

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 E

PORTO DI PESCARA

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

 **SIMAM**
Servizi Industriali Manageriali Ambientali

 **Ocea**
Infrastructure



INDICE

E.1 DESCRIZIONE DEL PORTO DI PESCARA.....	3
E.2 TRAFFICO MARITTIMO E RIFIUTI PRODOTTI.....	6
E.2.1 TIPOLOGIA E QUANTIFICAZIONE DEL TRAFFICO.....	6
E.2.2 DATI STORICI SU TIPOLOGIE E QUANTITATIVI DI RIFIUTI GESTITI	6
E.2.3 STIME PREVISIONALI	9
E.2.4 IMPIANTI E SERVIZI PORTUALI DI RACCOLTA – AREE LOGISTICHE (STATO ATTUALE).....	10
E.2.5 REQUISITI MINIMI DELL’IMPIANTO PORTUALE DEL SOGGETTO GESTORE	10
E.2.6.1 Impianti rifiuti solidi.....	11
E.2.6 IMPIANTI DI SMALTIMENTO E RECUPERO DEI RIFIUTI.....	11
E.2.7 AUTORIZZAZIONI E ISCRIZIONI PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI.....	12
E.2.8 GESTIONE DEI RIFIUTI ACCIDENTALMENTE PESCATI	12

E.1 DESCRIZIONE DEL PORTO DI PESCARA

Il porto di Pescara ricade negli omonimi Comune e Provincia ed è classificato di II categoria e II classe con Decreto Interministeriale del 21/08/1975. La superficie a terra comprende oltre alle banchine del porto canale retaggio dello storico insediamento di attività marittime commerciali e per la pesca lungo il fiume Pescara anche le più recenti infrastrutture del porto turistico “Marina di Pescara” e delle due banchine per i traffici commerciali nonché la diga foranea attualmente in fase di riqualificazione per l’attuazione degli interventi di prolungamento del canale di sbocco a mare del fiume Pescara in adempimento alle previsioni del PRP approvato dalla Regione Abruzzo (delibere GR n.678/c del 25/10/2016 e del CR n.80/2 del 15/11/2016).



Figura e.1: Porto di Pescara: denominazione delle aree portuali

L’originaria vocazione commerciale, quale terminale a servizio delle industrie dell’entroterra, negli ultimi decenni si è ridotta, principalmente a causa dell’interrimento dei fondali e della mancanza di aree per lo stoccaggio delle merci, in favore del traffico passeggeri e petrolifero. Attualmente l’ambito del porto canale ospita in prevalenza la nautica minore e, soprattutto in sponda destra, la pesca

Il porto di Pescara è lo scalo marittimo della principale città costiera d’Abruzzo. È un’infrastruttura con le caratteristiche di un porto canale, facilmente raggiungibile dall’autostrada A25 e A14 grazie ad un collegamento stradale dedicato. Il Porto di Pescara, inoltre, è situato lungo il tratto terminale del fiume Pescara a circa 75 miglia nautiche a Sud-Sud-Est dal porto di Ancona.

Da un punto di vista dell’inquadramento territoriale il Porto ricade su una lunga falcata sabbiosa la quale, sia a Nord-Ovest che a Sud-Est dello stesso porto, risulta completamente protetta da opere di difesa costiere.

Il porto-canale di Pescara risulta costituito dalla foce del fiume Pescara, prolungata da due moli di cemento armato banchinati che si estendono in mare per circa 400 metri e di stanti fra loro 42 metri, che costituiscono la canaletta d'accesso al bacino portuale. A protezione dell'imboccatura è posta una diga foranea lunga circa 700 metri e a circa 600 metri dal molo guardiano sud.

Lungo le banchine alla foce del fiume Pescara sono situati gli approdi per le imbarcazioni da pesca mentre il diportismo ha a disposizione una darsena dedicata, Marina Pescara, punto di riferimento per il diportismo nel mare Adriatico. Facendo riferimento alla Figura 2, dove è rappresentata la planimetria del porto il Porto di Pescara comprende:

- la Darsena Commerciale;
- il Porto Canale
- il Porto Turistico.

