, si riporta di seguito un elenco delle varie tipologie di rifiuti prodotti dalle navi, correlati al traffico afferente al Porto di Ortona, con riferimenti normativi e classificazioni. Nella Tab. d.2 sono riportate le macrocategorie di rifiuti, mentre, nella tabella successiva, con il dettaglio sui quantitativi, sono indicate le singole codifiche EER dei rifiuti.

Tabella d.2: Tipologie rifiuti prodotti dalle navi, descrizione e riferimenti normativi

Rif.	Rifiuto	Descrizione generale	Note e riferimenti
1	Rifiuti alimentari (soggetti e non soggetti a sterilizzazione)	Rientrano in questa tipologia i rifiuti alimentari (cucina e ristorazione), sia per navi mercantili che passeggeri, i rifiuti di origine animale ed i rifiuti di prodotti derivati da animali che possono presentare rischio sanitario per la salute pubblica. Di specifico interesse per il presente Piano, data la tipologia di naviglio e traffico, sono gli scarti delle cucine di bordo e dei servizi di ristorazione.	Regolamento CE 1069/2009 e art. 185 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.
2	Rifiuti liquidi	Si possono distinguere in: <ul style="list-style-type: none"> · Acque di sentina "bilge water", fanghi "sludge" e sedimenti da navi; · Acque di lavaggio "slop water" (residui del carico) da navi; · Acque reflue "sewage" da navi e piattaforme off-shore; · Oli da imbarcazioni e piattaforme off-shore; · Acque di zavorra "ballast water" sporche da navi 	Rif.: articolo 184, comma 3, lettera f) del decreto legislativo n. 152 del 2006 e ss.mm.ii.
3	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; tali resti comprendono eccedenze di carico/scarico e fuoriuscite.	Rif. lettera e) del comma 1 dell'art. 2 del D. Lgs.197/2021
4	Filtri olii, batterie esauste, ecc. (Rifiuti pericolosi)	Rifiuti pericolosi prodotti sia dal traffico commerciale, sia da diporto e flotta pescherecci.	Rif.: articolo 184, comma 3, lettera f) del decreto legislativo n. 152 del 2006 e ss.mm.ii, ad eccezione dei rifiuti prodotti dai passeggeri e



Rif.	Rifiuto	Descrizione generale	Note e riferimenti
5	Rifiuti solidi non pericolosi (Garbage)	Plastica, ferro, legno, imballaggi vari, non pericolosi, diversi dalle voci di cui ai numeri 1,2,3,4, prodotti dalle navi, dalle unità da diporto, dai pescherecci e da unità addette ai servizi portuali nonché dalle unità che effettuino servizi di stato non commerciali.	dall'equipaggio che sono considerati rifiuti urbani ai sensi dell'articolo 183, comma 1 lettera b-ter), del medesimo decreto legislativo.
6	Altri rifiuti solidi pericolosi	Rientrano in questa categoria i RAEE, i rifiuti sanitari, ecc.	
7	RAP – Rifiuti accidentalmente pescati	Rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca.	Rif. lettera d) del comma 1 dell'art. 2 del D. Lgs.197/2021 e art. 183, comma 1 lettera b-ter), D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

Per ciò che riguarda la tipologia di rifiuto conferito presso il Porto di Ortona, sono stati presi in considerazione i dati relativi al periodo 2020 – 2023, i quali sono stati riassunti nella Tabella che segue.

Tabella d.3: Tipologia e quantitativi di rifiuti prodotti dalle navi, suddivisi per codice EER