La Darsena Commerciale comprende la diga foranea e il Molo di Levante, il cui terrapieno ha svolto per alcuni anni il ruolo di vasca di colmata per accogliere il materiale dragato dal porto. Attualmente la vasca è completamente piena e il suo riempimento ha superato i limiti volumetrici previsti in relazione alla destinazione d'uso dell'area (piazzale portuale a servizio delle banchine commerciali) determinando la costituzione di una vera e propria "collina" di sedimenti alta alcuni metri che rende oggi questa area non utilizzabile per la destinazione d'uso prevista. Partendo da mare e andando verso monte, il Porto Canale comprende:

- il canale di accesso, denominato anche "canaletta";
- il bacino di ormeggio o area di espansione;
- il canale di monte.

Il canale di monte è attraversato da quattro ponti che garantiscono il collegamento ferroviario e stradale tra le zone urbane poste a Nord e a Sud del fiume. La canaletta è attraversata da un ponte pedonale-ciclabile denominato Ponte del Mare.

La Darsena commerciale, caratterizzata da fondali estremamente modesti a causa dell'insabbiamento, ha avuto la funzione di accogliere il traffico commerciale.

La riva nord del fiume, regolarmente banchinata, della lunghezza di 978 metri, è riservata all'approdo della flotta peschereccia così suddivisa:

- Banchina destinata all'ormeggio dei motopescherecci abilitati alla pesca costiera locale e ravvicinata con reti a strascico e/o circuizione (metri 342);
- Banchina destinata all'ormeggio di navi adibite al trasporto passeggeri a carattere locale (metri 27);
- Banchina assentita in concessione al Mimadea Club (metri 182);
- Banchina assentita in concessione al Club Nautico del porto-canale (metri 66);
- Banchina assentita in concessione a L'Ancora sas (metri 221);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto stanziali (metri 129);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto in transito (metri 11).

La riva sud, anch'essa banchinata, della lunghezza di 1.644 metri, è suddivisa, a partire dalla radice del molo sud, per le diverse tipologie di carico in:

- Banchina destinata all'ormeggio delle navi passeggeri
- Banchina ex Tiziano (metri 58);
- Banchina destinata all'ormeggio delle navi con carichi solidi alla rinfusa ivi compresi coils e pallets (metri 190);

- Banchina destinata all'ormeggio dei motopescherecci abilitati alla pesca costiera ravvicinata con reti a strascico e/o circuizione (metri 292);
- Banchina destinata all'ormeggio dei motopontoni e/o draghe (metri 78);
- Banchina destinata all'ormeggio di navi-scuola e navi per i servizi portuali (metri 35);
- Banchina destinata all'ormeggio dei motopescherecci abilitati alla pesca costiera locale con reti a strascico e/o draga idraulica (metri 592);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto stanziali (metri 180);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto in transito (metri 20).

Per quanto riguarda il diporto, la stragrande maggioranza delle unità risulta ormeggiata nell'area della Marina di Pescara che, con i suoi 1.250 posti barca, è uno dei più grandi porti turistici italiani, anche se soffre per un'imboccatura difficile perché orientata a sud e normalmente interrata se non viene costantemente dragata. Tale ambito risulta assoggettato al Piano di raccolta e gestione dei rifiuti del porto turistico "Marina di Pescara" approvato con ordinanza C.P. n. 14/2009. Esiste poi, adiacente alle banchine commerciali, un piazzale per le operazioni portuali di circa 105.000 m² ove è ubicata anche la ex Stazione Marittima passeggeri

La flotta da pesca trova ormeggio nel bacino di espansione. La piccola pesca ormeggia lungo il canale di monte compreso tra il bacino e il ponte dell'Asse Attrezzato, mentre la nautica minore è localizzata sempre nel canale di monte, ma tra il ponte dell'Asse Attrezzato e quello della Ferrovia Adriatica.

Tutto il naviglio di maggiori dimensioni, inclusi i pescherecci, utilizza esclusivamente l'imboccatura posta ad Est della diga foranea. L'imboccatura posta ad Ovest, come di seguito meglio specificato, oggi non è più agibile.

Il Porto Turistico è localizzato a Sud del Porto Canale ed è idraulicamente scollegato dal fiume. La sua imboccatura, indipendente dalle altre, è orientata verso Levante ed è soggetta a sedimentazione per cui richiede periodici interventi di dragaggio.

L'attuale accessibilità marittima delle navi commerciali al porto è fortemente limitata dai fenomeni di insabbiamento della darsena commerciale.

Anche il naviglio da pesca di dimensioni maggiori ha difficoltà ad accedere al porto canale specialmente con condizioni meteomarine avverse.

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene direttamente da via Paolucci per quanto riguarda il lato nord del porto canale del fiume Pescara o da due varchi situati su via Andrea Doria per l'accesso alla banchina posta sul lato sud del porto canale.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 che permette il collegamento sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Sud Italia. Oltre l'Autostrada A14, la rete viaria principale è costituita anche dall'Autostrada A25 che collega la città di Pescara con le aree interne della regione Abruzzo e con Roma. L'asse attrezzato, il collegamento autostradale Chieti-Pescara, assicura un collegamento veloce e diretto con la rete stradale primaria sia per il lato nord dello scalo raggiungibile dal ponte situato alla penultima uscita sia il lato sud posto subito dopo la fine dell'asse attrezzato. Questa infrastruttura viaggia in sopraelevazione lungo il fiume Pescara con una sezione di due corsie per senso di marcia e ingressi ed uscite attraverso rampe. L'asse attrezzato permette il raggiungimento del casello dell'Autostrada A14 di Pescara Ovest – Chieti e lo svincolo con la SS714, la Tangenziale di Pescara. Dall'Autostrada A14 si raggiunge poi il nodo di interscambio con l'Autostrada A25 che porta verso l'interno dell'Abruzzo e Roma.

Il Porto di Pescara è privo di un collegamento alla rete ferroviaria.

E.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:

- Traffico portuale (n. approdi per tipologia di imbarcazione);
- 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.

E.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 disponibili relativi agli approdi nel porto di Pescara (Periodo di Riferimento 2015-2018).

Nel porto di Pescara trovano ormeggio circa 110 unità da pesca che stazionano nelle banchine nord e sud.

Per quanto riguarda il settore diportistico si rileva la presenza, soprattutto durante la stagione estiva, di circa 50 unità ormeggiate nelle medesime banchine.

UNITA' APPRODATE				
ANNO	2015	2016	2017	2018
TIPOLOGIA	Navi commerciali +HSC	Navi commerciali + HSC	Navi commerciali (*)	Navi commerciali (*)
N. UNITA'	131	97	37	47

(*) dal 2016 è cessato il traffico petrolifero e passeggeri. Nel 2017 e 2018 si sono verificati solo sporadici arrivi di naviglio minore (motodraghe e motopontoni).

E.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 Pescara, con riferimenti normativi e classificazioni. Nella Tab. e.3 sono riportate le macrocategorie di rifiuti, mentre, nelle tabelle successive, con il dettaglio sui quantitativi, sono indicate le singole codifiche EER dei rifiuti.

Tabella e.3: 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; a) · 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

Rif.	Rifiuto	Descrizione generale	Note e riferimenti
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 dall'equipaggio che sono considerati rifiuti urbani ai sensi dell'articolo 183, comma 1 lettera b-ter), del medesimo decreto legislativo.
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.	
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 il porto di Pescara, a causa della variazione dei traffici avuti a partire dall'anno 2017 si è fatto riferimento all'analisi dei dati storici a partire dal 2021 e fino al 2023. Tale analisi è riportata nella Tabella sottostante ed i valori riportati fanno riferimento a dati medi nel periodo considerato.

Tabella e.4: Tipologia di rifiuti ritirati dalle navi in transito.

PESCARA			
	2021	2022	2023
E.E.R. 20.03.04 Fanghi delle fosse settiche	6920		
E.E.R 13.04.03 Oli di sentina		2500	1220
E.E.R 15.01.06 Imballaggi di materiali misti		300	60
E.E.R. 16.03.06 Rifiuti organici, diversi da quelle di cui alla voce 16.03.05		38	8
TOTALE	6920	2.838	1.288