ORTONA	2020	2021	2022	2023
E.E.R. 12.01.17 Residui di materiale da sabbiatura				6440
E.E.R. 13.04.03 Oli di sentina	324265	46940	55660	192750
E.E.R. 15.01.01 Imballaggi in carta	5400	2540	5440	13750
E.E.R. 15.01.02 Imballaggi di plastica	7620	5080	5700	19630
E.E.R. 15.01.03 Imballaggi di legno		180	220	8070
E.E.R. 15.01.04 Imballaggi metallici			560	
E.E.R. 15.01.06 Imballaggi di materiali misti	23420	20660	39110	52380
E.E.R. 15.01.07 Imballaggi di vetro			200	120
E.E.R. 15.01.10 Imballaggi vuoti contaminati	83		1214	5380
E.E.R. 15.02.02 Assorbenti, stracci, mat. Filtranti contaminati	346		3510	3851
E.E.R. 15.02.03 Assorbenti, stracci, mat. Filtranti non contaminati	35		156	
E.E.R. 16.01.07 Filtri dell'olio	126			
E.E.R. 16.01.03 Pneumatici di scarto				80
E.E.R. 16.01.20 vetro			660	660
E.E.R. 16.02.14 Apparecchiature fuori uso			440	110
E.E.R. 16.03.06 Rifiuti organici, diversi da quelle di cui alla voce 16.03.05	3314,4	4951	5915	8757
E.E.R. 18.01.03 Rifiuti infettivi				74,8
E.E.R. 16.06.01 Batterie al piombo	108			
E.E.R. 17.02.03 Plastica			2280	1100
E.E.R. 17.04.02 Alluminio			860	2450
E.E.R. 17.04.05 Ferro e acciaio			320	
E.E.R. 17.04.09 Ruggine				12440
E.E.R. 17.06.03 Materiale isolante				330
E.E.R. 20.01.21 Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	20			20



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

APPENDICE D
PORTO DI ORTONA

E.E.R. 20.03.01 Rifiuti urbani non differenziati	41440	20660	34554	62212
E.E.R. 20.03.04 Fanghi delle fosse settiche	27760	27760		162200
E.E.R. 20.03.07 Rifiuti ingombranti				240
TOTALE	433.937,40	128.771,40	156.799,40	553.044,80

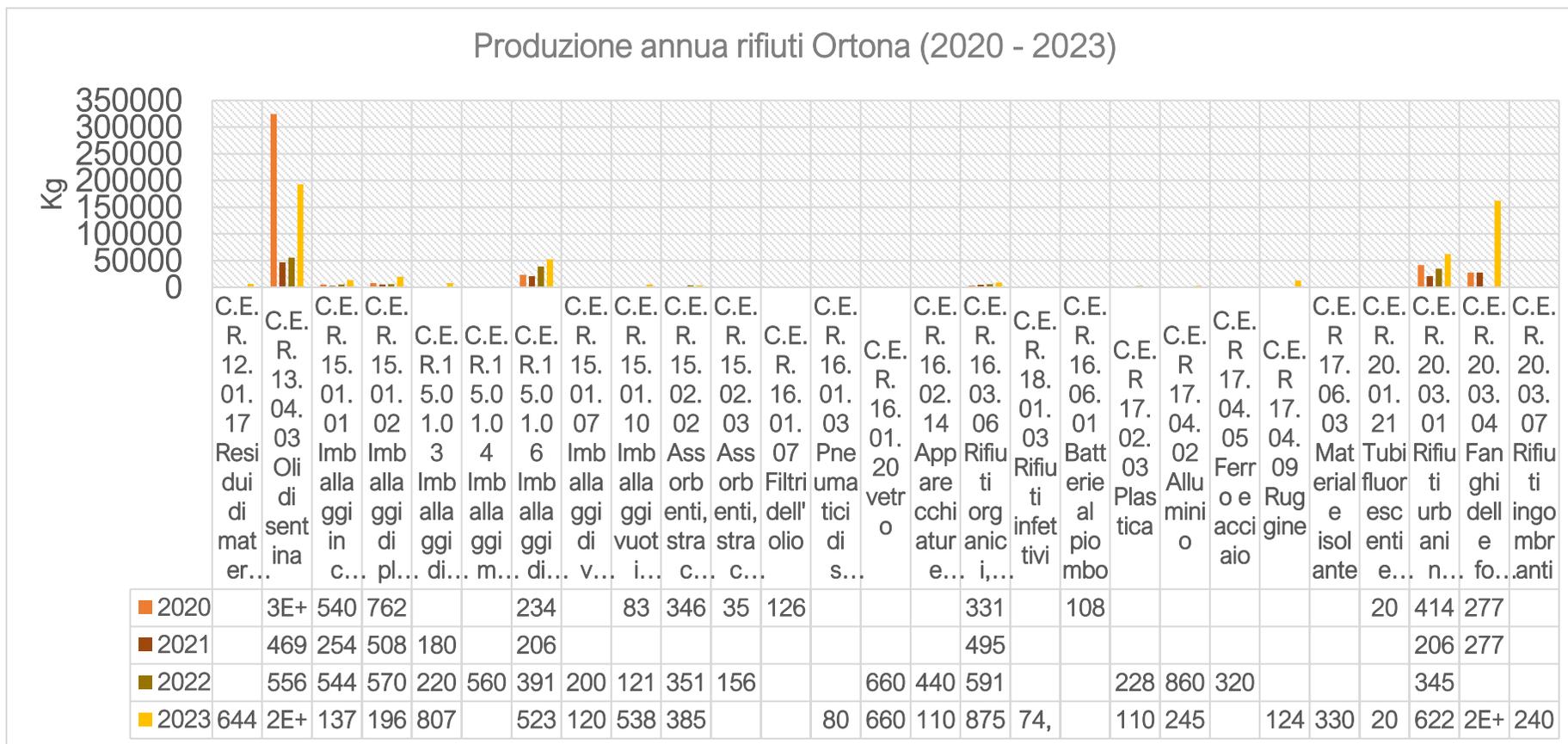


Figura d.2: Grafico dei rifiuti gestiti nel porto nel periodo 2020-2023

D.2.3 STIME PREVISIONALI

Al fine di ipotizzare le stime di crescita sui quantitativi dei rifiuti per gli anni 2024-2026, sono stati considerati i dati storici disponibili relativi agli approdi/traffico del periodo 2020-2023, tenendo altresì conto delle caratteristiche del Porto di Ortona.

È da tenere sicuramente in considerazione il fatto che, non essendo stato ancora implementato un servizio di raccolta ai sensi del D. Lgs. 197/2021 ss.mm.ii., non sia possibile effettuare stime affidabili basate sull'attuale sistema. Esso, infatti, sarà completamente modificato con l'affidamento del servizio ad un Soggetto gestore.

Dalla valutazione dei dati relativi agli accosti negli ultimi 4 anni si evince un andamento non costante. Tuttavia, tenendo conto del numero di approdi e della tipologia di porto, non si ipotizzano nei prossimi 3 anni (2024-2026) discostamenti significativi per quanto riguarda il numero di navi che approderanno o faranno scalo nel porto di Ortona. Così come si prevede rimanga pressoché invariato il numero di pescherecci o imbarcazioni da diporto.

Di conseguenza si può ipotizzare che anche i rifiuti prodotti non subiranno significative variazioni, sia in termini di qualità che di quantità.

Per questo, al di là di oggettive difficoltà di elaborazione di stime previsionali, il Piano, con il futuro assetto impiantistico per la raccolta e gestione dei rifiuti, si basa sull'attuale scenario di produzione adattato ai successivi anni, ritenendo questi dati cautelativi, in previsione di un mantenimento costante dell'attuale situazione.

D.2.4 IMPIANTI E SERVIZI PORTUALI DI RACCOLTA – AREE LOGISTICHE (STATO ATTUALE)

Nei primi mesi del 2023 un operatore economico, già titolare della Licenza di Concessione Demaniale n° 04-7/2019 di mq. 300, ha ottenuto l'autorizzazione alla realizzazione di un deposito di rifiuti, posto sulla banchina nord nuova del Porto Commerciale di Ortona. La concessione rilasciata prevede un'area scoperta, con adeguata pavimentazione impermeabile, recinzione con new jersey e sovrastante pannello orso-grill, oltre ad un container per uffici di dimensioni ml.4,00 * ml.2,60).

D.2.5 REQUISITI MINIMI DELL'IMPIANTO PORTUALE DEL SOGGETTO GESTORE

Partendo dalla configurazione logistica del porto di Ortona, tenendo conto degli scenari pluriennali di produzione dei rifiuti precedentemente citati, è stata condotta una valutazione dell'adeguatezza delle dotazioni e delle capacità degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti.