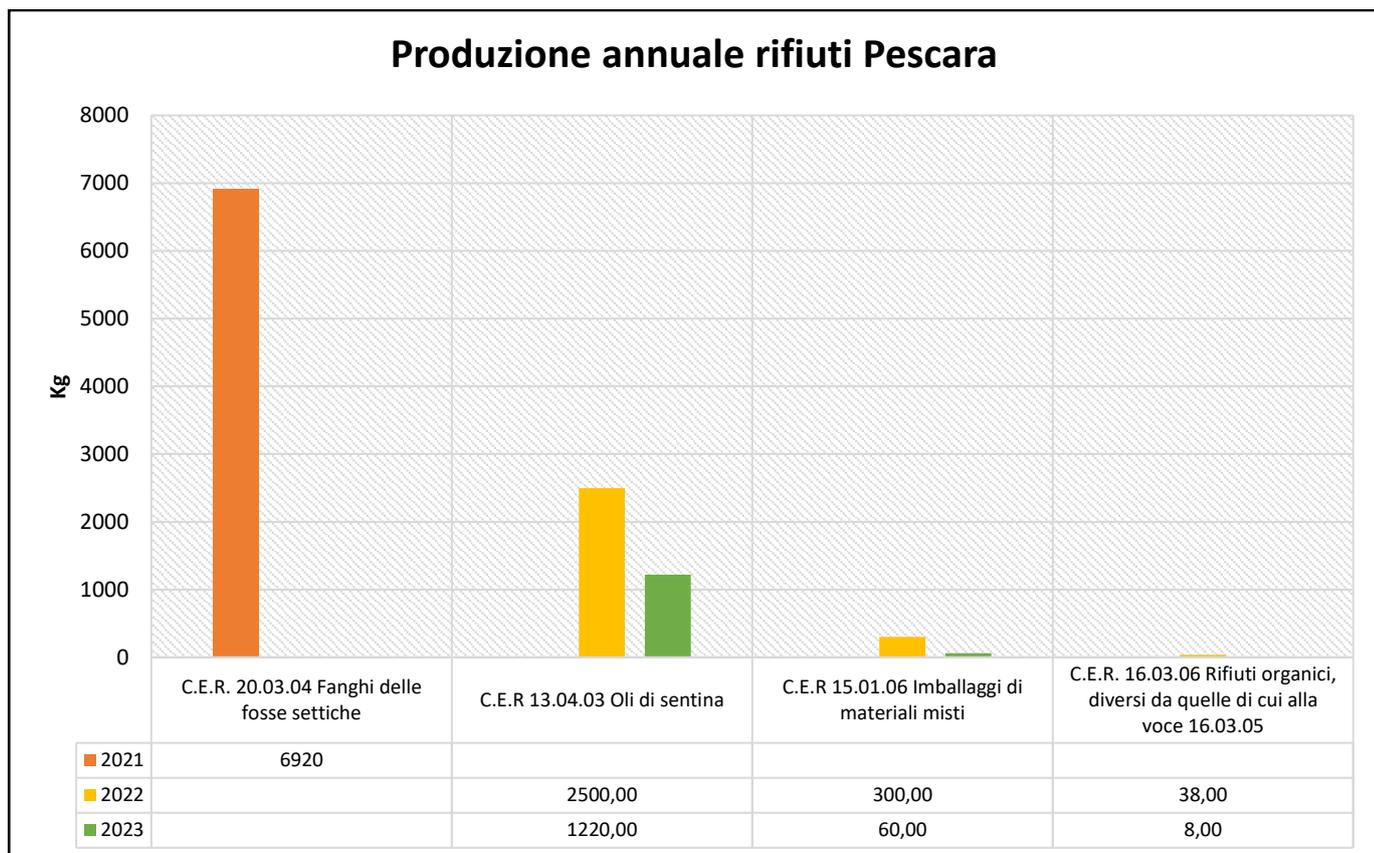


Figura e.3 Grafico relativo alla produzione di rifiuti nel periodo 2020-2023

E.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 al traffico del periodo 2020-2023, tenendo altresì conto delle caratteristiche del Porto di Pescara.

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 disponibili tenendo anche conto dell'ordine di grandezza e della tipologia di imbarcazioni afferenti al porto, non si ipotizzano nei prossimi 3 anni (2024-2026) discostamenti significativi per quanto riguarda il numero di imbarcazioni.

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.



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

Nell'ambito portuale di Pescara sono presenti diversi cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti, in carico all'attuale gestore dei servizi comunali e ubicati sulle banchine per la loro intera lunghezza.

Sono inoltre presenti due aree adibite a isole ecologiche per la raccolta dei rifiuti pericolosi gestiti dai consorzi delle batterie usate e degli oli esausti, provviste di una struttura metallica chiusa con i contenitori per il deposito di tali rifiuti.