Attraverso tale analisi sono state individuate le dotazioni impiantistiche necessarie al fine di assicurare il rapido conferimento dei rifiuti prodotti, evitando ingiustificati ritardi e garantendo al tempo stesso la sicurezza per l'ambiente e la salute dell'uomo, preferendo il trattamento degli stessi, successivo al ritiro, preferibilmente nel territorio del Comune di Ortona

Nell'ambito di tale valutazione sono stati considerati anche il traffico navale statisticamente presente sul porto e la tipologia di navi che vi fanno scalo, oltre che le esigenze operative degli utenti del porto. Nei paragrafi successivi sono descritte le dotazioni e le capacità minime identificate per gli impianti di raccolta per il conferimento dei rifiuti del porto di Ortona.

D.2.5.1 Impianti rifiuti solidi

In base ai dati acquisiti in questi ultimi anni ed ai relativi scenari di previsione elaborati, si ritiene idonea un'area attrezzata sita in ambito portuale o nelle sue immediate vicinanze, avente spazi, dotazioni e caratteristiche minime come di seguito indicate:

- un'area destinata alla messa in Riserva R13 e Deposito Preliminare (D15) di rifiuti pericolosi e non di rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle navi stanzianti nel Porto di Ortona e in cui siano allestite delle aree coperte per il raggruppamento temporaneo delle varie frazioni di rifiuti differenziate per tipologia. Capacità minima di stoccaggio totale: 20 m3.
- un'area destinata allo stoccaggio dei rifiuti accidentalmente pescati.
- un sistema di pesatura certificato per la registrazione dei rifiuti in ingresso ed in uscita dall'impianto;
- un'area per il ricovero dei mezzi se presenti nel sito o comunque per la sosta dei mezzi utilizzati all'occorrenza
- un impianto di sterilizzazione dei rifiuti, da utilizzare per il trattamento dei rifiuti di origine alimentare (rifiuti biodegradabili di mense e cucine) conferiti dalle navi/imbarcazioni impegnate in tragitti internazionali con paesi extra U.E. o con la Sardegna, ovvero i rifiuti soggetti alla disciplina del Regolamento (CE) n. 1069/2009 e Decreto Ministeriale del 9 maggio 2023 del Ministero della Salute, di concerto con il Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica, con una potenzialità giornaliera di 9 ton/giorno. A tale impianto e per le medesime finalità faranno capo anche i porti di Pescara e Vasto.

Dovrà essere garantito un servizio almeno per 3 giorni/settimana, con servizio prestato anche a chiamata.

Rispetto a quanto richiesto in termini di dotazioni minime, tuttavia, potranno essere previsti investimenti che permettano un migliore e più efficiente servizio di gestione dei rifiuti. Questi ultimi al fine di tendere a standard più elevati in termini di sicurezza di tutta la filiera di gestione dei rifiuti o di ampliamento delle tipologie di rifiuti da poter gestire direttamente in sito.

A prescindere dagli investimenti che vorranno essere intrapresi, il gestore dovrà certamente favorire e incentivare la raccolta differenziata e la raccolta e la gestione dei rifiuti recuperati dal mare (in particolare delle plastiche) nell'ottica dell'economia circolare. Da parte del gestore dovrà inoltre essere promossa l'adozione di mezzi operativi a minor impatto e l'utilizzo di energie da fonti rinnovabili.

D.2.6 IMPIANTI DI SMALTIMENTO E RECUPERO DEI RIFIUTI

Attualmente i rifiuti derivanti dalle imbarcazioni che fanno scalo o ormeggiano nel porto di Ortona vengono gestiti prevalentemente da Setra Ambiente.

A seguito dell'entrata in vigore del presente piano e successivamente all'affidamento del servizio, il gestore affiderà lo smaltimento dei rifiuti ad impianti autorizzati. Il criterio di selezione dovrà basarsi sull'affidabilità e adeguatezza tecnica e autorizzativa, ma dovrà altresì impegnarsi a mettere in atto il principio della prossimità territoriale, affinché lo smaltimento dei rifiuti avvenga in uno degli impianti idonei più vicini ai luoghi di produzione o raccolta, al fine di ridurre i movimenti dei rifiuti stessi.