Figura e.4 Ubicazione delle attuali strutture di raccolta rifiuti nel porto di Pescara

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

Partendo dalla configurazione logistica del porto di Pescara, 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.

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 Pescara.

E.2.6.1 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 Pescara 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: 10 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

Dovrà essere garantito un servizio almeno per 2 giorni/settimana, con servizio prestato anche a chiamata.

Per quanto riguarda i 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, essi saranno previamente trattati presso l'impianto di sterilizzazione che sarà presente nel porto di Ortona previsto per tale finalità. A tale impianto faranno infatti capo anche i porti di Pescara e Vasto.

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.

E.2.6 IMPIANTI DI SMALTIMENTO E RECUPERO DEI RIFIUTI

Attualmente i rifiuti derivanti dalle imbarcazioni che fanno scalo o ormeggiano nel porto di Pescara vengono gestiti prevalentemente da SETRA.

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 Pescara.

E.2.7 AUTORIZZAZIONI E ISCRIZIONI PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI

In relazione alle dimensioni del porto di Pescara, 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

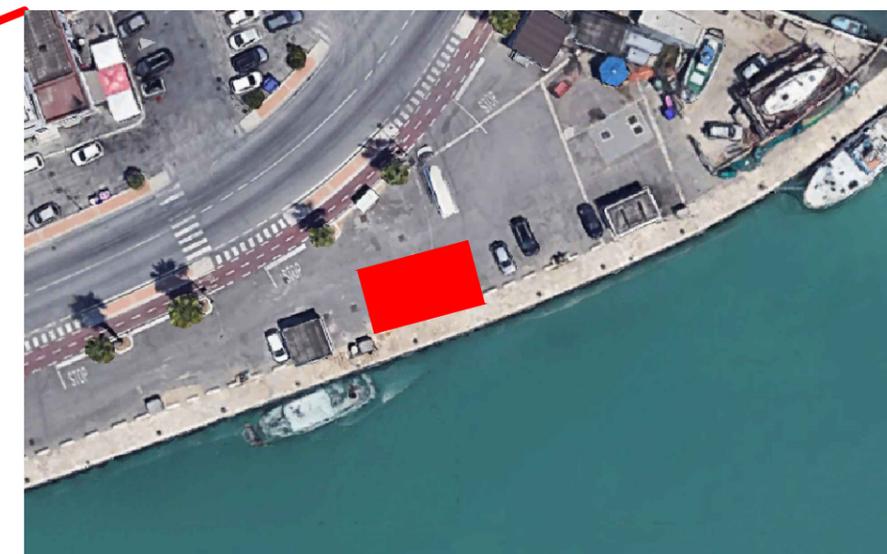
E.2.8 GESTIONE DEI RIFIUTI ACCIDENTALMENTE PESCATI

Per i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti si fa riferimento a quanto previsto dalla normativa vigente e definito nel par.4.5 della parte generale del Piano.

Nel porto di Pescara, la E.co.lan. S.p.A., società partecipata del Comune di Pescara, provvederà – fino al 2029 – a gestire i rifiuti accidentalmente pescati, collocando n. 3 ecoisole intelligenti presso cui gli operatori della pesca potranno conferire i rifiuti accidentalmente pescati in mare.

I soggetti responsabili del servizio di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati acquisiscono i dati di monitoraggio riguardanti il volume, il peso e la quantità dei rifiuti riferiti all'anno solare precedente e li trasmettono annualmente.

5	.	.	.	.	.		CLIENTE				
4	.	.	.	.	.		LOCALITA'	PESCARA			
3	.	.	.	.	.		TITOLO	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			
2	.	.	.	.	.			PLANIMETRIA			
1		COMMESSA	N° DISEGNO	FOGLIO	FOGLIO SUCC.	TOT. FOGLI	NOME FILE
0	20/06/24	PRIMA EMISSIONE	SIMAM	SIMAM	SIMAM						
Revisione Revision.	Data Date		Descrizione Description	Disegnato Prepared	Controllato Checked	Approvato Approved					



AREA DESTINATA AGLI IMPIANTI PORTUALI
DI RACCOLTA DEI RIFIUTI DELLE NAVI E R.A.P.
SUPERFICIE DI 50mq

VISTA DI INSIEME