I rifiuti urbani indifferenziati dovranno essere conferiti negli stessi impianti previsti dal Piano d'Ambito per quelli prodotti nel Comune di Ortona.

D.2.7 AUTORIZZAZIONI E ISCRIZIONI PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI

In relazione alle dimensioni del porto di Ortona, il Gestore dovrà garantire l'iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali nelle seguenti categorie e classi:

categoria 1, classe F

categoria 4 classe C

categoria 5 classe D

categoria 8 classe D

D.2.8 GESTIONE DEI RIFIUTI ACCIDENTALMENTE PESCATI

Per la gestione dei rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti si rimanda alle disposizioni della normativa vigente, richiamate nel paragrafo 4.5 della parte generale del Piano.

Il Comune di Ortona, insieme ad altri partners, ha aderito ad un'Associazione temporanea di scopo per la realizzazione del progetto "Mare Pulito", nell'ambito dell'Avviso Pubblico della Regione Abruzzo denominato "Raccolta da parte dei pescatori, di rifiuti dal mare", interamente finanziato da fondi Europei, Statali e Regionali (PO FEAMP 2014-2020 Misura 1.40.1, lett. a) cod. 05/RBC/19, mediante cui dare attuazione ad interventi funzionali a fronteggiare la problematica in argomento.

A supporto di tale progetto, è stata sottoscritta una Convenzione tra l'Autorità e il Comune di Ortona per la gestione dei rifiuti accidentalmente pescati e volontariamente raccolti in mare all'interno della circoscrizione territoriale del porto di Ortona per una durata quinquennale 2024-2029.

La gestione operativa sarà curata dal Comune tramite la società in house *Eco.Lan. S.p.A.*, capofila del progetto *Mare Pulito*. Per agevolare il conferimento dei rifiuti da parte degli operatori della pesca, presso il Molo Nord del Porto di Ortona sono state installate tre ecoisole intelligenti, già posizionate nell'area dedicata (rif. Ordinanza Presidenziale n. 141 del 17/10/2024).

A tal fine, presso il Molo Nord del Porto di Ortona, sono a disposizione n. 3 ecoisole intelligenti presso cui gli operatori della pesca potranno conferire i rifiuti accidentalmente pescati in mare, già posizionate nell'area dedicata (Rif. Ordinanza Presidenziale n. 141 del 17/10/2024).

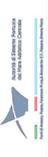
Le ecoisole sono costituite da cassonetti per la raccolta delle principali frazioni di rifiuto e consentono l'identificazione degli utenti tramite una eco-card. Nello specifico:

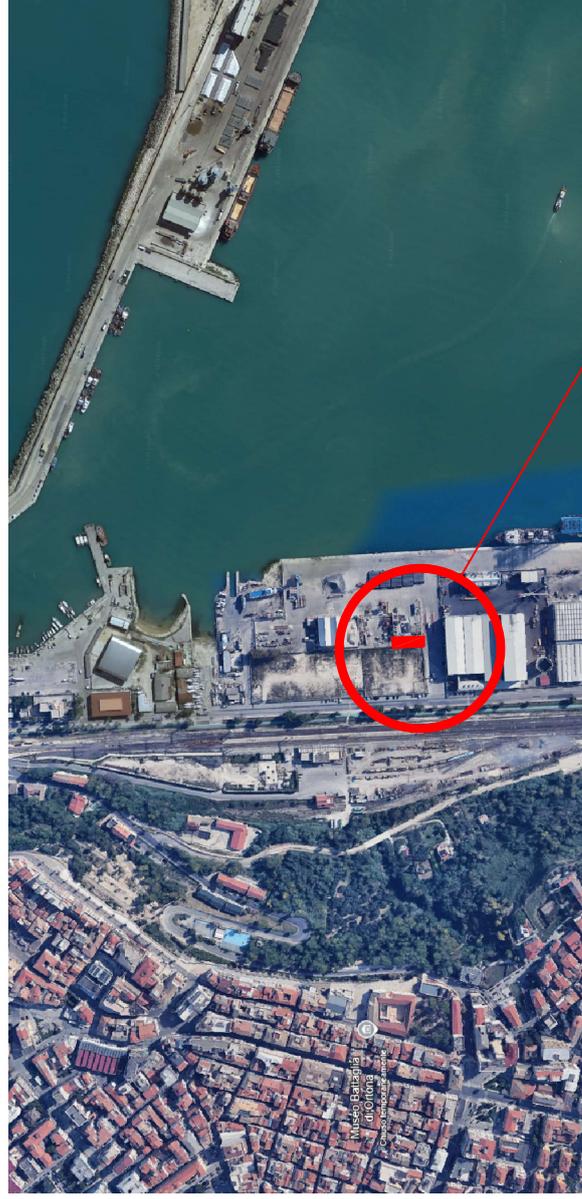
- n. 2 ecoisole autoalimentate, ciascuna composta da 8 moduli, dotate di vani per la raccolta delle reti fantasma;
- n. 1 ecoisola autoalimentata, composta da 4 moduli, dotata di un tritatore tipo bricchettatrice per il trattamento del polistirolo, alimentato da gruppo elettrogeno. Questo dispositivo consente di ridurre il volume del polistirolo di almeno 50 volte. Inoltre, l'ecoisola include un dispenser per la distribuzione di buste destinate ai contenitori di bordo.

STRALCIO CATASTALE

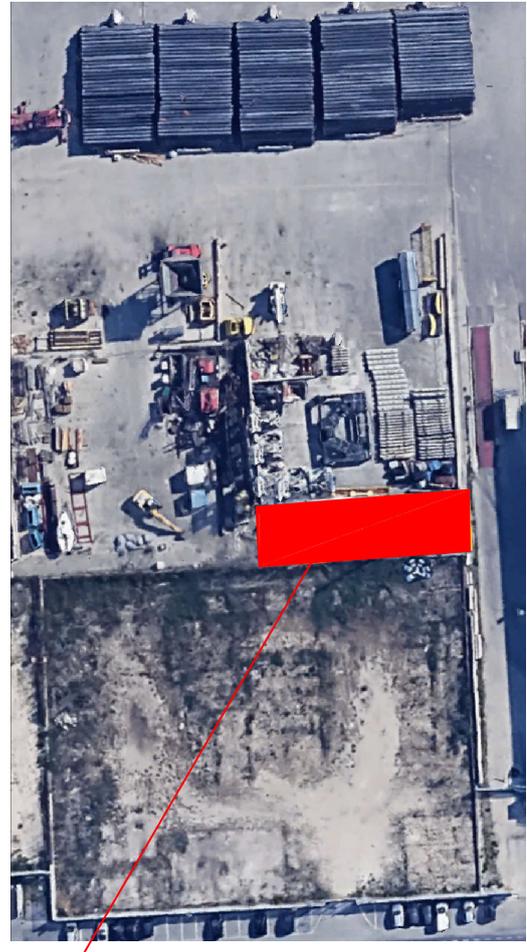
scala 1:2000



5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	15/11/24	TERZA EMISSIONE																			
1	13/09/24	SECONDA EMISSIONE																			
0	20/06/24	PRIMA EMISSIONE																			
Revisione Revision.	Data Date	Descrizione Description		Disegnato Prepared	Controllato Checked	Approvato Approved															
			COMMESSA			N° DISEGNO			FOGLIO			FOGLIO SUCC.			TOT. FOGLI			NOME FILE			
CLIENTE			LOCALITÀ			TITOLO															
			ORTONA			PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMI PORTUALE DEL MAR MEDITERRANEO CENTRALE PLURIENNALE															
\BUILDING Logo_Sham_2024.jpg																					



VISTA DI INSIEME



AREA DESTINATA AGLI IMPIANTI PORTUALI
 DI RACCOLTA DEI RIFIUTI DELLE NAVI
 SUPERFICIE DI 400mq